

Konsekvensutredning – Krav på vinterdäck på tunga fordons drivaxel

1. Vad är problemet och vad ska uppnås?

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.

Trafikverket och Transportstyrelsen föreslår därför att krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning på tunga fordons drivaxel införs i svensk lagstiftning.

2. Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

2.1. Alternativa lösningar

Trafikverket bedömer att övriga åtgärder som kan vidta snarare är kompletterande än alternativa.

Förstärkt vinterunderhåll

Trafikverket har identifierat och till en beräknad kostnad av 30 miljoner kr/år förstärkt insatserna vid 115 så kallade vinterkritiska sträckor. Åtgärderna har bland annat varit att sätta in extra resurser, kräva kortare åtgärdstider, ha lastmaskin i beredskap, utöka med plogbil, plog-sandbil, plog-saltbil, använda salt i stället för sand, kameraövervakning med mera. Någon analys av vilka insatser som har varit mest verksamma har ännu inte gjorts.

På vissa av dessa sträckor har stopp i stort sett eliminerats. Men på flera av sträckorna har det trots gjorda insatser fortfarande blivit ett flertal stopp. Å andra

sidan har det på sträckor som inte identifierats som vinterkritiska inträffat en hel del stopp. Slutsatsen är att Trafikverket borde "väsas" de metoder som ska tillämpas för att söka fram ytterligare vinterkritiska sträckor. Frågan är emellertid i vilken utsträckning de nya sträckor som skulle falla ut vid en sådan identifiering är tillräckligt kostnadseffektiva att åtgärda med hjälp av att ytterligare resurser sätts in. Troligen har de mest frekventa och därmed lönsamma punkterna och sträckorna redan åtgärdats.

Att försöka finna ett större antal nya sträckor som på ett påtagligt sätt skulle bidra till att antalet fordonstimmor med totalstopp skulle minska är därför sannolikt inte en framgångsrik väg. Detta har bekräftats vid en intervju gjord med Trafikverkets enhetschefer för vägskötsel som dock bedömer att hittills gjorda åtgärder varit kostnadseffektiva.

De åtgärder som står till buds – och som förmodligen kommer att vidtas oberoende av skärpta däckskrav – är därför av mer justerande karaktär och som fortlöpande genomförs inför varje ny vintersäsong. Någon generell höjning av vinterstandarden kan knappast bedömas var aktuell – med utgångspunkt från de samband som VTI tagit fram och som beskriver vilka effekter som fås vid olika tillstånd på vägnätet. Krav på generellt förkortade åtgärdstider blir dessutom dyrt att realisera – fordonsflottan som är tillgänglig skulle inte räckta till.

Ett sätt att höja vinterstandarden vid vissa tillfällen skulle emellertid kunna övervägas. Kravet på snö- och isfri väg ned till minus 15 grader finns i vissa vinterländer – t.ex. i Schweiz. Det innebär en högre saltförbrukning, användande av mer aggressiva salter (CaCl_2 eller MgCl) och därmed en ökad belastning på miljö och infrastruktur. Vid en betraktelse av hur problemen med totalstopp är fördelade över landet kan det konstateras att bara knappt 20 % av alla stopptimmor som inträffar under vinterperioden sker i de sex nordligaste länen. Ett skäl till detta kan vara att i norra Sverige har de flesta tunga fordon bra däck, i vart fall svenskregistrerade fordon. Problemet är här att det händer att fordon sladdar på sträckor som inte utpekats som särskilt vinterkritiska.

I övrigt har Trafikverket uppmärksammat att problemen som upplevts under den nu gångna vintern i stor omfattning är kopplade de terrängförhållanden som innebär att snödrev lätt uppkommer. I dessa fall skulle inte kortare åtgärdstider hjälpa i någon större utsträckning.

En verksam åtgärd kan vara att ta fram en bättre systematik och klarare prioriteringsordning när det gäller så kallade omdisponeringsplaner. Av dessa planer ska då framgå på vilket sätt tillgängliga resurser kan omdisponeras vid besvärliga situationer och den prioriteringsordning som ska gälla för de olika vägsträckorna inom ett driftområde.

