

Transportstyrelsen
Box 267
781 23 Borlänge

Angående remiss av förslag till Transportstyrelsens föreskrifter om tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 meter

Mobility Sweden har med intresse tagit del av rubricerad remiss. Vi har under lång tid förespråkat att tillåta längre fordonståg på delar av det svenska vägnätet då vi anser att detta, vid sidan av BK4, är ett viktigt steg i effektiviseringen av tunga vägtransporter.

Vi anser att Transportstyrelsens val att föreskriva om krav riktade mot fordonens konstruktion, i stället för att utforma funktionsbaserade krav, är välmotiverat. Det ligger dock i sakens natur att krav riktade mot fordonens konstruktion blir mer specificerade än funktionskrav. Det är därför viktigt att de krav som slutligen fastställs blir hållbara över tid, även då föreskrifterna i ett senare skede kompletteras med nya fordonskombinationer.

Transportstyrelsens ansats att inledningsvis utforma tekniska krav för fordonskombinationerna A-dubbel och AB-dubbel anser vi vara rimlig. Det är viktigt att de längre fordonskombinationerna kan utnyttja avsett vägnät så snart som möjligt och att föreskrifterna därefter utökas till att omfatta fler typer av fordonståg så snart detta blir möjligt – med beaktande av att de krav som redan är fastställda fortsätter att gälla.

Mobility Sweden anser att myndighetens förslag att utgå från fordon som redan används i kombinationer som är högst 25,25 meter är bra, liksom målsättningen att befintliga lastbilar i största möjliga mån inte ska behöva byggas om för att kunna användas i de längre fordonskombinationerna. Mobility Sweden noterar speciellt att myndigheten har tagit hänsyn till motsvarande regelverk i Finland, vilket kan bidra till att ytterligare underlätta gränsöverskridande transporter mellan länderna. Detta är värdefullt då länderna redan i dagsläget har likartade regler vad gäller högsta tillåtna bruttovikter.

När det gäller de specifika förslagen till konstruktionsmässiga krav har Mobility Sweden i sak inte mycket att invända mot. Vi betraktar förslagen som välmotiverade med hänsyn till myndighetens resonemang och slutsatser kring krav på bl.a. stabilitet, framkomlighet, vändradie, bromsverkan, kopplingsanordningars prestanda och erforderliga axeltryck på drivande axlar.

Ett av myndighetens förslag som dock uppmärksammas inom branschen är att den sista axeln på den främre påhängsvagnen i en A-dubbel kombination föreslås vara styrande i hastigheter upp till och med 40 kilometer i timmen, för att i hastigheter över 40 km/h vara låst i framåtriktat läge. Som förslaget är skrivet är kravet allt för exakt och blir svårt att efterleva i praktiken. Mobility Sweden föreslår därför att kravet omformuleras till att axeln ska vara styrande i hastigheter upp till minst 30 km/h, men att axeln i hastigheter över 40 km/h alltid ska vara låst i framåtriktat läge.

Även siktkravet i förslaget till föreskrifter om tekniska krav på fordonståg med längd över 25,25 m, 8 §, har diskuterats inom branschen. Som kravet är formulerat i förslaget är det ett funktionsbaserat krav vilket ger fordonstillverkarna frihet att utforma den lösning man anser vara lämpligast med utgångspunkt från fordon och ekipage i helhet. Mobility Sweden anser att denna ansats är att föredra framför ytterligare tekniska krav.

Det är givetvis även viktigt att efterlevnaden ska kunna kontrolleras på ett relativt enkelt sätt vid t.ex. en vägkantskontroll. Förslaget att göra denna kontroll möjlig genom att fastställa ett enda mått, avståndet mellan sista axeln på dollyn och den första axeln på första påhängsvagnen, anser vi vara en enkel och tydlig lösning. Mobility Sweden har inte några synpunkter på framlagda författningsförslag, utan betraktar dessa som välgrundade med beaktande av Transportstyrelsens konsekvensutredning.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
Teknisk samordnare, nationella lagkrav