

Noteringar baserat på Transportstyrelsens utkast

Sveriges Åkeriföretag har fått kännedom om ett utkast enligt nedan där Transportstyrelsen föreslår ändringar i Trafikförordningen.

Sveriges åkeriföretag föreslår en annan skrivning för ändring av Trafikförordningen, enligt högra kolumnen i tabellen nedan.

Transportstyrelsen förslag behöver väsentliga förändringar för att bättre bidra till samhällets arbete med att effektivisera godstransporter på väg och samtidigt uppnå fossilfri konkurrenskraft för svensk åkerinäring.

Sveriges Åkeriföretag avvisar Transportstyrelsen förslag som innebär problem att:

- Arbetet med effektivare godstransporter på väg skadas i åkerinäringen.
- Stor inkurans skadar åkerinäringens redan gjorda investeringar i fordon där Transportstyrelsen på ett ogenomtänkt sätt föreslår ändringar i Trafikförordningen som inte har förankrats i åkerinäringen.
- Förändringar i Trafikförordning bör tas fram i konsensus där myndigheter väsentligt bättre samverkar med åkerinäringen och fordonstillverkare.
- Modulsystemet slås sönder när fjärrtrafikens påhängsvagnar med 24 tons trippelboggi med singelhjul inte kan användas i effektivare kombinationer över 64 tons bruttovikt.
- Trafikverkets och Transportstyrelsens ensidiga krav på dubbelmonterade hjul driver utvecklingen mot ökat vägslitage med 10 tons axlar i 20 tons långboggi istället för en gynnsammare utveckling med 8 tons axlar i 24 tons trippelboggi.
- Det saknas ett viktigt samhällsekonomiskt perspektiv där Trafikverkets ensidiga krav på dubbel hjulkonfiguration på vissa BK4 vägar inte beaktar transportnäringens behov av att optimera val av hjulutformning för att minska bränsleförbrukning med lägre rullmotstånd samt ökad lastförmåga. Kravet på dubbelmonterade hjul på vissa vägar innebär i praktiken att alla BK4 fordon berörs eftersom samma fordon kör på alla typer av vägar.
- Transportnäringen kan bättre själva optimera sitt val av hjulutrustning där enkelmonterade hjul vanligen används i boggi- och trippelaxel samt styrda axlar med axellaster på 8 till 9 ton medan drivaxlar och axellaster från 10 ton är utrustade med dubbelmonterade hjul.
- Överskottet på hjulaxlar i fordon över 64 ton ökar ytterligare, med lägre medelaxellast som följd, samtidigt som redan restriktiva krav finns om hjulutrustning. Både hängslen och livrem är en olämplig suboptimering varför Sveriges Åkeriföretag föreslår att särbestämmelser om dubbelmonterade hjul bör tas bort.
- Kravet på dubbelmonterade hjul ska tas bort för att Sveriges Åkeriföretag skall tillstyrka att bruttovikten för ett fordonståg begränsas till sju axlar för 64 ton och åtta axlar för 69 ton
- Om särbestämmelser om dubbelmonterade hjul tas bort behöver inte heller någon särskild rätt införas för kommunerna att ha synpunkter på särbestämmelser om hjul.
- När längre fordon (34,5 meter) införs i Sverige så kommer antal hjulaxlar att öka ytterligare för fordon på alla 900 mil av vägnätet som föreslagits i tidigare utredning. För att hålla nere

bränsleförbrukningen och taravikten på fordon behöver singelmonterad hjul användas varför kravet på dubbelmontage bör tas bort redan nu.

- Ny text behöver införas i Trafikförordningen om boggiaxellaster för drivaxlar. Regelverket bör premiera överföring av vikt till drivande axlar i boggikonfiguration i likhet med Finlands regler för 19, 20 och 21 ton boggiaxellast. Nyttan är effektivare fordon med bättre framkomlighet. Finlands modell för drivaxellaster är som följer i gult punkt 4, 5 och 6:

4) tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter och varje drivaxel är försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 9,5 ton 19 t

5) tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter och drivaxeln är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring 20 t

6) tvåaxlad boggi, om axelavståndet är minst 1,3 meter men mindre än 1,8 meter och boggins vardera axel är försedd med parhjul och luftfjädring eller fjädring som betraktas som likvärdig med luftfjädring eller om boggins vardera axel är drivande och försedd med parhjul och massan inte på någon axel överstiger 10,5 ton 21 t

