



Pilotstudie av däckens mönsterdjup och andel vintermönster på tunga fordon i mars 2011

Publicerad: 29 april, 2011

Innehåll

Inledning.....	2
Bakgrund	3
Syfte	3
Genomförande.....	3
Resultat.....	4
Undersökta fordon.....	4
Mönsterdjup	5
Andel med mindre än 5 mm mönsterdjup	5
Fördelning av mönsterdjup	7
Medelmönsterdjup på mest slitna däck	9
Vintermönster	12
Diskussion	14

Bilaga: Blankett som användes vid mätningarna

Inledning

Denna pilotstudie är genomförd på uppdrag av Transportstyrelsen och Trafikverket av Däckbranschens Informationsråd, i samverkan med Polismyndigheterna i Skåne och Stockholms län. Däckbranschens Informationsråd har ansvarat för planering och genomförande av studien och bemannat med experter från däckbranschen för att genomföra mätningar. Polismyndigheterna i Skåne och Stockholms län har ansvarat för organisation av kontrollplatser.

Däckbranschens Informationsråd är ett branschneutralt organ för samverkan och informationsspridning. Bakom Däckbranschens informationsråd står Däck-, Fälg- och Tillbehörleverantörernas Förening (DFTF), Däckspecialisternas Riksförbund (DRF), Scandinavian Tire and Rim Organization (STRO) samt Svensk Däckåtervinning AB (SDAB).

För den som vill veta mer om pilotstudien, kontakta:

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

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

Pontus Grönvall, Däckbranschens Informationsråd
Tfn 0340-67 30 01, pontus@dackinfo.se

Anders Arvidsson, Rikspolisstyrelsen
Tfn 070-618 40 90, andersg.arvidsson@polisen.se

Bakgrund

Sedan vintern 1999/2000 är det krav på vinterdäck och minst 3 mm mönsterdjup på personbilar vid vinterväglag den 1 december till och med den 31 mars. I ett regeringsuppdrag 2008 fick dåvarande Vägverket i uppdrag att ta fram en samlad lägesrapport om vinterdäck, där en del var förslag till åtgärder för stopp i trafiken orsakade av tunga fordon. Som en konsekvens av rapporten infördes vintern 2009–2010 krav på minst 5 mm mönsterdjup på däck till tunga fordon vid vinterväglag under perioden 1 december–31 mars. Kravet gäller även utländska tunga lastbilar och bussar. Vägverkets rapport innehöll även ett förslag om krav på vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon, vilket inte togs med när de nya kraven infördes.

Vintrarna 2009/2010 samt 2010/2011 bjöd på mycket vinterväglag i hela landet. Vid ett flertal tillfällen blev det stora störningar i trafiken på grund av att tunga fordon inte kunde komma fram i det stränga väglaget.

Däckbranschens Informationsråd har sedan ett flertal år genomfört undersökningar av bland annat mönsterdjup och däcktyp, främst på lätta fordon men även på tunga fordon. Sedan 2005 har uppföljningar av däcktyp och i vissa fall även mönsterdjup på personbilar på vintern gjorts i samverkan med Vägverket/Trafikverket.

Syfte

Denna pilotstudie syftar till att visa följande:

- Regelefterlevnaden när det gäller krav på däck med minst 5 mm mönsterdjup på alla positioner på dragbilen på tunga fordon.
- Hur stor del som använder vintermönster på respektive position på dragbilen.
- Huruvida det skiljer mellan utländska och svenska fordon.
- Huruvida det skiljer mellan olika typer av fordon.

Genomförande

Pilotstudien genomfördes i Stockholm och Helsingborg, med tre undersökningsdagar per ort. Valet av orter och kontrollplatser gjordes så att en stor del av de kontrollerade fordonen skulle vara utländska. I Stockholm gjordes mätningarna den 4:e, 7:e och 8:e mars vid färjelägen, där lastbilar som anlände till Sverige kontrollerades. I Helsingborg gjordes mätningarna den 7:e, 9:e och 17:e mars på en kontrollplats vid Europaväg 6 utanför Helsingborg, på norrgående sida. Urval av bilar på båda orterna gjordes slumpmässigt. Målet var att minst 200 bilar per ort skulle kontrolleras, men det fick gärna bli fler om det var möjligt inom de tre avsatta undersökningsdagarna per ort.

Polisen kallade in fordonen och genomförde sin kontroll medan neutralt klädda experter från Däckbranschen mätte mönsterdjup på alla positioner på dragbilen och noterade huruvida det var vintermönster på styr-, driv- och i förekommande fall bäraxel. Det noterades även i vilket land bilen var registrerad och vilken typ av tungt fordon det var som undersöktes. Inför genomförandet av mätningarna gavs bland annat följande instruktioner:

- Urval av fordon ska göras så att det blir statistiskt relevant. Exempelvis får inte fordon väljas ut aktivt för att det ser ut att vara i dåligt skick.
- Det är bra om Polisens insatser kan planeras så att det blir ett bra flöde av kontrollerade fordon, så att det blir ett så stort underlag för statistiken som möjligt. Skulle fler än 200 fordon hinna kontrolleras under de tre mätdagarna är det bara positivt.

- Fordon som är aktuella är tung lastbil, tung buss och personbil klass II med en totalvikt över 3,5 ton. Såsom upplägget är planerat kommer det sannolikt att bli en övervikt av lastbilar i urvalet, vilket är okej. Det är också okej om det blir en hel del utländska fordon som undersöks. Detta ska dock inte styras genom urval av fordon utan mer genom val av platser där undersökningen genomförs.

Två däckexperter deltog per ort och undersökningsdag. Blanketten som användes finns i bilaga. I denna rapport redovisas resultaten.

Resultat

De i denna rapport redovisade resultaten bygger på ett relativt begränsat underlag, särskilt gäller detta när resultaten redovisas nedbrutet för att visa skillnader mellan vilket land bilen kommer ifrån eller skillnader avseende fordonstyp.

