

# AB Volvo

Attn: Näringsdepartementet

Datum  
2014-10-17

Telefon direkt  
031 3225912

Telefax

Vår referens  
Se nedan

Remissvar: Förslag och bedömningar baserade på rapporter från Trafikverket och Transportstyrelsen om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet. N2014/3453/TE, N2014/3454/TE.

Remissvar är skickat till:

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[peter.kalliopuro@regringskansliet.se](mailto:peter.kalliopuro@regringskansliet.se)

Generellt ser AB Volvo mycket positivt på att öka befintligt BK1 vägnät till 64ton och att införa en ny bärighetsklass för 74 ton. AB Volvo är också mycket positiva till att öka totallängden till 34m och därmed ta nästa steg i modulkonceptet. Se våra kommentarer till respektive rapporter, nämnda ovan, i nedanstående text.

Vid beslut om lämplighetsbesiktning för individuella fordon eller hela kombinationer vill vi vara remissinstans på isåfall kommande förslag. Vid beslut om extra utbildning, skyltning och beteckningar av vägar etc, så erbjuder vi oss att vara med i arbetet kring detta.

Göteborg 2014-10-17

Mats Boll  
Director PublicAffairs  
Transport policies  
Sustainability & Environmental Affairs  
AB Volvo

-----  
Våra referenser:  
Lena Larsson (Transportstyrelsen)  
Mail: [Lena.larsson@volvo.com](mailto:Lena.larsson@volvo.com)  
Tel.: 031 3221754

Anders Berger (Trafikverket)  
Mail: [Anders.berger@volvo.com](mailto:Anders.berger@volvo.com)  
Tel.: 031

[www.volvo.com](http://www.volvo.com)

AB Volvo (publ)  
405 08 Göteborg

Telefon  
031-66 00 00

Organisationsnr  
556012-5790

Säte  
Göteborg, Sverige

## Kommentarer avseende Trafikverkets förslag.

AB Volvo är generellt mycket positiv till ett snabbt införande av ett 74 tonsvägnät och stödjer Trafikverkets syn på behovet av kontroll av fordonens totalvikt och axelvikter för att säkerställa att infrastrukturen inte skadas samt för att främja trafiksäkerheten och säkerställa sunda konkurrensvillkor. Kontrollsystemet bör medföra att säkerhetsfaktorn på vissa broar kan korrigeras och att 74-tonsvägnätet kan utökas i snabbare takt när färre broar måste förstärkas. För den föreslagna ökningen av bruttovikten på BK1-vägnätet till 64 ton anser Volvo att samma regelverk och krav som för nuvarande 60 tons bruttovikt bör gälla. System för egenkontroll och lämplighetsbesiktning bör således endast omfatta fordon över 64 tons bruttovikt.

Vi stödjer Trafikverkets tanke att systemet för egenkontroll bör utformas i samarbete med fordonsindustrin, speditörer, åkare, chaufförer, transportköpare och berörda myndigheter. Det är av yttersta vikt att systemet och tillhörande rapporteringsrutiner utformas så att det inte blir ett stort hinder att i praktiken utnyttja 74-tonsureformen. Därför bör flera alternativa sätt att både mäta/uppskatta fordonets och axelgrupper vikt och att lagra/rapportera dessa till myndigheten tillåtas.

För fordonets vikt föreslås att bruttovikt och axelgrupps/axelvikter ska tillåtas mätas på följande sätt:

- Fordonskombinationens vikt baserat på ett fordonsbaserat viktmatningssystem
- Skattning av fordonets vikt baserat på information som fordonets drivlina genererar
- Skattning från lastande system (kranar, hjullastare, grävmaskiner etc.)
- Stationära vågar
- Summerade sändningsvikter/kollivikter ("död räkning"), speciellt för parti- o stycke gods
- En kombination av ovanstående

Vad gäller viktuppskattningens noggrannhet vis a vis kontrollmätning föreslås följande toleranser:

- Luft-och bladfjädrade axlar: + 500 kg/axel
- För fordonstågets totalvikt: + 3000 kg

För övrig data kopplat till transporten såsom tidpunkt, position, hastighet och fordonets konfiguration anser AB Volvo att kraven på teknisk loggningsutrustning och rapporteringsrutiner utformas i samråd med samtliga aktörer så att befintliga "fleet management" system kan användas i möjligaste mån och att toleranser sätts i förhållande till befintliga systems noggrannhet.

