

Dnr: TRV 2011/22239 A

Dnr: TSV 2011-1792

Framställan

Vinterdäck på tunga fordons drivaxel

Förslag till ändringar i trafikförordningen (1998:1276)



Innehåll

Vinterdäck på tunga fordons drivaxel	3
Bakgrund	3
Problembild	4
Dagens situation	4
Ändringar i Trafikförordningen (1998:1276).....	5

Författare:

Johnny Svedlund, Trafikverket, Samhällsbehov, Tillgänglighet
johnny.svedlund@trafikverket.se
Tfn 0243-75079

Dokumentets titel

Framställan vinterdäck på tunga fordons drivaxel
Förslag till ändringar i trafikförordningen (1998:1276)

Huvudinnehåll

Denna framställan är ett förslag till förändringar i regelverken för att främja trafiksäkerheten och framkomligheten vad avser hinder och störningar på väg.

Vinterdäck på tunga fordons drivaxel

1. Vinterdäck på tunga fordons drivaxel

Förslag till ändring i 4 kap. 18a § trafikförordningen (1998:1276)

Trafikverket och Transportstyrelsen föreslår:

Krav på att tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton ska vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxel den 1 december – 31 mars när vinterväglag råder.

Kravet föreslås gälla för både svensk- och utlandsregistrerade tunga fordon

Om ovan nämnda krav införs har Transportstyrelsen för avsikt att införa nedanstående allmänna råd om likvärdig utrustning i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m.

Allmänna råd

Som likvärdig utrustning till vinterdäck på tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3 500 kg, bör däck betraktas som är försedd med snökedjor eller att fordonet är försedd med slirskydd av typ ONSpot, sandspridare eller liknande anordning.

BAKGRUND

Bra vinterdäck med tillräckligt mönsterdjup är inte bara en trafiksäkerhetsfråga utan är också avgörande för framkomligheten. Ett enda stopp i storstad kan orsaka tidsförluster på 100 000 timmar. Stopp i vägtrafiken beroende på olyckor och bärgningsarbete har under de två senaste vintersäsongerna (november-mars) orsakat tidsförluster på totalt cirka 2 miljoner fordonstimmar per år. Den samhällsekonomiska kostnaden för dessa stopp uppskattas till 360 Mkr per år, varav cirka 80 Mkr drabbar lastbilstransporterna.

Den tunga trafiken orsakar en oproportionellt stor andel av dessa vägtrafikstörningar. Stopp med tunga fordon får också större konsekvenser och tar längre tid att lösa. Uppskattningsvis orsakar den tunga trafiken 30-60% av störningarna vintertid. Detta motsvarar en samhällskostnad på 110-220 Mkr.

Tidigare Vägverket föreslog i lägesrapporten (2009-01-07) att införa krav på vinterdäck på drivaxeln för både svensk- och utlandsregistrerade tunga fordon (lastbilar och bussar med totalvikt över 3,5 ton). Detta genomfördes dock inte eftersom några remissinstanser påtalade problem med förslaget, bl.a. ökat buller och väglitage och befarar därför en ökad miljö- och hälsopåverkan genom ökade partikelhalter och bullerstörningar. Som framgår av nedanstående analys som

även omfattar kontakter med åkeri- och däck-branschen är det dock endast bullerstörningar som ger negativa konsekvenser.

PROBLEMBILD

Orsakerna till stopp i trafiken där tung trafik är inblandad eller är orsakande är flera. Hög hastighet, olämplig lastning, ovana förare, sommardäck, bristfälligt vinterunderhåll, oklara bärgningsförhållanden mm. Däckens betydelse i detta är oklar men inte ovidkommande och i vissa fall helt avgörande.

DAGENS SITUATION

Från och med 2010-12-04 gäller i Tyskland krav på vinterdäck under vinterförhållanden. Även Norge har krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning.

Vid kontroller i Norge vintern 2006/2007 fann man att 80 % av de norska fordonsekipagen hade vinterdäck men endast 32 % av de utländska.

I Sverige har Däckbranschens informationsråd i samverkan med Polisen under mars månad 2011 undersökt däckförhållanden på nära 600 tunga lastbilar.

Undersökningen visar att 80 % av de svenska, respektive 57 % av de utländska fordonen, är utrustade med däck med mönster motsvarande vinterdäck.

Berörda svenskregistrerade fordon

Fordonstyp	Antal
Lastbilar > 3,5 ton	78 923
Bussar	13 873
Personbil klass II (husbilar)	9 000*

Källor: SCB, *Transportstyrelsen

I och med att 80 % av de svenska fordonen redan har vinterdäck och en okänd andel av de övriga troligen har likvärdig utrustning, t.ex. snökedjor bedömer vi att förslaget endast innebär en förändring för högst 20 % av de svenska lastbilarna.