Resultat av mätningar redovisas för styraxel, drivaxel respektive bäraxel. Noteras ska att det statistiska underlaget för bäraxel blir mindre än för övriga axlar, eftersom alla undersökta fordon inte har bäraxel. På grund av detta redovisas inte statistik för bäraxel alls när statistik bryts ner på länder.

Undersökta fordon

Totalt kontrollerades 597 fordon, varav 209 i Stockholm och 388 i Helsingborg. Av alla fordon var 203 (34%) registrerade i Sverige och 394 (66%) i utlandet. Fördelningen av länder redovisas i diagram 1, där länder med minst 20 bilar i studien redovisas separat.

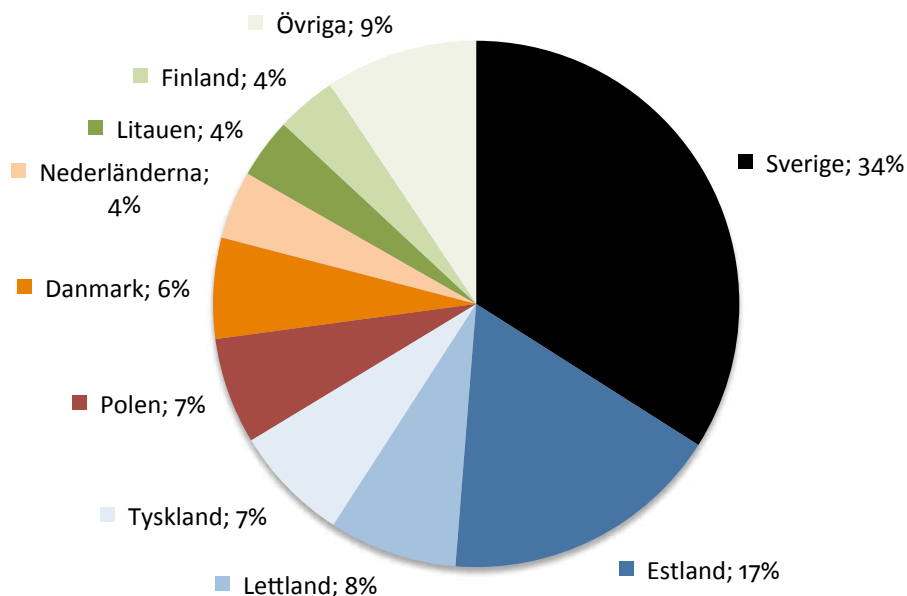


Diagram 1: Fördelning av vilket land undersökta fordon var registrerat i. I kategorin Övriga ingår alla länder där antalet bilar i undersökningen understiger 20 st.

När det gäller fordonstyp var trailerdragare klart dominerande i studien, med 392 undersökta bilar, vilket motsvarar 67% av de totalt 581 fordon där fordonstyp var noterad på blanketten. 83 fordon (14%) var långtradare med lastbil och släp, 43 st (7%) var

distributionsbilar, 20 st (3%) var bussar och resterande 43 st var av annan typ, men där antalet i undersökningen var mindre än 20 stycken. Exempel på fordonstyper som hamnat i kategorin Övrigt är anläggningsbil, tankbil, bärgningsbil, bulkbil, sopbil, tung transport, spolbil och personbil kl II. Fördelningen av fordonstyp redovisas i diagram 2.

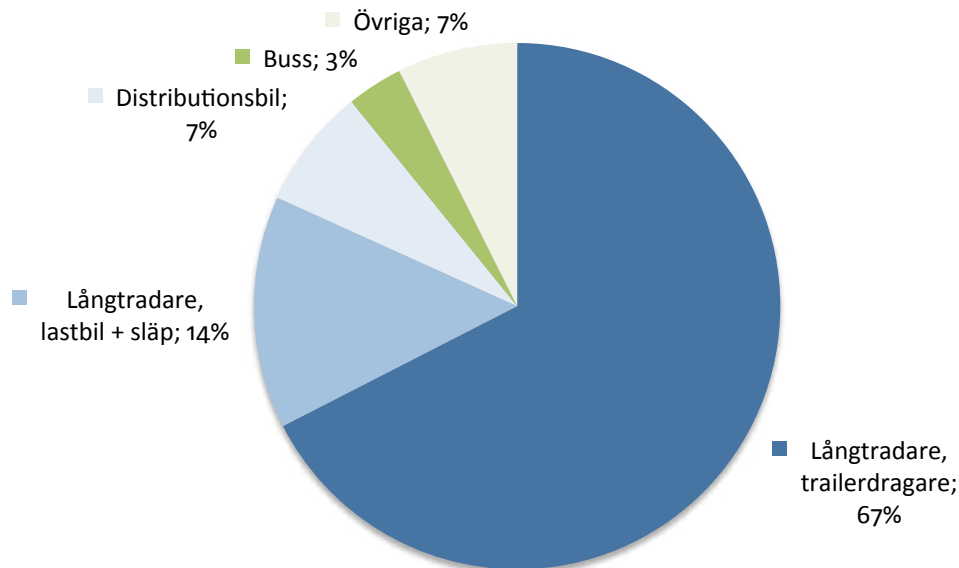


Diagram 2: Fördelning av fordonstyp i studien. I kategorin Övriga ingår alla fordonstyper där antalet bilar i undersökningen understiger 20 st. Endast däck på dragbilar har undersökts.

Mönsterdjup

Mätningarna av mönsterdjup redovisas i andel med mönsterdjup under 5 mm, fördelning av mönsterdjup samt medelmönsterdjup på mest slitna däcket. I de fall det finns flera axlar av samma typ redovisas genomsnittet för respektive axelkategori.

