

Näringsdepartementet  
Transportenheten  
103 33 STOCKHOLM

## Remissyttrande om rapporterna N2014/3453/TE och N2014/3454/TE gällande tyngre och längre fordon på det svenska vägnätet.

### Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag välkomnar Trafikverkets<sup>1</sup> och Transportstyrelsens<sup>2</sup> rapporter med förslag att tillåta tyngre och längre fordon för godstransporter på väg i Sverige och lämnar följande synpunkter på remissen.

Inom godstransport på väg finns det lång internationell och svensk erfarenhet med att använda långa och tunga lastbilscombinationer som visat sig vara trafiksäkra, ekonomiska och ha goda miljöprestanda. Svensk åkerinäring har på ett ansvarsfullt sätt samverkat med myndigheterna till denna utveckling. Transporter av gods på väg har i huvudsak inget alternativ och effektiviseringen av godstransporter på väg måste därför fortsätta.

Avseende bruttovikter upp till 74 ton och över 30 meter långa fordon konstaterar Transportstyrelsen att:

- <sup>3</sup>”Sammantaget innebär tyngre fordon att samtliga kostnader, såväl fordonskostnader som externa kostnader (olyckor, vägslitage, luftföroreningar och CO<sub>2</sub>), minskar.”
- <sup>4</sup>”Den samhällsekonomiska nyttan är betydligt större med längre än med tyngre fordon, eftersom mer gods transporteras som styckegods (antal paket) och samlastat gods, vilket framgår av Trafikanalys statistik.”

---

<sup>1</sup> N2014/3453/TE, TRV 2014/30751, Tyngre fordon på det allmänna vägnätet – rapportering av regeringsuppdrag

<sup>2</sup> N2014/3454/TE, TSV 2014-1419, Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet

<sup>3</sup> TSV 2014-1419 bilaga 5, sid 3

<sup>4</sup> TSV 2014-1419, sid 9

Sveriges Åkeriföretags bedömning är i likhet med utredarnas rapporter att det finns en stor samhällsnytta med både lägre och tyngre fordon. Dock anser Sveriges Åkeriföretag att det är nödvändigt att göra vissa ändringar i Transportstyrelsens och Trafikverket förslag men tillstyrker myndigheternas förslag att tillåta både längre och tyngre fordon för godstransporter på väg.

Sveriges Åkeriföretags bedömning är att också trafiksäkerheten förbättras då färre fordon behövs för samma transportarbete. De tekniska lösningarna på fordon t.ex. kopplingsanordningar och släp som kommer att bli aktuella för de tyngsta och längsta kombinationerna är av senaste modeller och därmed innehåller de den säkerhetsteknik som EU-föreskriften 661/2009 (General Safety Regulation) kräver och som dessutom avser ESP som började införas redan hösten 2011 för nya fordonsgodkännanden.

Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsens förslag med krav på lämplighetsbesiktning för hela fordonskombinationer med bruttovikt över 60 ton och längre än 25,25 meter är olämpligt utformat, både med avseende på metod och kravnivå.

Sveriges Åkeriföretag anser att höga krav på trafiksäkerhet vid godstransporter på väg kan upprätthållas för fordonskombinationer upp till 74 ton och 34 meter genom ett modifierat enklare förfarande där enskilda fordonsenheter bedöms. Enskilda fordonsenheter i en fordonskombination t.ex. bil och släp, har sitt eget registreringsnummer och registreringsbevis. I underlagen för dessa registreringsbevis finns uppgifter om bromsgodkännanden, kopplingsunderlag såsom D-, V- och S-värde samt högsta tillåtna axelvikter och totalvikter. Vidare finns uppgifter om bilens högsta tillåtna värden för tågvikt och släpvagnsvikt. Med dess uppgifter som grund kan det avgöras om fordon är lämpliga att sammankoppla i tyngre och längre kombinationer. Samhällsnyttan ökar väsentligt om också befintliga fordon med rätt tekniska prestanda ges möjlighet att ingå i längre och tyngre fordonskombinationer.

Med nämnda uppgifter som bas menar Sveriges Åkeriföretag att det inte finns tillräckliga skäl för att kräva lämplighetsbesiktning av fordonskombinationer över 60 ton. Transportstyrelsens förslag till förordning om krav på lämplighetsbesiktning vid fordonskombinationsvikter över 60 ton föreslås ändras till att gälla för kombinationer över 74 ton.

