



Datum

2024-04-15

Adress

Diarienummer

SN-2024-676

Yttrande

Till

Kommunstyrelsen

Remiss Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag om försöksverksamhet med vissa godstransporter

STK-2024-561

Servicenämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Servicenämnden ser ytterligare en fördel med förslaget, angående lastkapacitet. Servicenämnden ser ett antal utmaningar kopplade till att chaufförerna förväntas ha samma kunskaper som chaufförer med C-körkort och yrkeskompetensbevis för tung godstransport. Under förutsättning att trafikledare, i transportföretag eller i motsvarande organisationer inom offentlig sektor, bereds möjlighet att tillgodogöra sig de kunskaper som krävs är servicenämnden generellt positiv till och ser nyttan med förslaget.

Yttrande

Servicenämnden lämnar kommentarer som rör avsnitten 6.2 och 6.8.3.

6.2 Vad är ska uppnås med försöksverksamheten?

Servicenämnden ser, utöver i paragrafen nämnda fördelar, även att följande positiva effekt kan uppnås: Den ökade tillåtna vikten gör att lastkapaciteten kan bibehållas trots batteripaketets vikt, och därmed kan det sannolikt lastas två EU-pallar på samma fordon, jämfört med idag då det till följd av nuvarande maximal lastvikt knappt går att lasta en pall.

6.8.3 Påverkan i andra avseenden

Servicenämnden ser en utmaning i att chauffören förväntas ha samma kunskap som en tung lastbilschaufför, som har yrkeskompetensbevis för tung godstransport. Den stora punkten i utbildningen för yrkeskompetensbevis är lastsäkring. Ett litet misstag med en lätt lastbil kan slå sönder skåpet på fordonet. Om den lätta lastbilen är fullastad med två fulla EU-pallar (1800 kg) kan ett litet misstag bli farligt. Vid 50 km/h ökar föremåls



vikt generellt med 40 gånger vilket innebär att motsvarande 72 000 kg (=1800 kg x 40) kan komma glidande i lastutrymmet om det inte är lastsäkrat vid ett tvärstopp.

Serviceämnden ser vidare utmaningar med att fordonregler för tunga lastbilar blir gällande för lätta lastbilar. Reglerna gäller och chauffören skall utan undantag följa dessa. Kunskap om regler kring bärighet för väg, boggietryck och axeltryck är kunskap som läses in när man tar C-körkort. Nämnden undrar hur det ska säkerställas att en chaufför förstår skyltar som hen inte har studerat när personen tog B-körkort. Även förståelse för viktklassningar på vägen samt för fordonets olika egenskaper med axeltryck eller boggietryck måste säkerställas. Det finns också bruttoviktsskyltar som talar om en definitiv vikt på fordonsekipaget. Det finns en risk att chauffören parkerar ”där man alltid parkerar” vid en fastighet och om då den parkeringen befinner sig över exempelvis ett underjordiskt fläktutrymme kan lastbilen helt enkelt sjunka genom marken och ner i fläktutrymmet som inte är byggt för att klara en tung lastbil parkerad på ”taket”.

Ytterligare en utmaning ligger i att erfarenheten att köra tung trafik ofta byggs upp under övningskörningsperioden, vilket skapar en känsla för bromssträckor och hur fordonet beter sig i kurvor. Även yrkeschaufförer i tung lastbil välter med sina fordon då och då eftersom lasten ofta ändras på flaket, vilket gör att det som gick igår, idag kan innebära att fordonet välter.

Under förutsättning att trafikledare, i transportföretag och i motsvarande organisationer inom offentlig sektor, bereds möjlighet att tillgodogöra sig de kunskaper som krävs är serviceämnden trots ovan nämnda utmaningar generellt positiv till och ser nyttan med förslaget. Det yttersta ansvaret för planering av rutter (både ur optimerings-, lag-, säkerhetsaspekten) ligger på arbetsgivaren och de transportföretag med flera som bedriver tung trafik (över 3,5 ton) har i princip utan undantag trafikledare som lägger förutbestämda körslingor för att säkerställa att de tyngre bilarna inte kommer in på vägar som inte håller för deras vikt.

Ordförande Frida Trollmyr (S)

Nämndsekreterare Jim Johannesson

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]