Andel med mindre än 5 mm mönsterdjup

Andel bilar med mindre än 5 mm mönsterdjup i undersökningen redovisas nedan i diagramform. I diagram 3 visas andel med mindre än 5 mm mönsterdjup av alla undersökta fordon samt skillnader mellan svenska och utländska fordon. I diagram 4 och 5 visas andel kopplad till i vilket land fordonet är registrerat samt andel i förhållande till fordonstyp.

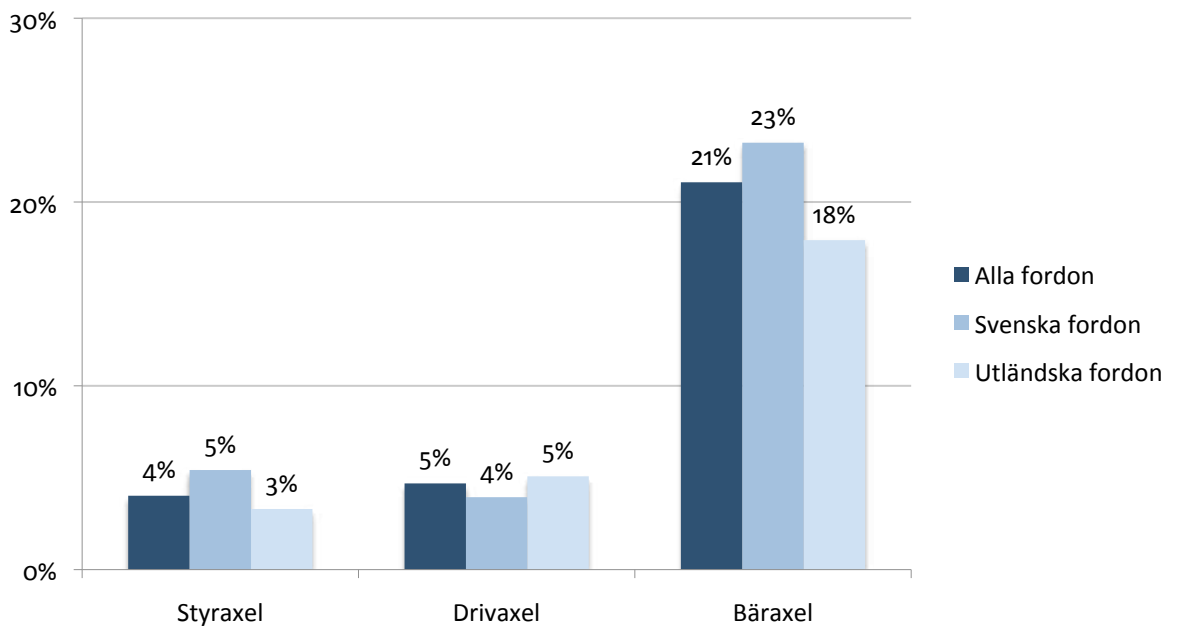


Diagram 3: Andel med mindre än 5 mm mönsterdjup på respektive axel; alla undersökta fordon samt svenska respektive utländska fordon.

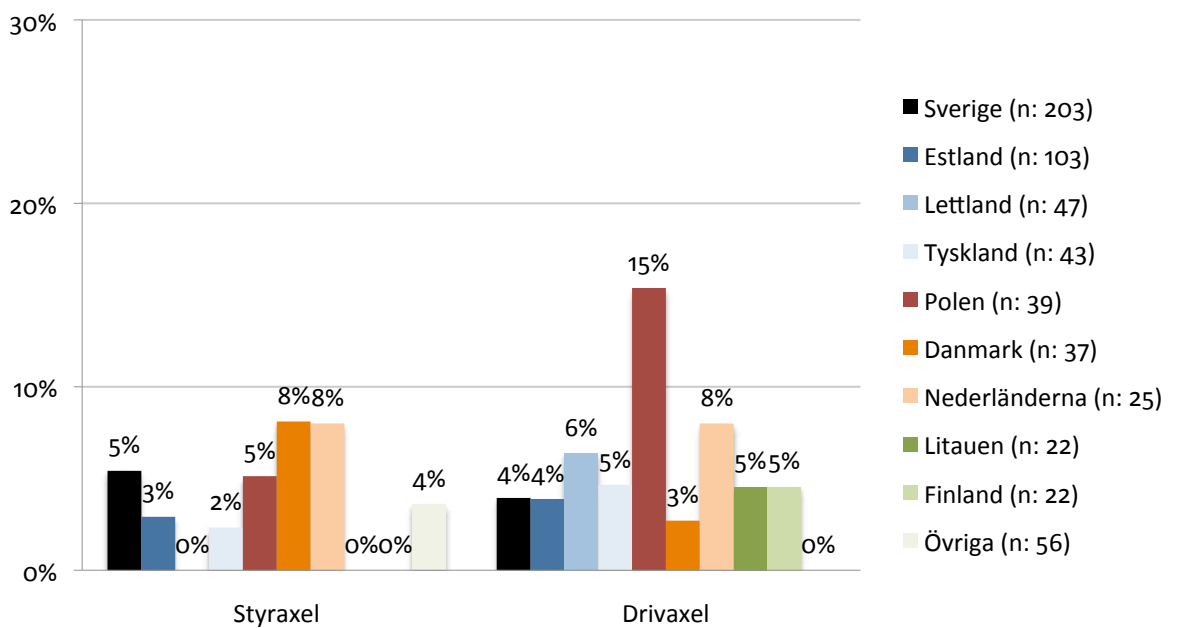


Diagram 4: Andel med mindre än 5 mm mönsterdjup på styr- respektive drivaxel på bilar av olika nationalitet. Notera att det statistiska underlaget här är begränsat.

