

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.: OS/red

Oslo, 4. november 2010

Kontroll av bremses

Norges Lastebileier-Forbund ønsker med dette å belyse aspekter knyttet til trafikksikkerhet og rettsikkerhet for eiere av tunge kjøretøy. I mer enn 10 år har det vært kjent at det knytter seg usikkerhet til resultatene fra bremsekontroller med bruk av rulleprøver på tunge kjøretøy. Det viser seg at testmetoden gir resultater som kan være både sterkere og svakere enn de faktiske forhold.

Dette fører til at trafikkfarlige kjøretøy godkjennes og at kjøretøy som er gode nok, underkjennes. Det er utført flere ulike tester over flere år av både Vegdirektoratet selv og av andre som har bekreftet forholdene.

Det finnes flere teorier for hvorfor det forholder seg slik. Både dårlig vedlikeholdt rulleprøver, manglende kalibrering av rulleprøver og for liten kompetanse blant brukerne, blir brukt som argument for hvorfor resultatene varierer.

Andre teorier for hvorfor resultatene varierer, er knyttet til at rulleprøveren prøver bremsene ved lav hastighet (2,5 km/t) mens bremsene er konstruert for å virke optimalt i en mye høyere hastighet.

Rulleprøve på moderne biler

Dagens kjøretøy er utrustet med elektroniske sensorer som måler hastigheten på hvert hjul. Vi har registrert at de ulike fabrikantene har ulike metoder for hvordan man skal innrette kjøretøyet ved kontroll på rulleprøver. Også innenfor samme bilmerke varierer det avhengig av modell for hvordan rulleprøve skal utføres. Noen skal ha tenning på, andre skal ha tenning av, tilhengere skal gjøres strømløse osv. Atter andre hevder at det å kjøre bilen på rulleprøver fører til at bremsene går i et slags nødmodus da bremsenes elektronikk ikke "forstår" hvorfor bare 2 av kanskje 6 eller flere hjul går rundt. Videre må den akselen som prøves enten være lastet eller spennes ned og belastes manuelt. En lang rekke parametre må påvirkes eller være til stede for at kontrolløren skal være sikker på at bremsekontrollen blir korrekt.

Særlig stor betydning for både trafikksikkerhet og rettsikkerhet har det når man befinner seg nære grensen for om kjøretøyet blir godkjent eller ikke.

Retardasjonsmåling

Kravet til bremsevirkning er i forskriften fastsatt ved kjøring på veg med måling av retardasjon/stopplengde. Forskriften oppgir hastighet-betjeningskraft-retardasjon-stopplengde for de ulike kjøretøykategoriene.

Bruk av retardasjonsmåling har av mange vært oppfattet som farefullt, da man må foreta en eller flere kraftige oppbremsinger. Det er imidlertid ikke tvil om at retardasjonsmåling er den mest nøyaktige måten å kontrollere om kjøretøyet tilfredsstillende kravene eller ikke.

NLF er kjent med at det er utviklet en metode for å kontrollere vogntogbrems (bil tilkoblet tilhenger) som benytter retardasjonsmåling og som blir oppfattet som trygg og nøyaktig.

Vi mener at retardasjonsmåling er et viktig supplement til kontrollmetoden hvor man benytter rulleprøver for å fastslå om vogntogbrems virker tilfredsstillende og fastslå retardasjonen.

Ved kontroll av vogntog bør rulleprøver således primært brukes som verktøy til å kontrollere om hjul på samme aksel bremses likt eller om bremsene pulserer, har ovale tromler, og lignende og ikke som et verktøy for å beregne vogntogs maksimale retardasjon. I de tilfeller hvor man er i tvil om vogntoget totalt sett tilfredsstillende kravene til retardasjon mener vi det er riktig å benytte retardasjonsmåling som beskrevet ovenfor.

Vi ønsker å utdype våre synspunkter i kontaktmøtet i Vegdirektoratet den 7. desember.

Med hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Olav Slaatsveen
Adm. direktør



Rune Damm
Tekn. rådgiver