### **Trafikverkets rapport**

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker i huvudsak förslagen i Trafikverkets rapport att:

- BK 1 utökas till 64 ton vid 20,2 meter axelavstånd.
- En ny bärighetsklass BK 74 (BK 4) inrättas för bruttovikter upp till 74 ton.
- Ett vägnät för BK 4 pekas ut.
- På sikt öppnas vägnät för längre fordon som baseras på ytterligare modulenheter.
- Ett kontrollsystem baserat på egenkontroll införs för att fullt ut kunna nyttja maximala vikter inom BK 4.
- Dialog genomförs med transportnäringen för att öppna ett utökat BK 4 vägnät efter hand.

Sveriges Åkeriföretag föreslår följande förändringar i Trafikverkets förslag:

- Fordonskombinationer upp till 74 tons bruttovikt bör tillåtas med ett enklare förfarande än Transportstyrelsens förslag<sup>5</sup> på lämplighetsbesiktning av fordonskombinationer. En stor del av lastbilar med släp som används inom nuvarande BK1 har kapacitet också för 26+38 ton = 64 ton. Det torde vara en stor samhällsnytta att med enklare förfaranden nyttja denna kapacitet utan att behöva byta ut befintlig fordonspark.
- Upp till 34 meter långa modulfordon bör tillåtas. Långa fordon innebär lägre belastning på broar jämfört med korta fordon med samma vikt. Ett större vägnät bör kunna öppnas tidigare om långa fordon tillåts. Samhällsnytta kan då tidigareläggas. 34 meter långa fordon möjliggör transport av modulerna 7,82 + 7,82 + 13,6 meter med lastbil + link och påhängsvagn, eller dragbil med två 13,6 meter långa påhängsvagnar eller 2 st 45 fots containers. Transportstyrelsen har föreslagit 32 meter och Trafikverket 33 meter långa fordonskombinationer vilket bör ökas till 34 meter och därigenom klara fler modulkombinationer. Upp till 34 meter långa fordonskombinationer bör tillåtas med en sammanlagd lastlängd som inte överstiger 30 m.
- Krav på egenkontrollsystem av vikter skall tillämpas först vid användning av högre bruttovikter än 64 ton.

### **Transportstyrelsens rapport**

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker i huvudsak förslagen i Transportstyrelsens rapport att:

- En ny bärighetsklass BK 4 införs som tillåter bruttovikt upp till 74 ton.
- Bestämmelser införs med krav på axelavstånd för en uppgraderad BK 1 med en högsta bruttovikt på 64 ton.
- Trafikverket och kommunerna bemyndigas att bestämma vilka vägar och gator som tillhör BK4.
- Längre fordontåg baserat på modulsystemet tillåts.
- Bara två av Transportstyrelsens nio förslag till utökade tekniska krav<sup>6</sup> för bruttovikter över 60 ton och fordon längre än 25,25 meter tillstyrks.

### **Kopplingskrav**

Sveriges Åkeriföretag **tillstyrker** Transportstyrelsens förslag om prestandavärden för drag-kopplingar såsom D-värde, Dc-värde och V-värde.

### **Utrymmeskrav, yttre och inre sveparea vid 90 grader sväng**

Sveriges Åkeriföretag **tillstyrker** Transportstyrelsens förslag med krav på utrymmesbehov vid 90 graders sväng där framhjulet följer en radie på 12,5 meter, yttre sveparea är 0,8 meter, utrymmeskravet är 10 meter vilket kan överskridas med 2 meter om fordonet har varningsanordning.