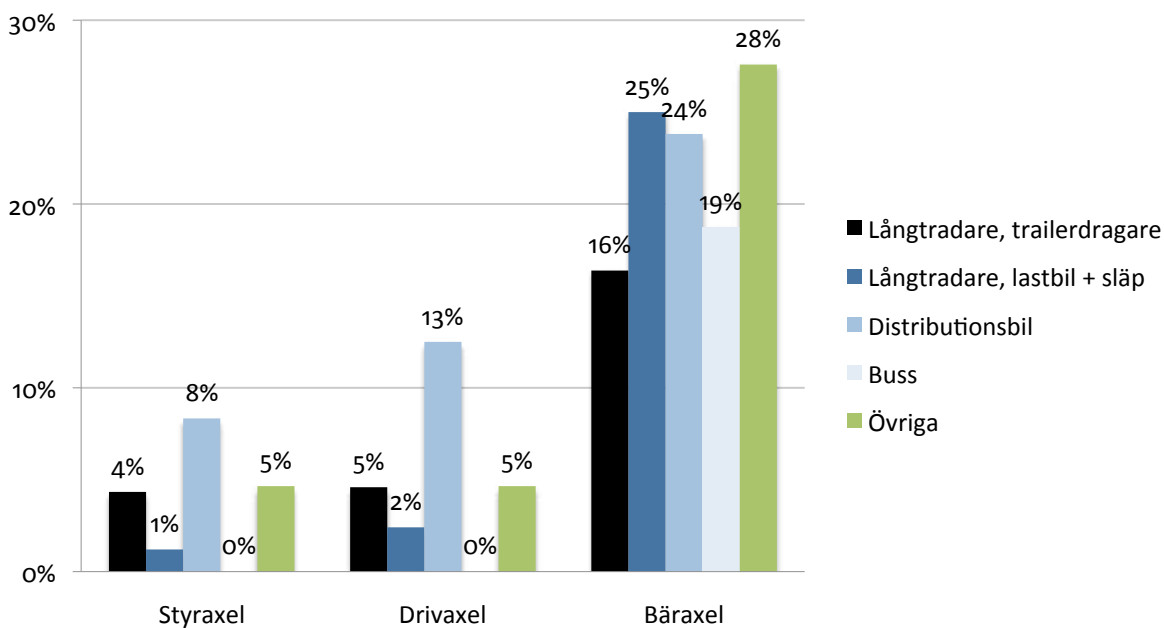


Diagram 5: Andel med mindre än 5 mm mönsterdjup på respektive axel på fordon av olika typ.

Fördelning av mönsterdjup

Fördelning av mönsterdjup redovisas nedan i diagramform. Intervallen har satts till olagliga (<5 mm), 5–7,9 mm, 8–10,9 mm, 11–13,9 mm samt 14 mm eller mer.

I diagram 6–8 visas fördelning av mönsterdjup för respektive axel på alla undersökta fordon samt skillnader mellan svenska och utländska fordon. I diagram 9–10 visas skillnader mellan inre och yttre position på driv- respektive bäraxel för alla fordon.

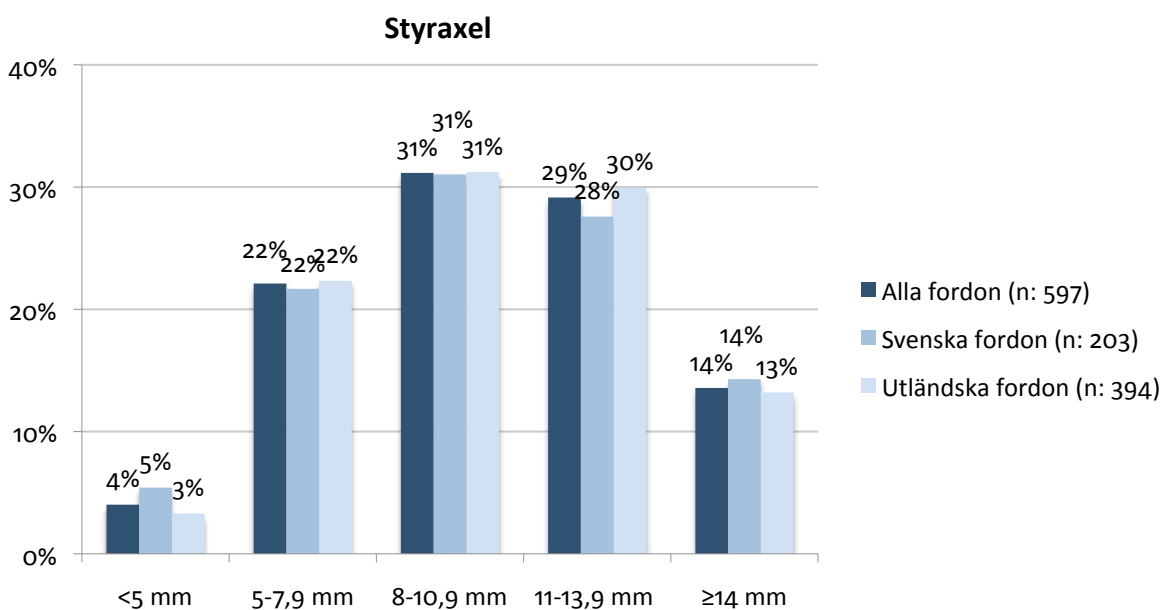


Diagram 6: Fördelning av mönsterdjup på styraxel; alla undersökta fordon samt svenska respektive utländska fordon.