Till bussbranschen levererar idag en av de största tillverkarna vinterdäck till samtliga sina kunder. Dessa kunder utgör 22 % av Sveriges totala bussmarknad. Vi bedömer att detta gäller även övriga däcktillverkare vilket innebär att de flesta bussarna redan idag är utrustade med vinterdäck.

Fordon som inte används i yrkesmässig trafik kan dock behöva av ett extra verkstadsbesök. Denna kategori återfinns främst i klassen personbil klass II. Vi gör dock bedömningen att de som idag inte har vinterdäck inte heller använder fordonet vintertid eller vid vinterväglag.

Fordon utrustade med sommardäck har också alternativet att skaffa sig annan

utrustning. Innehavare av dessa fordon bedöms även ha enklare att ta beslut om stillestånd vid vinterförhållanden.

Det finns ingen studie av senare datum som visar andelen dubbdäck på tunga fordon. VTI (Meddelande 884, 2000) pekar dock på 3-4% användning, branschföreträdare bedömer att den siffran kan stämma även idag, alternativt att de senaste årens allt bättre dubbfria vinterdäck reducerat andelen dubbdäck ytterligare.

Dubbdäck på tunga fordon slits fort ned och blir därmed ekonomiskt kännbart för fordonsägaren. De som har särskilda behov av dubbdäck är en begränsad grupp med speciella transporter (bärgningsbilar, brandbilar och vissa skolbussar) Antalet dubbdäck bedöms inte öka i och med detta krav.

Eftersom andelen dubbdäck inte bedöms öka innebär förslaget inget ökat vägsitage då inga studier pekar på att vinterdäck sliter mer på vägbanan än sommardäck.

Lägre däcksbuller står i konflikt med krav på vinterdäck för drivande axlar. Förslaget innebär att 1 000 -1700 personer blir bullerutsatta över riktvärdet inomhus och 8 000 - 12 000 utomhus. Detta till en samhällsekonomisk kostnad av 40-60 Mkr/år. Detta utgör ca 1 % ökning då den samhällsekonomiska kostnaden för vägtrafikbuller bedöms till 5-10 miljarder kronor per år. Från år 2012 kommer dock antalet bullerutsatta att dämpas när nya gränsvärden på däck träder i kraft.

ÄNDRINGAR I TRAFIKFÖRORDNINGEN (1998:1276)

1. Vinterdäck på tunga fordons drivaxel

Förslag till ändring i 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276)

Trafikförordning (1998:1276) 4 kap.

Nuvarande lydelse	Förslag till ny lydelse
18 a § Personbil klass I, personbil klass II med en totalvikt av högst 3,5 ton, lätt lastbil och lätt buss samt släpvagn som dras av sådant fordon, ska vid färd på väg vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december-31 mars när vinterväglag råder. Ett fordon får brukas trots bestämmelserna i första stycket 1. om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten	18 a § Personbil klass I, personbil klass II med en totalvikt av högst 3,5 ton, lätt lastbil och lätt buss samt släpvagn som dras av sådant fordon, ska vid färd på väg vara försedd med vinterdäck eller likvärdig utrustning den 1 december-31 mars när vinterväglag råder. <i>Tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton ska vid färd på väg vara försedd med vinterdäck eller</i>

<p>a) för provkörning eller bogsering av fordonet i samband med reparation eller liknande ändamål,</p> <p>b) för färd kortaste lämpliga väg till och från närmaste besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller</p> <p>2. om fordonet enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre. Transportstyrelsen får föreskriva att fordon även i andra fall än som avses i andra stycket får brukas trots bestämmelserna i första stycket om det kan ske utan att trafiksäkerheten sätts i fara.</p>	<p><i>likvärdig utrustning på fordonets drivaxel den 1 december – 31 mars när vinterväglag råder. Framhjulsdrivna bilar ska vara försedda med vinterdäck även på fordonets bakre hjulaxel.</i></p> <p>Ett fordon får brukas trots bestämmelserna i första <i>och andra</i> stycket</p> <p>1. om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten</p> <p>a) för provkörning eller bogsering av fordonet i samband med reparation eller liknande ändamål,</p> <p>b) för färd kortaste lämpliga väg till och från närmaste besiktningsorgan enligt fordonslagen (2002:574) för besiktning, eller</p> <p>2. om fordonet enligt vägtrafikregistret är av en årsmodell som är trettio år eller äldre. Transportstyrelsen får föreskriva att fordon även i andra fall än som avses i <i>tredje</i> stycket får brukas trots bestämmelserna i första <i>och andra</i> stycket om det kan ske utan att trafiksäkerheten sätts i fara.</p>
--	--

2. Undantag

Förslag: Tillägg i 13 kap. 3 § 8. med hänvisning till 18 a § andra stycket.

Skälen till förslaget: Förslaget är en följdändring med anledning av införande av ett nytt andra stycke i 4 kap. 18 a §.

3. Ansvarsbestämmelser m.m.

Någon ändring behöver inte göras i 14 kap. 4 och 11 §§ eftersom hänvisning sker till 4 kap. 18 a § utan angivande av stycke.