Position, hastighet och tidpunkt ska kunna registreras och lagras för varje enskild 74-tonstransport. För bruttovikt och axel(grupp)tryck samt för aktuell fordonskonfiguration bör kontrollsystemet tillåta att rapportering kan ske via manuell inmatning av data eller via av myndigheten godkänd "74-tonsrapport" som tidstämplas eller på annat sätt kopplas till den aktuella 74-tonstransporten.

Vad gäller kontroll av efterlevnad anser AB Volvo att åkarnas rapportering av genomförda 74-tonstransporter till myndigheten, i en av myndigheten godkänd sammanställningsrapport i digitalt format, maximalt bör ske kvartalsvis. Möjligtvis kan rapporteringen samordnas med Trafikanalys inhämtningen av data för lastbilstrafiken i Sverige vilket vore praktiskt och samtidigt tillgodose myndighetens krav på statistik. Som komplement kan stickprovskontroller i fordon och hos åkare förekomma.

På sikt bör ambitionen vara att systemet för (egen)kontroll automatiskt fångar och lagrar och sänder all relevant 74-tonsdatabas till åkaren för att möjliggöra enkel vidareberapportering till myndigheten av avvikelser och statistik. Vi anser dock att erfarenheterna från den första mer manuella fasen kommer ge värdefull kunskap kring detaljutformningen av både tekniska, administrativa, affärsmässiga och juridiska lösningar.

AB Volvo ser 74-tonsvägnätet som ett viktigt steg men rekommenderar att det även inkluderar längre lastbilar, upp till 34m, med en bruttovikt om högst 74 ton. Industri- och samhällsnyttan av 74-tonsreformen blir avsevärt högre om dessa "volymoptimerade" fordonskombinationer tillåts på 74-tonsvägnätet.

Vi stödjer också fortsatt forskning, utveckling och demonstration inom området vilket måste underlättas med enklare och snabbare dispens- och föreskriftsförfarande. Detta kan ske genom att införliva artikel 4.5 i Direktiv 96/53/EG<sup>(1)</sup> i trafikförordningens 4:e kapitel vilket skulle Transportstyrelsen mandat att meddela undantag för längd och viktreglerna för fordon och fordonståg som ska ingå en testverksamhet eller likande under en begränsad tid.

Slutligen vill AB Volvo betona behovet av att genom dialog mellan myndigheter, länsstyrelser och berörda aktörer inom skogs- och gruvnäringen utforma modeller och regelverk som i kontrollerad form möjliggör 74-tonstransporter utanför det utpekade 74-tonsvägnätet. Rundvirkes-, GROT- och malmtransporter utgör en väsentlig potential för ökad transporteffektivitet. Samhällsnyttan med 74-tonsreformen begränsas avsevärt om dessa transporter ej kan omfattas på grund av bristande bärighet i vägnätet fram till 74-tonsvägnätet. Med hjälp av t.ex. koncessioner och/eller dedikerad underhållsfinansiering bör det vara möjligt att finna lämplig avvägning mellan industri- och samhällsnytta. En liknande dialog måste också föras med Sveriges Kommuner och Landsting angående det kommunala vägnätet som annars kommer begränsa tillgängligheten till terminaler, hamnar och godsmottagare, vilket avsevärt skulle minska 74-tonsreformens genomslag och avsedda nyttor.

(1) Medlemsstaterna får tillåta att fordon och fordonskombinationer som innehåller nya tekniker eller konstruktioner och som inte kan uppfylla ett eller flera krav enligt detta direktiv utför vissa lokala transporter under en provperiod. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om detta.