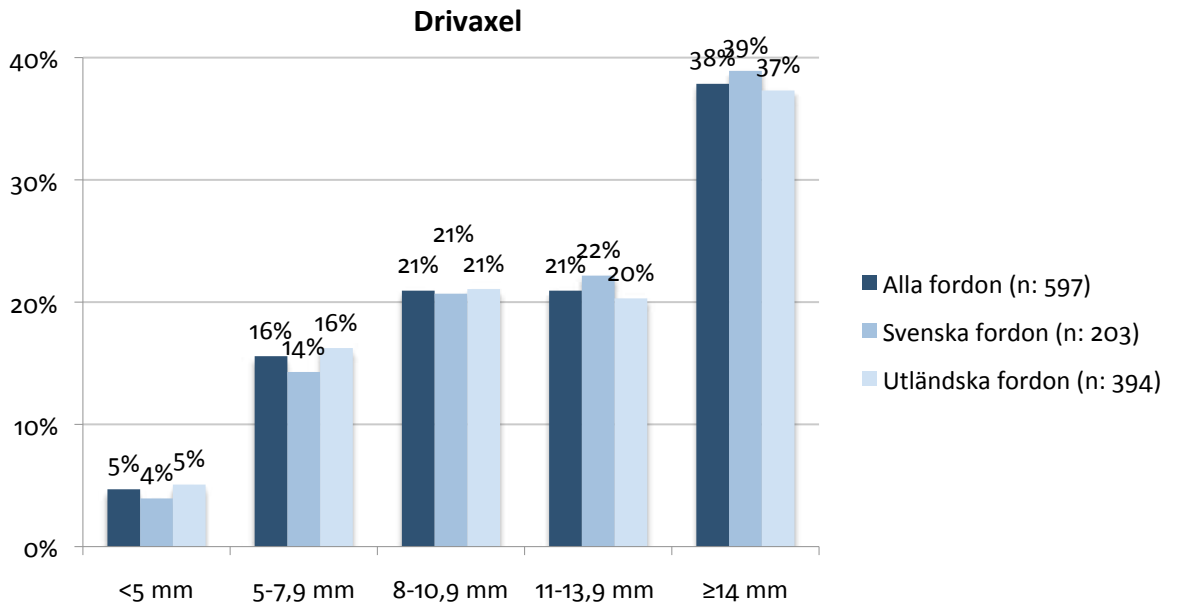


Diagram 7: Fördelning av mönsterdjup på drivaxel; alla undersökta fordon samt svenska respektive utländska fordon.

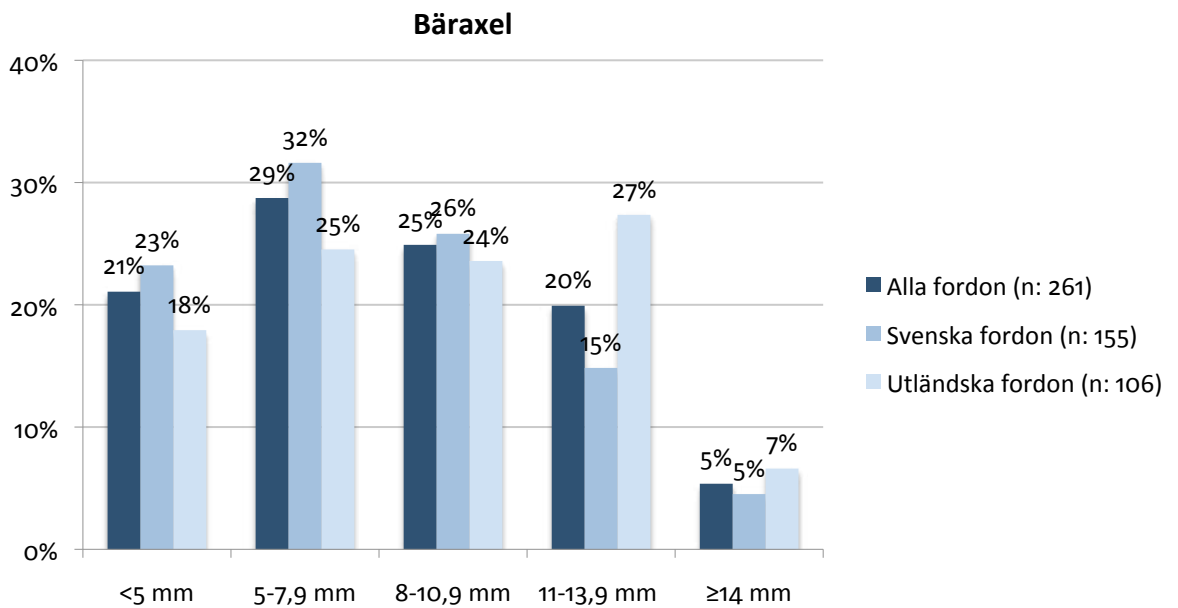


Diagram 8: Fördelning av mönsterdjup på bäraxel; alla undersökta fordon samt svenska respektive utländska fordon.