- Det finns idag för BK4 inga maxvärden på lastbilars bruttovikter eller släpvagnars bruttovikter utöver det som medges för olika axelavstånd i bruttoviktstabellen bilaga 4.
 - Treaxliga lastbilar bör inte begränsas till 28 ton. Idag finns begränsning i bruttoviktsskurvan vid olika axelavstånd för BK4 och tillåtna axellaster. Med högre drivaxellaster i boggikonfiguration på 21 ton enligt finsk modell kan med 9 tons framaxel uppnås 30 ton. Transportstyrelsens förslag på max 28 ton är en mycket kraftig begränsning av framtida möjligheter till att effektivisera transporter med treaxliga fordon.
 - Om 4-axliga släpvagnar på 40 ton med långboggiframvagn begränsas till 38 tons bruttovikt, är en viktig *förutsättning för att Sveriges Åkeriföretag ska tillstyrka att sänka krav på dubbelmontage på släpvagnar tas bort,*
 - Om maxvikter skall sättas på 4-axliga och 5-axliga lastbilar bör de vara samma på lastbil som för släp. DVS max 38 ton på fyraxlig lastbil eller släp vid axelavstånd på 7,8 meter för både bilaga 1 och bilaga 4 samt 42 ton på lastbil eller släpvagn som har fem axlar eller flera. Dessutom bara under förutsättning att kravet på dubbelmonterade hjul på släpvagnar tas bort. Att sänka tillåten bruttovikt till 35 ton för 4-axliga lastbilar avisas.
 - Dolly med påhängsvagn bör inte begränsas utöver tillåten bruttovikt baserat på axelavstånd. Det finns i Trafikförordningen dessutom redan regler om kopplingsavstånd mellan närmsta axlar i axelgrupper på kopplade fordon. Dolly, påhängsvagn, link och kärria i olika kombinationer behöver inga ytterligare regleringar.
 - Reglering bör införas med max bruttovikt på 48 ton för släpvagnar med sex axlar eller fler, t.ex. 24+24 ton.
- Uppfyllelse av TSFS 2018:40 kan rimligen bara kontrolleras med Transportstyrelsens Lastbils kalkylator varför ett straffansvar bör ligga på ägaren av motordrivna fordon i kombinationer med bruttovikter över 64 ton. Straffansvaret på föraren bör tas bort även om ägaren i praktiken delegerar till föraren att göra kontrollen i Lastbils kalkylatorn på ägarens uppdrag.

- Ny text behöver tas fram med avseende på att förbereda kompletta villkor för upp till 34,5 meters fordonslängd så att en snabb implementering kan uppnås den dag möjligheten träder i kraft.
- Transportstyrelsen (Bagdadi) har tagit fram en bra utredning om tvåaxliga lastbilar och dragbilar i vinterväglag med förslag som bör implementeras. Transportstyrelsen föreslår att det införs krav för 2-axliga tunga lastbilar, med en drivande axel, och med en eller flera tillkopplade släpvagnar:
 - minst 25 procent av den sammanlagda bruttovikten belastar den drivande axeln, eller
 - släpvagnarnas sammanlagda bruttovikt ska inte överskrida lastbilens bruttovikt med en faktor som är högre än 1,5 gånger.
 - kravet föreslås gälla perioden 1 december–31 mars.

<p><i>Transportstyrelsen föreslår</i> Förslag ändring i trafikförordningen (1998:1276)</p> <p>Bilaga 4</p> <p>Bruttovikten för ett motordrivet fordon får dock inte överstiga följande värden när fordonet</p> <p>a) har två axlar och inte är en buss 18 ton b) är en buss och har två axlar 19,5 ton c) har tre axlar 25 ton d) har tre axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 28 ton e) är en ledbuss och har tre axlar 28 ton f) har fyra axlar 31 ton g) har fyra axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 35 ton h) har fem eller fler axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 42 ton</p> <p>Om ett motordrivet fordon med två eller tre axlar, dock inte tvåaxlad buss, drivs helt eller delvis med alternativt bränsle får bruttovikten överstiga de värden som anges i a-e med den</p>	<p><i>Sveriges Åkeriföretag föreslår</i> Förslag ändring i trafikförordningen (1998:1276)</p> <p>Bilaga 4</p> <p>Bruttovikten för ett motordrivet fordon får dock inte överstiga följande värden när fordonet</p> <p>a) har två axlar och inte är en buss 18 ton b) är en buss och har två axlar 19,5 ton c) har tre axlar 29 ton d) har tre axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 10,5 ton 30 ton e) är en ledbuss och har tre axlar 28 ton f) har fyra axlar 37 ton g) har fyra axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 10,5 ton 38 ton h) har fem eller fler axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 10,5 ton 42 ton</p> <p>Om ett motordrivet fordon med två eller tre axlar, dock inte tvåaxlad buss, drivs helt eller delvis med alternativt bränsle får bruttovikten överstiga de värden som anges i a-e med den</p>
--	--

extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, dock högst 1 ton.

