

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

## Yttrande

Stockholm 2024-05-29

# Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget om försöksverksamhet med vissa godstransporter

Svensk Försäkring representerar de svenska försäkringsbolagen vilka är starka förespråkare av en ökad hållbarhet i samhället. En successiv övergång till fordon vilka i lägre grad påverkar utsläppen av växthusgaser ser vi som en sund utveckling utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Mot den bakgrunden är det positivt att det nu planeras en försöksverksamhet för att öka godstransporter med alternativa drivmedel.

Emellertid har vi vissa farhågor att Transportstyrelsens förslag kan innebära försämringar utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. Vi ser att dessa tyngre fordon utgör en ökad risk i trafiken och kan motverka trafiksäkerhetsmålen.

Det är svårt att få till en motsvarande lastförmåga vid eldrift som vid motsvarande fossila fordon. Härigenom finns en viss risk för att överlastning sker – trots en högre totalvikt.

Ett tyngre fordon ger en längre bromssträcka. Måhända är det påkallat att det tyngre fordonet kompenseras med en uppgradering av bromssystemet.

Vi ser en risk att det blir unga relativt oerfarna budbilsförare – som generellt har kört lätta små fordon – som nu blir förare av fordon som tidigare ansågs vara lätta lastbilar. Mot den bakgrunden är det lämpligt att en kortare introduktionsutbildning med teori och praktik genomförs för att säkra handhavandet av det tyngre fordonet.

En annan lösning är att till och med ställs krav på fortbildning till C behörighet, vilket dessutom kan få en positiv inverkan på transportsektorns brist på förare.

På sikt bör måhända gränsen för B-behörighet flyttas till 4 200 kg, vilket ligger i linje med att vi får allt tyngre fordon till följd av elektrifieringen. Något som i så fall bör återspeglas i ordinarie körkortsutbildning. I så fall skulle C-behörigheten kunna förskjutas till 4 200 – 7 500 kg.

Vidare påverkas trafiksäkerheten genom att det med förslaget uppstår kompatibilitetsproblem, dels med fordon som väger 4 250 kg och inte har en begränsad hastighet till 80 km/h som kolliderar med personbilar, dels är vägräckens standard inte anpassad för påkörning av dessa vikter och hastigheter. Här kan räckesstandarderna behöva ses över innan förslaget system permanentas.

Mot bakgrund av vad som framförts ovan bör det ställas stora krav på den uppföljning av försöksverksamheten som genomförs efter försöksverksamhetens slut. De tveksamheter och ökade risker som ovan framhålls bör tas i beaktande vid en sådan uppföljning. Med detta sagt ställer sig Svensk Försäkring ändå bakom en försöksverksamhet.

Sammanfattningsvis ser vi att två viktiga samhällsliga målsättningar stå delvis emot varandra genom förslaget. Att minska utsläppen av växthusgaser respektive att minska antalet dödade och svårt skadade i trafiken. I slutändan kan vi varken offra klimatet eller liv på att det riskerar bli en begränsad ökad finansiell kostnad för säkerhetsåtgärder.

Svensk Försäkring



Mats Galvenius