-----

## Kommentarer avseende Transportstyrelsens förslag.

Generellt ser AB Volvo mycket positivt på att öka befintligt BK1 vägnät till 64ton och att införa en ny bärighetsklass för 74 ton. AB Volvo är också mycket positiva till att öka totallängden till 34m och därmed ta nästa steg i nationella transporter med specialfordon samt generella transporter byggande på modulkonceptet enl 96/53EC.

Våra kommentarer

- Föreslagen trafikförordning - markerad med gult
- Reglemente som påverkas – markerat med blått
- Våra kommentarer - markerade med grönt

För 64 ton på BK1 inom 25,25m anser vi att inga åtgärder eller extra uppföljning behövs.

Vi ser positivt på trafikverkets förslag att starta trafik på ett begränsat vägnät med ett begränsat antal fordonskombinationer, upp till 34m och 74 ton, för att få utökad underlag till systemanalyser och fortsatta beslut om utvidgning.

Kortsiktigt stödjer vi lämplighetsbesiktning på hel kombination i väntan på slutgiltigt förslag på regler för godkännande av fordonståg genom kombination av godkända enheter.

Vi stödjer att ingen hastighetsdispens behövs för kombinationer som är lämplighetsbesiktade i enlighet med förslaget i Transportstyrelsen skrivelse sida 21, Fordonsförordningen paragraf 20.3: hastighet.

Vi föreslår att Trafikförordningen förändras så att artikel 4.5 i direktivet 96/53/EC införs och ger transportstyrelsen mandat att förmedla undantag från mått och vikt regler för försöks- och testverksamhet i Sverige.

Vid beslut om lämplighetsbesiktning, extra utbildning, skyltning och beteckningar av vägar etc, så erbjuder vi oss att vara med i arbetet.

Vid beslut om lämplighetsbesiktning för individuella fordon eller hela kombinationer vill vi även vara remissinstans på isåfall kommande förslag.

### TS sida 14-15, 12 §

*Föreslagen lydelse*

På vägar som inte är enskilda får motordrivna fordon eller därtill kopplade fordon föras endast om de värden för respektive bärighetsklass som anges nedan inte överskrids.

	<b>BK1</b>	<b>BK2</b>	<b>BK3</b>	<b>BK4</b>
1. Axeltryck				
a. Axel som inte är drivande	10 ton	10 ton	8 ton	10 ton
b. Drivande axel	11,5 ton	10 ton	8 ton	11,5 ton
2. Boggitryck				
a. Avståndet mellan axlarna är mindre än 1,0 meter	11,5 ton	11,5 ton	11,5 ton	11,5 ton
b. Avståndet mellan axlarna är 1,0 meter eller större men inte 1,3 meter	16 ton	16 ton	12 ton	16 ton
c. Avståndet mellan axlarna är 1,3 meter eller större men inte 1,8 meter	18 ton	16 ton	12 ton	18 ton

d. Avståndet mellan axlarna är 1,3 meter eller större men inte 1,8 meter och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller drivaxlarna är försedda med dubbelmonterade hjul och vikten inte överstiger 9,5 ton på någon av axlarna	19 ton	16 ton	12 ton	19 ton
e. Avståndet mellan axlarna är 1,8 meter eller större	20 ton	16 ton	12 ton	20 ton
<b>3. Trippelaxeltryck</b>				
a. Avståndet mellan de yttre axlarna är mindre än 2,6 meter	21 ton	20 ton	13 ton	21 ton
b. Avståndet mellan de yttre axlarna är 2,6 meter men inte 4,4 meter	24 ton	22 ton	13 ton	24 ton
c. Avståndet mellan de yttre axlarna är 4,4 meter men inte 4,7 meter	24 ton	22 ton	13 ton	25 ton
d. Avståndet mellan de yttre axlarna är 4,7 meter eller större	24 ton	22 ton	13 ton	26 ton

