

Svar på "Remiss av Transportstyrelsens promemoria Uppdrag att utreda regler för A-traktorer" med diarienummer I2022/01967

Sammanfattning:

Det är totalt sett en bra skrivning men det finns två saker som jag tycker ska utredas lite till. Det är 7.10 Identifieringsbarhet samt krav på hur en A-traktor ska byggas. De senaste tas inte upp som enskildpunkt men berörs lite under punkterna 5.13.4, 6.1, 7.3.2 samt 7.8 (Punkterna är från Dnr TSG 201-10478)

Identifieringsbarhet (Avsnitt 7.10)

För att öka synligheten och därmed minska risken för påkörning i första hand bakifrån. Så bör en avvikande belysning göra det lättare för övriga trafikanter att se att det är ett långsamtgående fordon som de se. Om det är på väg att hinna upp eller som kommer mot dem i en korsning när de ska ut. Detta då LGF skyltens reflex alla gånger inte syns så bra. Det kan vara lätt snörök som lägger sig på skylten. Om den upphinnande då går ner på halvljus för att inte blända så är det inte säkert att den bakomvarande har uppfattat att det är en A-traktor som de är på väg att hinna upp. Lastbilar har normalt följande hyttbelysning på taket som visar att de är en lastbil genom ett positionsljus i varje hörn av hytten. En buss har normalt fem stycken ett i varje hörn samt tre i mitten av taket. En liknande lösning med annan uppsättning bör gå att hitta till en a-traktor. Om den även skulle vara blinkande så skulle det avvika ännu mer och då vara ännu lättare att uppmärksamma. Gärna även två lampor som monteras nära varandra (då upplevs dessa som en lampa). Om en slutar att fungera så finns det en kvar. Den avvikande belysningen gör störst nytta då det är skymning/gryning eller mörkt ute. Även vid dålig sikt som dimma eller snörök skulle detta underlätta oerhört mycket. Dessa lampor skulle gå att montera på ett takräcke (taket på bilen) eller vid platsen för den normala registreringsskylten. En hög montering förbättrar synligheten. En ombyggd lastbil eller stora fordon behöver troligen en annan lösning än en personbil.

Regler hur en A-traktor byggs. (berörs lite under punkterna 5.13.4, 6.1, 7.3.2 samt 7.8)

Angående kravet i nuvarande regler på viktfordelning som utredningen inte tittat på. Den är idag 40% och 60% på drivande hjul. En bakhjulsdriven bil som lastas för att komma till 60% på bakhjulen har vid halt väglag svårare för framhjulen att få grepp i vägen och svänga samt att bakdelen sladdar lättare. Detta då bilen är så baktung och kan den vara svårare att hantera för en ovan förare. Detta gör att det finns rikt för fler olyckor därför. Även vissa framhjulsdrevena bilar behöver viktas fram för att uppnå rätt viktfordelning idag inte bara bakhjulsdrivna bilar. Om man ändra till minst 50% på drivande hjul. Då kan det även gå att bygga om ladd hybrider/elbilar som klarar dragvikten på 1000kg. Detta då batteriet är monterad mellan hjulen på dessa bilar och då kunna vara möjliga att bygga om. Då finns det en möjlighet för även dessa bilar att vara en del av fordonsflottan som då gör den mer miljövänlig också. Idag är det endast fyrehjulsdrivna elbilar som går att bygga om. Att tillåta ett stängt lastutrymme på ett begränsat antal liter tex 50 till 70 liter om det inte är möjligt att bygga barlastflak på bakhjulsdrivna bilar. Tex BMW 1 serie. Många mindre bilar är inte av sedan modell där bagageluckan är möjlig att bygga om. Då slipper bilarna åka runt med en stor fast barlast som gör att

fordonets vikt är betydligt högre. En lägre tjänstevikt är att föredra då krockvåldet blir lägre med ett lättare fordon i samma hastighet (syns i er rapport på sida 80 under punkten 7.3.2). Även bromssträckan blir kortare med lättare fordon. Denna förändring skulle göra att fler mindre bilar skulle gå att bygga om. Då mindre bilar oftast har en mindre motor som drar mindre bränsle. Detta gör att det blir mindre utsläpp av fordonen som är positivt för miljön och det totala utsläppsmålet för landet.