Bruttovikten för en släpvagn eller för en dolly med tillkopplad påhängsvagn får inte överstiga följande värden när de har

- i) fyra axlar 38 ton
- j) fem eller fler axlar 42 ton

Bruttovikten för ett fordonståg får inte överstiga följande värden när det har

- k) sju axlar 64 ton
- l) åtta axlar 69 ton

För fordonståg vars bruttovikt överstiger 64 ton ska minst ett av följande villkor vara uppfyllda:

1. Det sammanlagda antalet axlar med dubbelmonterade hjul på tillkopplade släpvagnar som belastar vägbanan ska vara minst

- m) två när antalet axlar är två eller tre,
- n) tre när antalet axlar är fyra,
- o) fyra när antalet axlar är fem eller fler, eller

2. minst 65 procent av bruttovikten för tillkopplade släpvagnar ska belasta axlar försedda med dubbelmonterade hjul.

Villkoren gäller dock inte för släpvagnar som har registrerats före den 1 januari 2019 och vars utförande därefter inte väsentligen förändrats.

Bilaga 1

- a) har två axlar och inte är en buss 18 ton
- b) är en buss och har två axlar 19,5 ton
- c) har tre axlar 25 ton
- d) har tre axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 28 ton
- e) är en ledbuss och har tre axlar 28 ton
- f) har fyra eller fler axlar 31 ton
- g) har fyra eller fler axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 9,5 ton 32 ton

4 kap. 11 §

extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver, dock högst 1 ton.

Bruttovikten för en släpvagn, får inte överstiga följande värden när de har

- i) fyra axlar 38 ton
- j) fem axlar 42 ton
- k) sex eller fler axlar 48 ton

Bruttovikten för ett fordonståg får inte överstiga följande värden när det har

- l) sju axlar 64 ton
- m) åtta axlar 69 ton

Bilaga 1

- a) har två axlar och inte är en buss 18 ton
- b) är en buss och har två axlar 19,5 ton
- c) har tre axlar 29 ton
- d) har tre axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 10,5 ton 30 ton
- e) är en ledbuss och har tre axlar 28 ton
- f) har fyra eller fler axlar 37 ton
- g) har fyra eller fler axlar och minst en drivaxel är försedd med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller om varje drivaxel som inte är styrande är försedd med dubbelmonterade hjul och vikten inte på någon axel överstiger 10,5 ton 38 ton

4 kap. 11 §

11 § Vägar som inte är enskilda delas in i fyra bärighetsklasser. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 2, 3 eller 4 meddelas av Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, av kommunen. Föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 1, 3 eller 4 meddelas av kommunen.

Föreskrifter om att en väg ska tillhöra bärighetsklass 4 får innehålla undantag från krav på dubbelmonterade hjul för släpvagnar som anges i bilaga 4.

14 kap. 3 och 4 §§

Ett straffansvar på penningböter till både förare och ägaren av det motordrivna fordonet om villkor i föreskrifterna TSFS 2018:40 inte är uppfyllda.

11 § Vägar som inte är enskilda delas in i fyra bärighetsklasser. Om inte annat har föreskrivits tillhör en allmän väg bärighetsklass 1 (BK1) och övriga vägar som inte är enskilda bärighetsklass 2 (BK2). Föreskrifter om att en allmän väg eller del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 2, 3 eller 4 meddelas av Trafikverket eller, om kommunen är väghållare, av kommunen. Föreskrifter om att någon annan väg som inte är enskild eller en del av en sådan väg ska tillhöra bärighetsklass 1, 3 eller 4 meddelas av kommunen.

14 kap. 3 och 4 §§

Ett straffansvar på penningböter ägaren av det motordrivna fordonet om villkor i föreskrifterna TSFS 2018:40 inte är uppfyllda.

Övrigt

Ny text behöver tas fram med avseende på att:
-överföra ökad vikt till drivaxlar i boggikonfiguration i likhet med Finland för ökad framkomlighet vilket innebär att drivaxlar i boggi kan bära 19, 20 eller 21 ton.
-förbereda kompletta villkor för upp till 34,5 meters fordonslängd så att en snabb implementering kan uppnås den dag möjligheten träder i kraft.
-Transportstyrelsen har tagit fram en bra utredning om tvåaxliga lastbilar och dragbilar i vinterväglag med förslag som bör implementeras. Transportstyrelsen föreslår att det införs krav för 2-axliga tunga lastbilar, med en drivande axel, och med en eller flera tillkopplade släpvagnar:
o minst 25 procent av den sammanlagda bruttovikten belastar den drivande axeln, eller
o släpvagnarnas sammanlagda bruttovikt ska inte överskrida lastbilens bruttovikt med en faktor som är högre än 1,5 gånger.
o kravet föreslås gälla perioden 1 december–31 mars.