---

<sup>5</sup> TSV 2014-1419, bilaga 4, Särskilda krav på fordon

<sup>6</sup> TSV 2014-1419, bilaga 4, Särskilda krav på fordon

Sveriges Åkeriföretag föreslår följande förändringar i Transportstyrelsens förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276):

- I 4 kap 17 d §: Längre fordontåg upp till 34 meter baserat på modulsystemet bör tillåtas för att snabbt medverka till samhällsnytta för flera olika modul kombinationer. Inom 34 meter får fordonstågets sammanlagda lastängd inte överstiga 30 meter (7,82+ 7,82+2,04 +12,2)
- I 4 kap 17 d § punkt 2: Varje ingående släpvagn utom påhängsvagn har en största längd av 17 meter i stället för 12 meter. Släpvagnars längd i regelverket mäts inklusive dragstång vilket innebär att 45 fots container plus dragstång blir 17 meter.
- I 4 kap 17 d § punkt 3: Avståndet mellan kopplingstappen/vridcentrum på svängkrans och bakkanten på en påhängsvagn/släpvagn överstiger inte 12,2 meter i stället för 12,0 meter. Detta innebär att en 45 fots container kan fraktas lagligt i en sådan modul kombination.
- I 4 kap 17 d § punkt 4: Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen/vridcentrum på svängkrans och varje punkt på framkanten av en påhängsvagn/släpvagn överstiger inte 2,04 meter.
- I 4 kap 17 d § punkt 7: Det skall krävas ett godkännande vid lämplighetsbesiktning för att:
  - Ett fordon skall få användas i ett fordonståg vars bruttovikt överstiger 74 ton.
  - Ett fordon skall få användas i ett fordonståg vars längd (lasten inräknad) överstiger 34 meter.
- I 4 kap 13 §: Avståndet mellan närmsta axlar i kopplade fordon skall ändras från 5 meter till 4 meter på BK1 mellan boggi-trippelaxlar eller trippel-trippelaxlar. Därmed blir avståndet lika som för BK 4 vilket är viktig då samma fordon måste kunna trafikera både BK1 och BK 4.
- I 4 kap 20 §: Bil med två eller flera släpvagnar skall få köra i 80 km per timme. Krav bör i huvudsak ställas på varje fordon för sig för att säkerställa att fordonet uppfyller de senaste UNECE- eller motsvarande EC-krav. Införande av nya nationella krav som liknar ett helt typgodkännande för fordonskombinationer är olämpligt. Implementering av högre bruttovikter än 60 ton bör vara möjlig genom att sammankoppla fordonsenheter som godkänns var för sig och som sammankopplade uppfyller dels krav på fordonslängd dels speciella krav på axelavstånd, sveparea, kopplingsanordningar och bromsar.
- I Bilaga 1: Tabell med axelavstånd för släpvagnar slutar vid 38 ton och 7,8 meter men bör kompletteras upp till och med 42 ton vid 8,6 meter. Släpvagn eller boggidolly med påhängsvagn som har trippelboggi kan därmed uppnå 42 ton.
- Sju av Transportstyrelsens nio förslag till särskilda krav<sup>7</sup> på fordon för bruttovikter över 60 ton och fordon längre än 25,25 meter bör revideras eller utgå enligt följande:
  - 1. Stabilitetskrav, test enligt ECE reglemente 111**  
Sveriges Åkeriföretag anser att detta krav inte är nödvändigt på fordonskombinationer då brukandet av fordon alltid strävar efter en låg tyngdpunkt för fordonen inklusive dess last.

---

<sup>7</sup> TSV 2014-1419, bilaga 4, Särskilda krav på fordon

Genomförande av stabilitetstest på varje fordon eller fordonskombination synes inte nödvändigt och inte heller praktiskt genomförbart. Svenska erfarenheter med bruttovikt 60 ton och fordonslängd 25,25 meter samt försök upp till bruttovikt 90 ton och över 30 meter fordonslängd bör räcka som validering av att fordonsindustrin och åkerinäringen i Sverige tar i bruk trafiksäkra fordon och fordonskombinationer.

Transportstyrelsens krav att fordon skall klara en sidoacceleration på 4 m/s<sup>2</sup> utan att välta är orimligt högt. Som en jämförelse skulle 42 procent av Australiens PBS godkända fordon inte klara en så hög kravnivå. Som vägledande information kan anges att fordon bör klara en sidoacceleration på 3,25 m/s<sup>2</sup>, ej obligatoriskt krav, vilket motsvarar nivån hos många av dagens godkända fordon.

## **2. Stabilitetskrav, test enligt ISO standard 14791:2000**

Sveriges Åkeriföretag anser att kravet inte bör ställas på fordon inom 25,25 meter fordonslängd där det redan finns tillräckliga erfarenheter att fordonskombinationer är stabila.

Detta är ett för dyrt sätt att pröva och godkänna fordon och fordonskombinationer. Metoden lämpar sig främst för forskningsändamål.