Kommentar 12 §3c och 3d : Volvo stödjer BK74 skrivningen. Volvo föreslår att på BK-1 vägar rekommenderar vi ett tillägg för fordonskombinationer med mer än 7 axlar:

c. större eller lika med 4,4m men inte 4,7m	25 ton	22ton	13ton	25ton
d. större eller lika med 4,7m	26 ton	22ton	13ton	26ton

**Förklaring:** Vi vill säkerställa att fordonen lastas på ett sätt som främjar framkomlighet och stabilitet. ( Exempelvis är 1:a duo-trailer dragare i försök 4370mm över axlar. 2:a DOU dragaren byggs med 4770mm över axlar) Idag tvingas man köra med dragbilar som är 5,2meter mellan de yttre axlarna för att kunna ha en bruttovikt på bilen på 26 ton lagligt. Vi har sett i våra försök att 26 ton på dragbil utnyttjas/behövs även på BK1 vägar. Dragbilar med en kortare hjulbas:

1. Får en bättre framkomlighet i trafikapparaten, svepet minskar.
2. Får lägre bränsleförbrukning genom att avståndet mellan dragbilen och trailern minskar
3. Kan ta mer last eftersom tomvikten minskar

(När vi börjar väga mer frekvent kan vi få ytterligare data för faktiska vikter på 3 axliga dragbilar Korta hjulbaser behövs för att man skall kunna köra 1 traillet inom 16,5m och ha bra lastfördelning på ekipaget. Enligt EC97/27 → bör detta vara OK )

→ Detta skall till mått och viktbestämelsen EC-1230/2012

## TS sida 16-17 13 §

På vägar som inte är enskilda får fordonståg föras endast om de värden som anges nedan för avståndet mellan den första axeln på ett tillkopplat fordon och den sista axeln på fordonet som det är kopplat till inte underskrids.

	<b>BK 1</b>	<b>BK 2</b>	<b>BK 3</b>	<b>BK 4</b>
1. Båda axlarna är enkelaxlar	3 meter	3 meter	3 meter	3 meter
2. Den ena axeln är en enkelaxel och den andra ingår i en boggi eller trippelaxel	3 meter	4 meter	4 meter	3 meter
3. Axlarna ingår i var sin boggi	4 meter	4 meter	4 meter	4 meter
4. Den ena axeln ingår i en boggi och den andra i en trippelaxel eller båda i en trippelaxel	<b>5 meter</b>	-	-	<b>4 meter</b>

Kommentar 13 §4: Volvo föreslår ett tillägg för fordonskombinationer med mer än 7 axlar/ eller är lämplighetsbesiktade för BK4/74ton:

4a. Den ena axeln ingår i en boggi och den andra i en trippelaxel eller båda i en trippelaxel kombinationen har max 7axlar	<b>5 meter</b>	-	-	<b>4 meter</b>
--	----------------	---	---	----------------

4b. Den ena axeln ingår i en boggi och den andra i en trippelaxel eller båda i en trippelaxel, och ekipaget har 8 axlar el. fler - 4 meter - - 4 meter

4b. Alternativt 2: BK1 4 m då tripplen inte är lastad till mer än: 20/21 ton (kompensation för 1 extra axel)