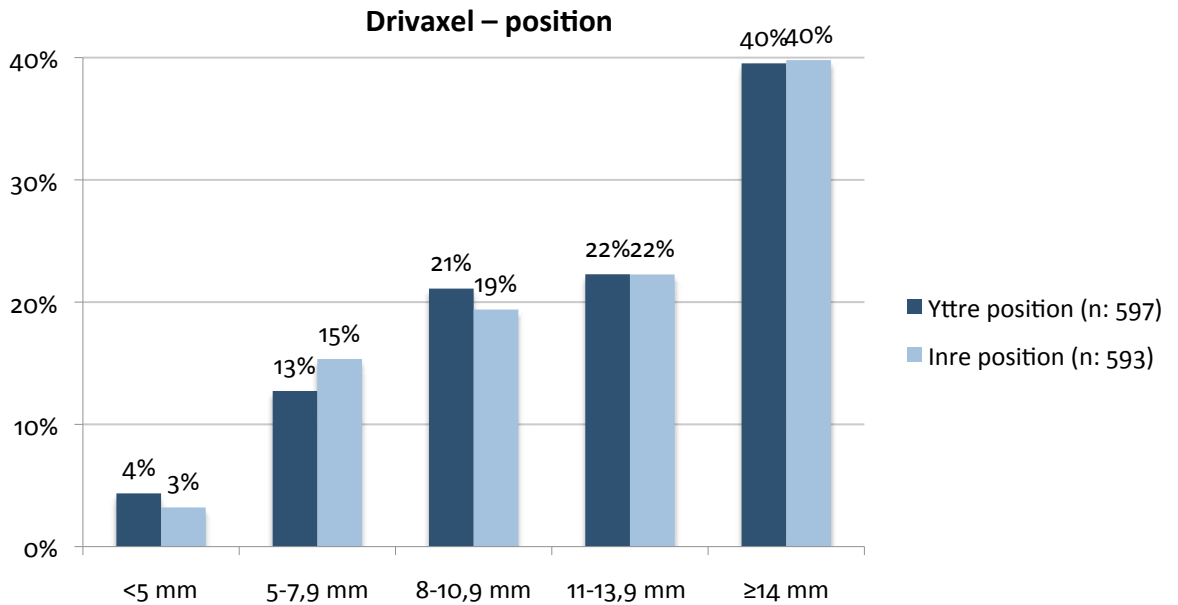


Diagram 9: Fördelning av mönsterdjup på drivaxel på alla fordon; yttre och inre position.

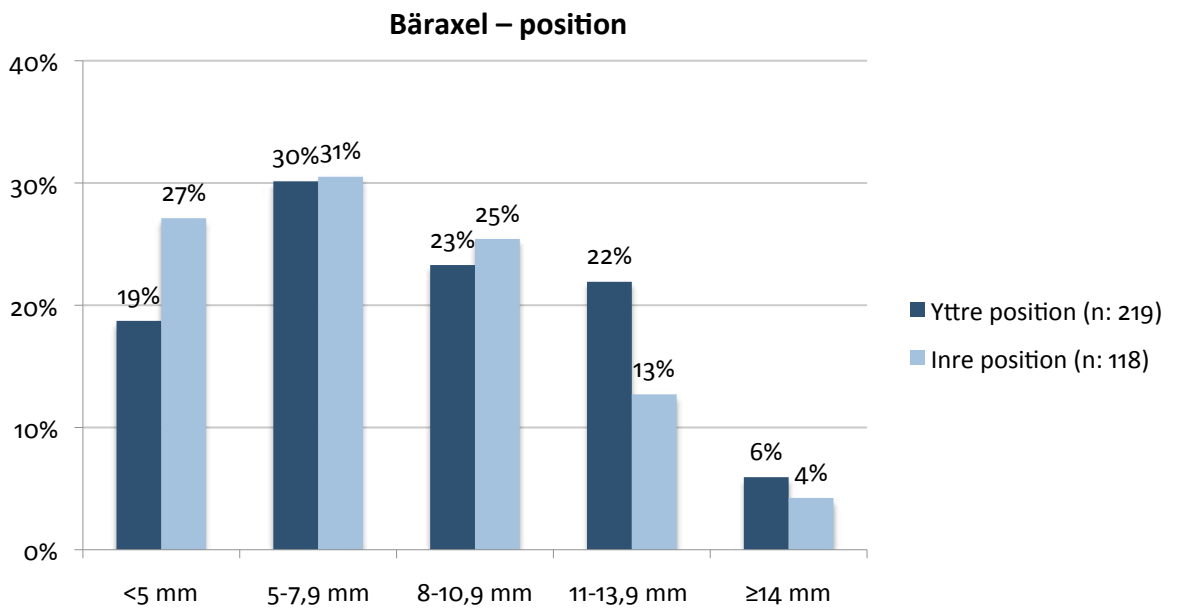


Diagram 10: Fördelning av mönsterdjup på bäraxel på alla fordon; yttre och inre position.

Medelmönsterdjup på mest slitna däcket

I denna studie redovisas medelmönsterdjupet på det mest slitna däcket på respektive axel. Medelmönsterdjupet på mest slitna däcket är i mätningarna generellt mellan 0,5 och 1 mm lägre än medelmönsterdjupet på alla däck på respektive axeltyp.

I diagram 11 visas medelmönsterdjupet på mest slitna däcket för respektive axel på alla undersökta fordon samt skillnader mellan svenska och utländska fordon generellt. I diagram 12 visas skillnader mellan inre och yttre position på driv- respektive bäraxel för alla fordon. I diagram 13 och 14 visas skillnad kopplad till i vilket land fordonet är registrerat samt skillnad i förhållande till fordonstyp.