Bärgning och vägassistans

För storstadsvägnätet kan en utökad Vägassistans övervägas. En annan åtgärd som kan övervägas är att – vid redan inträffad situation med risk för långt totalstopp – är att i likhet med Trafikverkets region Väst införa och närmare precisera roll och uppgift för en ”TPA” (Trafikverkets platsansvarig). De har också infört en ny rutin som innebär att Trafikverket bekostar bärgning i de fall bärgaren är osäker på att kunna få betalt för bärgningskostnaderna. Detta har kostat ca 150 000 kr under gångna säsongen. En sådan rutin skulle kunna införas i hela landet. På en del andra håll i landet har länspolisens avtal med Trafikförsäkringsföreningen som innebär att försäkringsbolaget/Trafikförsäkringsföreningen bekostar bärgningen.

Sammanfattning

- Det är inte troligt att Trafikverket kan hitta ett stort antal nya vinterkritiska punkter/sträckor som är kostnadseffektiva att åtgärda.
- En marginell höjning av vinterstandarden genom att eftersträva snö- och halkfri väg vid lägre temperaturer än idag kan övervägas.
- En bättre systematik och klarare prioritetsordning när det gäller s.k. omdisponeringsplaner bör övervägas.
- För storstadsvägnätet överväga en utökad Vägassistans.
- Analysera effekterna av att införa fler ”TPA” (Trafikverkets platsansvarig)
- Klargöra rutinerna för en rationell bärgning.

2.2. Effekter om reglering inte kommer till stånd

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. Däcken har en betydelse i detta och är i vissa fall helt avgörande.

3. Vilka berörs av regleringen?

Regleringen berör främst företag inom åkeri- och däckbranschen, men även övriga ägare av svensk- eller utlandsregistrerade tunga fordon (lastbilar, bussar och husbilar) samt tillverkare och leverantörer av däck. Nedanstående tabell visar det totala antalet svenskregistrerade tunga fordon som kan påverkas av ett krav på vinterdäck.

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

Källor: SCB, *Transportstyrelsen

4. Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

4.1 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser

Förslaget medför endast konsekvenser för de uppskattade 20 % svenska respektive 40 % utländska fordon som inte redan har vinterdäck. Då däck redan idag byts varje år innebär det inget extra verkstadsbesök och inköpskostnaderna för vinterdäck skiljer sig enligt branschföreträdare inte alls, eller i vart fall obetydligt, i jämförelse med sommardäck.

Fordon som inte används i yrkesmässig trafik kan dock behöva ett extra verkstadsbesök. Denna kategori återfinns främst i klassen personbil klass II (husbilar). Trafikverket gör dock bedömningen att de som idag inte har vinterdäck inte heller använder fordonet vintertid eller vid vinterväglag. Den som har ett fordon utrustat med sommardäck har också alternativet att skaffa sig likvärdig utrustning. Innehavare av dessa fordon bedöms även ha enklare att ta beslut om stillestånd vid vinterförhållanden.

Buller

Beräkningarna grundas på att andelen dubbdäcksanvändning inte kommer att påverkas. Orsaken till detta är att det inte är företagsekonomiskt lönsamt att använda dubbdäck på tunga fordon. Det finns ingen studie av senare datum som visar andelen dubbdäck på tunga fordon. VTI (Meddelande 884, 2000) pekar 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. En anledning är att dubbdäcken på tunga fordon fort slits ned vilket därför blir ekonomiskt kännbart för fordonsägaren. De som har särskilda behov av dubbdäck är en begränsad grupp som utför 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 vägslitage då inga studier pekar på att vinterdäck sliter mer på vägbanan än sommardäck.

Däck, speciellt avsedda för bra grepp vintertid för drivaxlar är 2-3 gånger så bullriga (3-6 dBA skillnad) som däck avsedda för andra axlar. Om man räknar med att de tunga fordonen i genomsnitt har fyra axlar varav en drivaxel blir fordonet totalt sett omkring 40 % bullrigare när drivaxeln försetts med vinterdäck för drivaxlar jämfört med om drivaxeln är försedd med sommardäck. Regummerade däck, som står för en betydande del av marknaden, antas i den här konsekvensbeskrivningen ha samma bullernivåer som motsvarande nya däck.

Här finns dock stora osäkerheter, regummerade däck kan vara både bullrigare och tystare än nya däck.