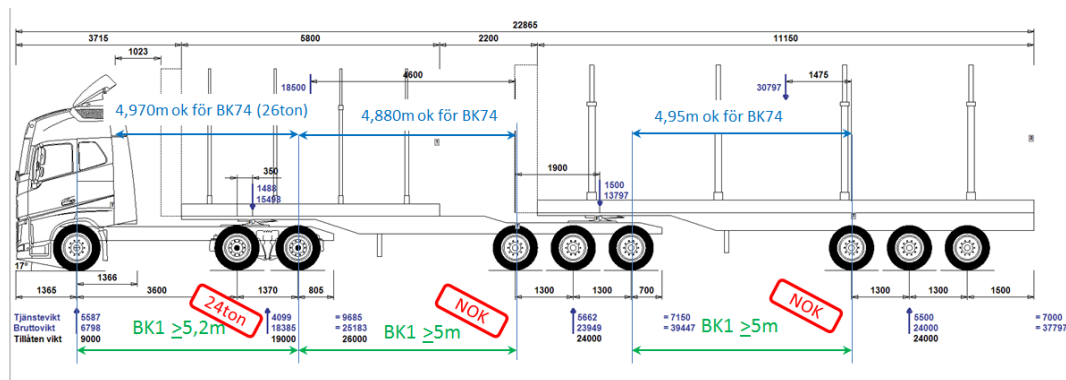
4b. Alternativ 2: BK1 4m 1 axel i varje berörd trippelgrupp grupp lyfts så att axlarna kan betraktas som boggiaxlar max 20ton

**Förklaring:** När man kör 64 ton med en 74tons kombination så blir det lägre mark tryck än med ett vanligt 64 tons ekipage, därför bör 5 meters regeln tas bort för dessa kombinationer, se bild nedan.

Som alternativ bör grupperna räknas som boggiaxlar om en axel i gruppen lyfts och vikten inte överskrider tillåten vikt för boggiaxlar.

Påverkar lagen om vägtrafikförordning SFS 2001:559

inte godkänd för BK1 vägar



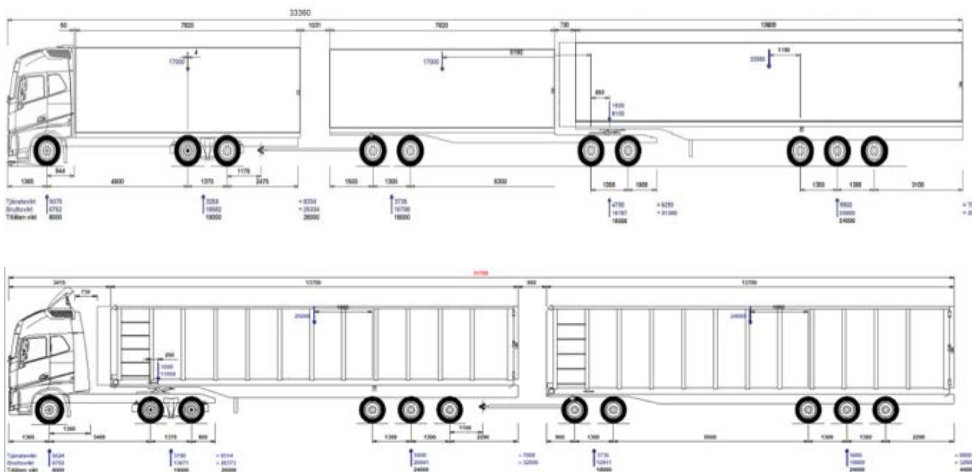
**TS: Sidan 17 -18: 17 d §**

17 d §

Trots bestämmelserna i 17 § får **längden av ett fordonståg uppgå till 32 meter**, lasten inräknad, om följande villkor är uppfyllda.

Kommentar 17 d § : Volvo föreslår **längden av ett fordonståg uppgå till 34 meter**

**Förklaring:** Vi rekommenderar max längd upp till 34m (32m i förslaget) så att "Truck-B double" med 2 x 7,82m och 1 x 13,6m och Duo-trailer med 2x45foot (2 x13,72m) rymms.



17 d § 1. Varje ingående motordrivet fordon har en **största längd av 12,0 meter.**

Kommentar 17 d § 1 : Volvo föreslår **Varje ingående motordrivet fordon har en största längd av 12,0 meter** då de ingår i ett modulfordon enl 96/53EC för specialfordon för nationella transporter en största längd av 14 meter .

**Förklaring:** Vi rekommenderar max längd upp till 14m, En 5axlig rundvirkesbil (2 travars) med kran, som man kör i Finland idag, behöver rymmas.