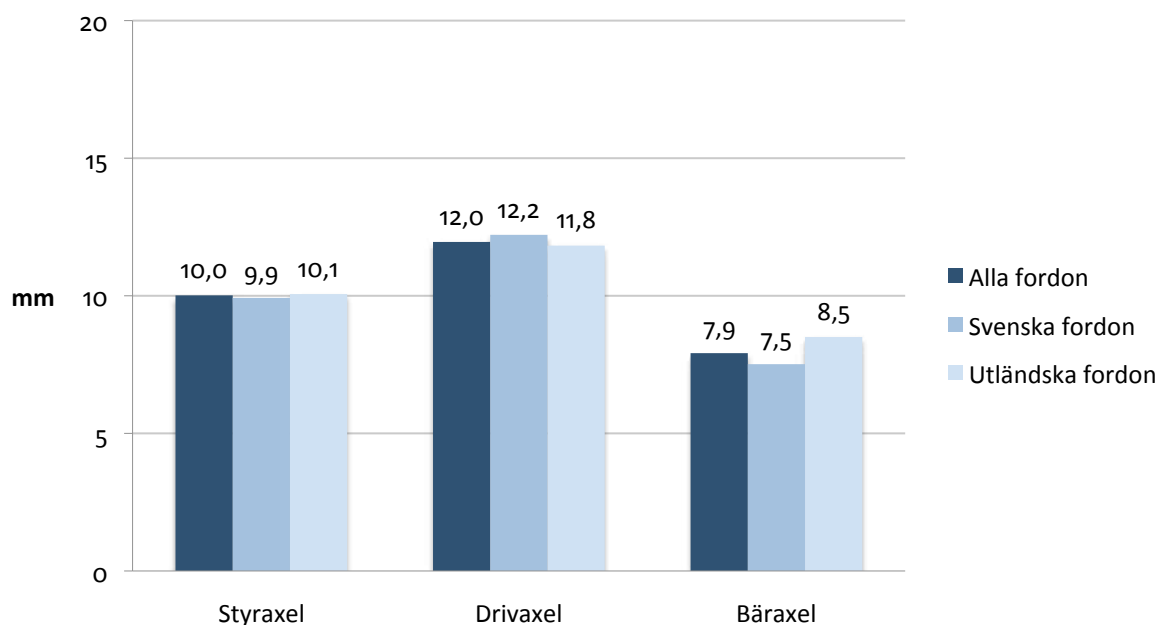


Diagram 11: Medelmönsterdjup på mest slitna däcket på respektive axel; alla undersökta fordon samt svenska respektive utländska fordon.

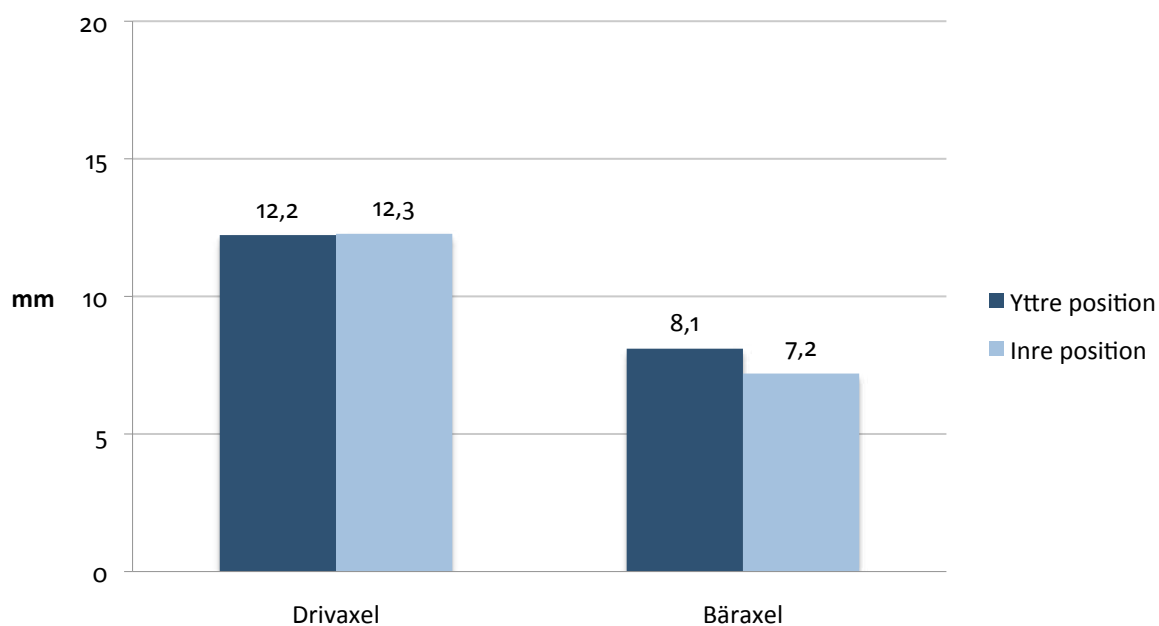


Diagram 12: Medelmönsterdjup på mest slitna däcket på driv- respektive bäraxel på yttre och inre position.

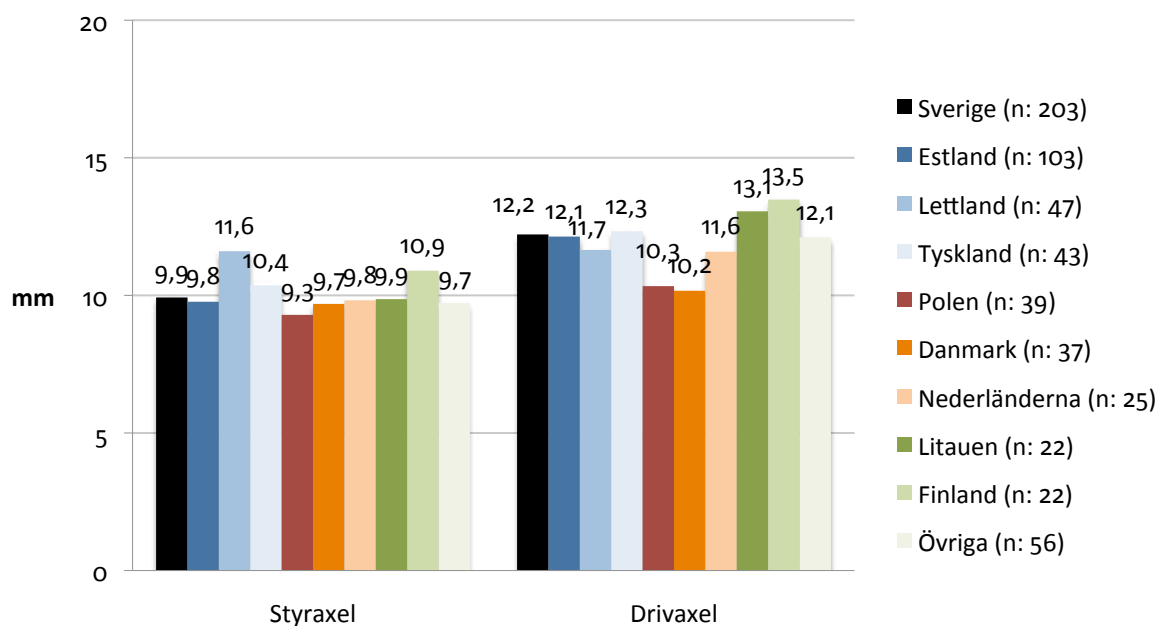


Diagram 13: Medelmönsterdjup på mest slitna däck på styr- respektive drivaxel på bilar av olika nationalitet. Notera att det statistiska underlaget här är begränsat.