Trafikverket bedömer att en generell ökning av den relativa bullernivån från vägtrafiken med 1 dBA leder till att ytterligare cirka 250 000 personer utsätts för bullernivåer över det ekvivalenta riktvärdet utomhus. Den samhällsekonomiska marginalkostnaden för den ökningen beräknas till cirka 1250 Mkr/år (utifrån värdering i ASEK 4). Den årliga samhällsekonomiska kostnaden för vägtrafikbuller bedöms till 5 – 10 miljarder kronor. Vid en förändring av däcksemissionerna bedöms dock ökningen av antal bullerutsatta vara något lägre. Det kan förklaras med att däcksbullret dominerar först vid hastigheter över 50-70 km/h för tunga fordon, vid lägre hastigheter dominerar bullret från motor och drivlina. En ökning av däcksbullret innebär alltså att ökningen av antal utsatta personer i tätorter och områden med lägre faktiska hastigheter påverkas i mindre omfattning. Fasader dämpar även däcksbullret bättre än buller från motor och drivlina vilket leder till att inomhusnivåerna inte påverkas i samma omfattning.

Även om förslaget beräknas omfatta ca 20 % av de svenska lastbilarna görs nedan en bedömning som beräknar effekter och konsekvenser av krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning för 10 % av de tunga fordonen.

Anledningen till detta beror på att vid låga hastigheter påverkas bullernivåerna marginellt av däcksbullret, osäkerheter kring hur vinterdäcken bullrar när de är slitna samt att vissa fordon kommer att utrustas med likvärdig utrustning istället för vinterdäck. Om 10 % av de tunga fordonen blir 40 % bullrigare leder det till en ökning av de relativa bulleremissionerna med 0,08 dBA (0,06-0,1 dBA).

I och med att bullerökningen dominerar vid högre hastigheter har viss justering för detta gjorts och bedöms leda till att:

- Antal utsatta för bullernivåer över det ekvivalenta riktvärdet utomhus skulle öka med 8 000-12 000 personer varav antal utsatta för bullernivåer över det ekvivalenta riktvärdet inomhus skulle öka med 1 000-1 700 personer
- Antal utsatta för bullernivåer över de maximala riktvärdena utomhus och inomhus ökar, osäkerheten är dock stor kring hur omfattande den ökningen skulle vara.
- Den samhällsekonomiska kostnaden för bullerstörningar orsakade av vinterdäck på tunga fordons drivaxel ökar med 40-60 mkr/år utifrån värdering i ASEK 4.

Från 2012 kommer nya gränsvärden på däck att träda i kraft. Det innebär att de bullrigaste däcken på marknaden på sikt kommer att försvinna. Däck tillverkade före 2012 kommer att få fortsätta att säljas under ytterligare fyra år efter att det nya gränsvärdet träder i kraft. När nya gränsvärden på däck träder i kraft kommer antalet bullerutsatta successivt att dämpas.

Tystare fordon och däck är ett av de viktigaste områdena för att minska bullerstörningarna i samhället. Lägre däcksbuller står som synes i konflikt med krav på vinterdäck för drivande axlar. För att nå beslutade mål och om minskade bullerstörningar bör andra åtgärder sättas in som kompenserar de ökade bullerstörningarna som krav på vinterdäck på drivaxlar genererar. Kompenserande åtgärder kan vara sänkta hastigheter, tystare beläggningar, vägledning/styrning för val av tystare fordon och däck samt ljuddämpande fasader och bullerdämpande skärmar.

5. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Denna reglering strider inte mot EU-rätten eller andra internationella regler eftersom användningsregler inte är harmoniserade inom EU.

6. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten bör sammanfalla med vinterdäckskrav på övriga fordon, det vill säga från och med 1 december. Ett eventuellt införande gällande från och med vintern 2011-2012 ska enligt de kontakter som tagits med däcksbanschen inte föranleda några leveransproblem.

7. Kan regleringen få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt?

Regleringen bör förbättra transportörernas arbetsvillkor då trafiksäkerheten och framkomligheten främjas. Eftersom regleringen omfattar samtliga tunga fordon innebär det ingen konkurrensskillnad inom berörda branscher och ger inga eller ytterst marginella kostnader för fordonsägarna.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Johnny Svedlund
johnny.svedlund@trafikverket.se
0243-750 79

Lena Hagström
lana.hagstrom@trafikverket.se
0243- 753 13

Arne Johansson
arne.johansson@trafikverket.se
0243- 759 07

Göran Andersson
goran-l.andersson@transportstyrelsen.se
0243-750 34