→ **Detta skall till mått och viktbestämelsen EC-1230/2012**

17 d § 2. Varje ingående släpvagn, **utom påhängsvagn, har en största längd av 12,0 meter.**

Kommentar 17 d § 2: Volvo föreslår **Varje ingående släpvagn, utom påhängsvagn, har en största längd av 17 meter.**

**Förklaring:** En 45 fots container är 13,72 meter, en 5/6 axlig vagn för 45 fots container är ca 16,7 meter inklusive dragstång.

En 2 travars HCT rundvirkesvagn är 12,5 till 14,5 meter inklusive dragstång. En 6axlig grusvagn ca 14,5meter inklusive dragstång.

En 3 travars rundvirkesläpvagn, som man kör i Finland idag, är ca 17m inklusive dragstång.

En längre dragstång och undermonterat drag ger positiva effekter på fordonsstabiliteten

→ **mått och viktbestämelsen EC-1230/2012 och direktivet 96/53 EC**

17 d § 3. **Avståndet mellan kopplings-tappen och bakkanten på en påhängsvagn överstiger inte 12,0 meter.**

Kommentar 17 d § 3: Volvo föreslår **Avståndet mellan kopplings-tappen och bakkanten på en påhängsvagn överstiger inte 12,2 meter eller . Avståndet mellan kopplings-tappen och bakkanten på en påhängsvagn överstiger inte 12,0 meter förutom för 45 fots ISO container, då avståndet får vara max 12,2 meter** då de ingår i ett modulfordon enl 96/53/EC

**Förklaring:** 12,2m så att en 45 fots container kan fraktas lagligt.

→ **mått och viktbestämelsen EC-1230/2012**

17 d § 4. **Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och varje punkt på framkanten av en påhängsvagn överstiger inte 2,04 meter.**

Kommentar 17 d § 4: Volvo stödjer detta.



17 d § 5. Fordonsbredden, utom för påbyggnad för temperatur-kontrollerade fordon, är högst 2,55 meter.

17 d § 6. Bredden på påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon är högst 2,60 meter

Kommentar 17 d § 5 & d § 6: Volvo föreslår Fordonsbredden, utom för påbyggnad för temperatur-kontrollerade fordon, är högst 2,6 meter. Bredden på påbyggnad för temperaturkontrollerade fordon är högst 2,60 meter

**Förklaring:** Vi rekommenderar max 2,6m så att alla fordon för möjlighet till bättre vältstabilitet, genom lägre tyngdpunkt för samma last. Detta ger också möjlighet för större spårvidd vilket är mycket positivt för vältstabiliteten.

Detta hindrar inte påbyggnader för internationell trafik att vara smalare.

→ mått och viktbestämelsen EC-1230/2012

17 d § 7. Fordonen är godkända vid sådan besiktning som föreskrivits för att fordonen ska få användas i fordonståget.

**Kommentar 17 d § 7:** Vid beslut om lämplighetsbesiktning för individuella fordon eller hela kombinationer vill Volvo vara delaktiga i utformingen av kommande förslag.

## TS sidan 28: 13 kapitlet 3§:

Högsta tillåtna bruttovikt i ton för släpvagnen eller för dollyn med tillkopplad påhängsvagn

6,6	men inte	6,8	33
6,8	men inte	7,0	34
7,0	men inte	7,2	35
7,2	<i>men inte</i>	7,6	36
7,6	<i>men inte</i>	7,8	37
7,8	<b>och större</b>		<b>38</b>

Kommentar 3 §: Volvo föreslår

Bruttoviktstabellen förlängs så att följande släpvagnar ryms:

- 5-axlig vagn samt dolly och påhängsvagn (2 + 3 axlar). Max tillåten bruttovikt 42 ton,  $\geq 8,6\text{m}$
- 6-axlig vagn samt dolly och påhängsvagn (3 + 3 axlar). Max tillåten bruttovikt 48 ton,  $\geq 9,8\text{m}$

**Förklaring:** Tabellen måste förlängas så att ovanstående släp inkluderas annars kan inte 74tons trafik utföras på ett effektivt sätt. 18+ 24 ton resp 24+24 ton för släpvagnar måste vara med.