Framgångsfaktorerna från de svenska försöksfordonen bör kunna sammanfattas med teknisk information, måttangivelser mm, så att liknade fordon, upp till 34 meter långa, kan tas i bruk utan obligatoriska krav på nya stabilitetsprov enligt ISO standard 14791:2000.

## **3. Stabilitetskrav, test av spåravvikelse på rak väg**

Sveriges Åkeriföretag anser att detta krav inte bör ställas då det är svårt att kontrollera då Transportstyrelsen föreslår prov i 80 km/tim på 1000 meter rak väg med 0,8 meter avdrift fördelat med 0,4 meter höger respektive vänster sida.

Sveriges Åkeriföretag anser att detta är självreglerande för att minimera rullmotstånd, minska däckslitage och spara bränsle. Förare av fordon upptäcker och åkerinäringen åtgärdar självmant den typen av spåravvikelser.

## **4. Bromskrav**

Sveriges Åkeriföretag anser att Transportstyrelsens förslag bör ersättas med bromskrav på tunga fordon med bruttovikter över 60 ton enligt följande:

Fordon tagna i bruk före 2014-11-01 skall ha EBS.

Fordon tagna i bruk från 2014-11-01 skall ha EBS och ESP motsvarande ECE R13 revision 11.

Datakommunikation skall finnas mellan alla fordonsenheter.

### **5. Kopplingskrav**

Sveriges Åkeriföretag **tillstyrker** Transportstyrelsens förslag om prestandavärden för drag-kopplingar såsom D-värde, Dc-värde och V-värde.

### **6. Framkomlighetskrav med start i backe med 12 procent motlut**

Transportstyrelsen föreslår krav på tandemdrift samt krav på att kunna starta i backe med 12 procent motlut och öka hastigheten under minst 10 meter.

Sveriges Åkeriföretag anser att detta skall ses som vägledande information men det bör inte vara ett obligatoriskt krav. Förmåga att starta i backe bör beroende på körförhållanden bestämmas av brukare av fordon i samråd med fordonsindustrin.

Optimerad drivlina för låg bränsleförbrukning kan innebära att tandemdrift inte passar alla behov och topografier, varför andra tekniska lösningar för framkomlighet också kan vara lämpliga t.ex. Robsondrift.

### **7. Accelerationskrav, att behålla hastighet vid körning i motlut**

Transportstyrelsen föreslår krav på att fordonshastighet skall kunna behållas i 70 km/tim i ett motlut av två procent.

Sveriges Åkeriföretag anser att motoreffekt i förhållande till bruttovikt och körförhållanden är självreglerande och bör inte bestämmas av myndighet. Kravet är dessutom för högt och bör ändras till en rekommendation att fordonshastighet skall kunna behållas i 70 km/tim i ett motlut av **en** procent i stället för två procent.

### **8. Accelerationskrav vid påfarter**

Transportstyrelsen föreslår accelerationsprov där fordonskombination skall uppnå 50 km/tim på en sträcka av 100 meter från stillastående.

Sveriges Åkeriföretag anser att motoreffekt i förhållande till bruttovikt och körförhållanden är självreglerande och bör inte bestämmas av myndighet utan av brukare av fordon. Kravet är dessutom för högt då fordon från stillastående torde behöva runt 400 meter för att uppnå kravet. Kravet kan dessutom vara i konflikt med optimering av fordonets drivlina för att spara bränsle.

### **9. Utrymmeskrav, yttre och inre sveparea vid 90 grader sväng**

Sveriges Åkeriföretag **tillstyrker** Transportstyrelsens förslag med krav på utrymmesbehov vid 90 graders sväng där framhjulet följer en radie på 12,5 m, yttre sveparea är 0,8 meter, utrymmeskravet är 10 meter vilket kan överskridas med 2 meter om fordonet har varningsanordning.

**Övrigt**

Sveriges Åkeriföretag anser att maximalt tillåten bruttovikt för femaxliga motordrivna fordon bör definieras alternativt bruttovikttabellerna kan tillämpas vilket innebär 42 ton på 8,6 m axelavstånd för BK4 och 35 ton på BK1 vid samma axelavstånd.



Mårten Johansson

Kopia: Trafikverket och Transportstyrelsen