



YTTRANDE 2014-10-16
Näringsdepartementet
Transportenheten
103 33 STOCKHOLM

Rapporterna N2014/3453/TE och N2014/3454/TE om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet

Scania välkomnar rapporterna från Trafikverket och Transportstyrelsen. Vi instämmer i bedömningen att det finns en stor samhällsnytta med tyngre och längre fordon samt att det går att kombinera höga krav på trafiksäkerhet, miljöprestanda och transporteffektivitet. Scania har ett antal förbättringsförslag rörande detaljer i förslagen men tillstyrker huvudinriktningen att tillåta tyngre och längre fordon på svenska vägar.

Lämplighetsbesiktning

Som global aktör och leverantör av tunga fordon är det av stor vikt för Scania att kraven som ställs i största möjliga utsträckning är globalt harmoniserade. Vi anser att kraven ska ställas på varje enskilt fordon för sig för att säkerställa att fordonet uppfyller de senaste UNECE- eller motsvarande EC-krav. Uppfylls dessa krav bör inte ytterligare lämplighetsbesiktning krävas för fordonskombinationen, dock kan det krävas för enskilda fordon. Lämplighetsbesiktning på enskilda fordon bör baseras på att fordonet i frågan uppfyller regelverk som gällde vid tillfället då bilen togs i bruk. Däremot bör alltid krav på EBS-bromsar ställas.

Med aktuella formuleringar och förslag liknar Transportstyrelsen föreslagna krav för att tillåta fordonskombinationer med en bruttovikt över 60 ton ett nytt typgodkännande av fordonskombinationer. Om det genomförs i nuvarande form kan målet att effektivisera transportsystemet riskeras. I första hand är det onödigt eftersom det inte finns vetenskapliga studier som visar att föreslagna åtgärder och gränser skapar bättre trafiksäkerhet än redan införda UNECE krav, men det är också realistiskt eftersom det förväntas att fordonstillverkare eller fordonsägare ska kunna genomföra de tester som föreslås.

Övervakning av regelefterlevnad

Scania anser att reglerna ska tillämpas på fordonsekipage som väger mer än 64 ton. Den befintliga infrastrukturen för uppkopplade tjänster bör användas enligt extended vehicle konceptet som bygger på ACEA remote FMS standard. Scania tillstyrker i övrigt principerna för uppföljning av fordonsdata inklusive vikt som finns beskrivna i Trafikverkets rapport.

Kraven på tyngre fordon

Bruttovikt på 64 ton kan enligt Scantias mening införas på BK1-vägar med existerande fordonskombinationer och utan lämplighetsbesiktning. För att redan idag kunna bygga fordon som kan fungera i 74 tons kombinationer måste dock minsta avstånd mellan trippelaxlar i lastbilen och boggiaxlar i trailer ändras från 5

till 4m även på BK1 väg. Då kan man redan idag investera i tridem-bil till släp med boggiframvagn. I annat fall kan inte fordon byggda för 74 ton bruttovikt framföras med 60/64 ton på BK1(64) väg.

En tågvikt om 64 ton innebär att man höjer släpfordonets vikt och inte bilens eftersom annars skulle det förutsätta 10 tons framaxel på bilen vilket är mycket ovanligt idag. Därför behövs inga nya extra krav på bilarna som ska köra upp till 64 ton tågvikt. Det finns krav redan idag som har med bromsar, stabilitet och drivlinjeprestanda att göra och som kommer att gälla i fortsättning också.

Fordon upp till 25,25 m på BK4-vägnätet kan innebära mer last på bilen. För ett 74 ton-ekipage krävs det fler axlar på fordonet och det kan då vara lämpligt att fordonen ska vara utrustade med EBS.

Längre ekipage än 25,25 m

Arbetet med 74 tons ekipage är ett viktig första steg för att öka flexibiliteten och därmed effektiviteten i transportsystemet. För att kunna yttra oss om längre fordonsekipage behövs mer fakta baserad på forskningsresultat. Forskningsprojektet *Performance Base Standards for High Capacity Transports in Sweden* är ännu inte avslutat. Eventuella krav måste bygga på slutsatserna som dras i detta forskningsprojekt.

För att fortsatt effektivisera Sveriges transportsystem och öka Sveriges konkurrenskraft deltar Scania gärna fortsatt framöver i diskussionerna kring detaljerna vid utformningen av förslaget speciellt gällande lämplighetsbesiktning samt krav för övervakning av regelefterlevnad.



Erik Dahlberg
Head of Vehicles Regulations
SCANIA