→ Detta skall till mått och viktbestämelsen EC-1230/2012 samt mått och vikt i internationell trafik 96/53/EC

## Sidan 28 13 kapitlet 3§

Bruttovikten för ett motordrivet fordon får dock inte överstiga

- |  |        |
|--|--------|
| a) när fordonet har två axlar  | 18 ton |
| b) när fordonet har tre axlar  | 25 ton |
| c) när fordonet har tre axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton                    | 26 ton |
| d) ledbuss med tre axlar   | 28 ton |
| e) när fordonet har fyra eller fler axlar  | 31 ton |
| f) när fordonet har fyra eller flera axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon av axlarna överstiger 9,5 ton | 32 ton |

Kommentar 13 § 3 f: Volvo föreslår

### **4 axlig lastbilstyp:**

- |  |        |
|--|--------|
| f) när fordonet har fyra eller flera axlar och drivaxeln är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon av axlarna överstiger 9,5 ton | 32 ton |
|--|--------|

g) 34ton (BK4) på 4 axliga bilar (1+3axlar) med en längd över axlar på minst 6,8 meter

h) 35ton (BK4) på 4 axliga bilar (2+2axlar) med en längd över axlar på minst 7,0 meter

### **5 axlig lastbilstyp:**

#### **BK1/ 64ton**

i) 36ton(BK4) på 5 axliga bilar med en längd över axlar på minst 9,00m

j) 37ton(BK1) på 5 axliga bilar med en längd över axlar på minst 9,25m

#### **BK4/74 ton**

k) 40ton(BK4) på 5 axliga bilar med en längd över axlar på minst 8,20m

l) 42ton(BK4) på 5 axliga bilar med en längd över axlar på minst 8,60m

m) 44ton(BK4) på 5 axliga bilar med en längd över axlar på minst 9,00m

**Förklaring:** Vi rekommenderar möjlighet till högre vikt på motorfordonet för:

Dessa vikter är i enlighet med vikterna på släpvagnar med motsvarande axelkonfiguration, det bör vara möjligt att bruttovikten på bilen som på släpvagn (dolly + påhängsvagn) med samma avstånd över axlar.

- bästa framkomlighet, drivning och svep

- bästa trafiksäkerhet: bromsning, stabilitet vid filbyte.

→ mått och viktbestämelsen EC-1230/2012 samt mått och vikt i internationell trafik 96/53/EC

Övrig frågor Transportstyrelsen:

### TS sidan 20: 20 §

Kommentar 3 §: Volvo föreslår ett tillägg och att vi i den Svenska nationella lagstiftningen möjliggör att:

Manuell/automatisk trailerbroms ( Volvo stretch-brake) tillåtas i alla hastigheter, på fordonsdelar som för mer än 64ton och eller längre än 25,25 meter.

RSS in grepp från någon ingående trailer tas av hand om övriga trailers dvs alla måste ha RSS.

Förklaring: Vi rekommenderar automatisk/manuell trailerbroms för bästa bromsförmåga och högsta trafiksäkerhet.

→ Detta behöver även tas med i nästa uppdatering av bromsreglementet ECE-R13

### Införande av 96/53/EC artikel 4.5.

Volvo föreslår att Trafikförordningen förändras så att artikel 4.5\* i direktivet 96/53/EC införs och ger Transportstyrelsen mandat att förmedla undantag från mått och vikt regler för försöks och test verksamhet i Sverige.

\*96/53/EC artikel 4.5. Medlemsstaterna får tillåta att fordon och fordonskombinationer som innehåller nya tekniker eller konstruktioner och som inte kan uppfylla ett eller flera krav enligt detta direktiv utför vissa lokala transporter under en provperiod. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om detta.