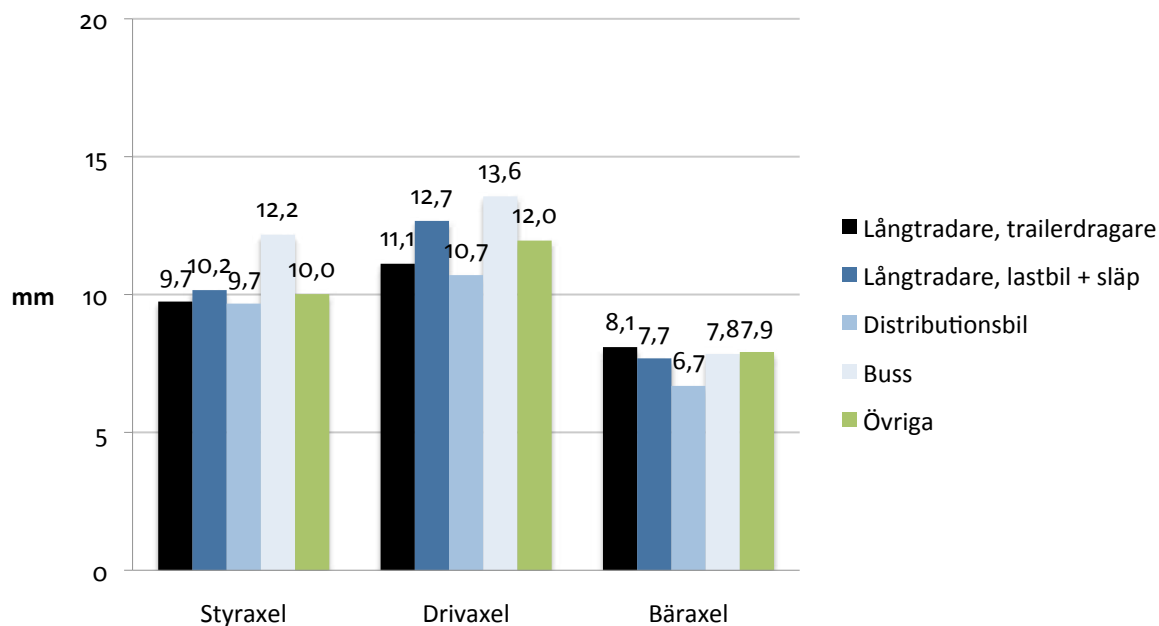


Diagram 14: Medelmönsterdjup på mest slitna däck på respektive axel på fordon av olika typ.

Vintermönster

Däckexperterna antecknade om det var vinter- eller sommarmönster på styraxel på 593 fordon, på drivaxel på 591 fordon och på bäraxel på 226 fordon. Nedan redovisas andelar vintermönster. Endast några enstaka fordon hade blandat vinter- och sommarmönster på samma axel.

I diagram 15 visas andel vintermönster för respektive axel på alla undersökta fordon samt skillnader mellan svenska och utländska fordon generellt. I diagram 16 och 17 visas andel kopplad till i vilket land fordonet är registrerat samt andel i förhållande till fordonstyp.

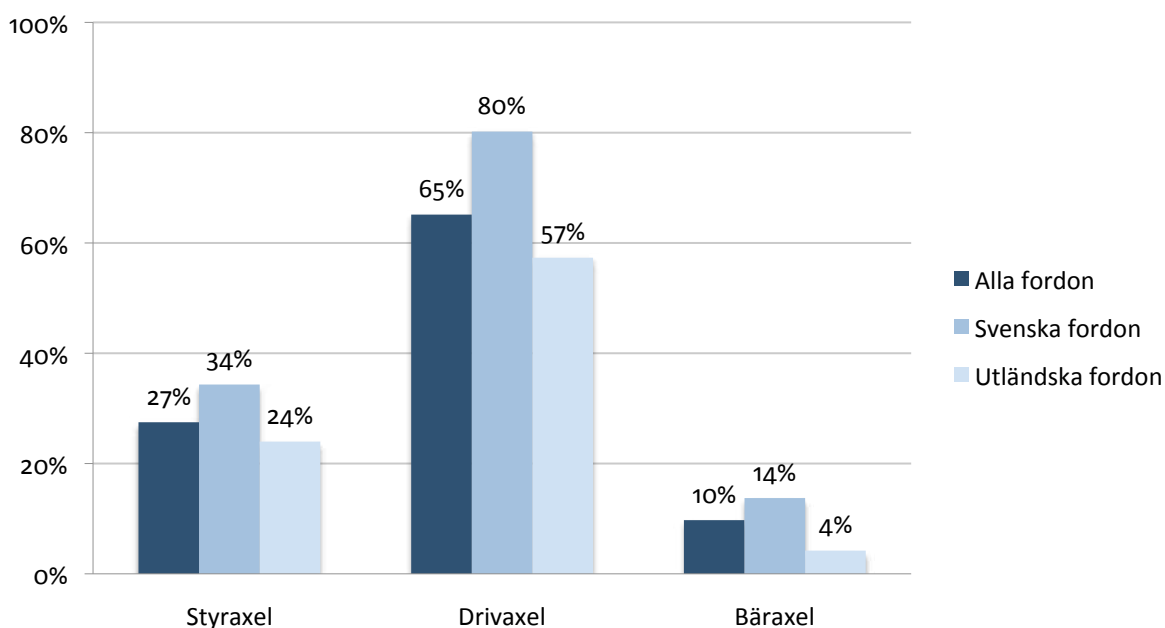


Diagram 15: Andel vintermönster på respektive axel; alla undersökta fordon samt svenska respektive utländska fordon.

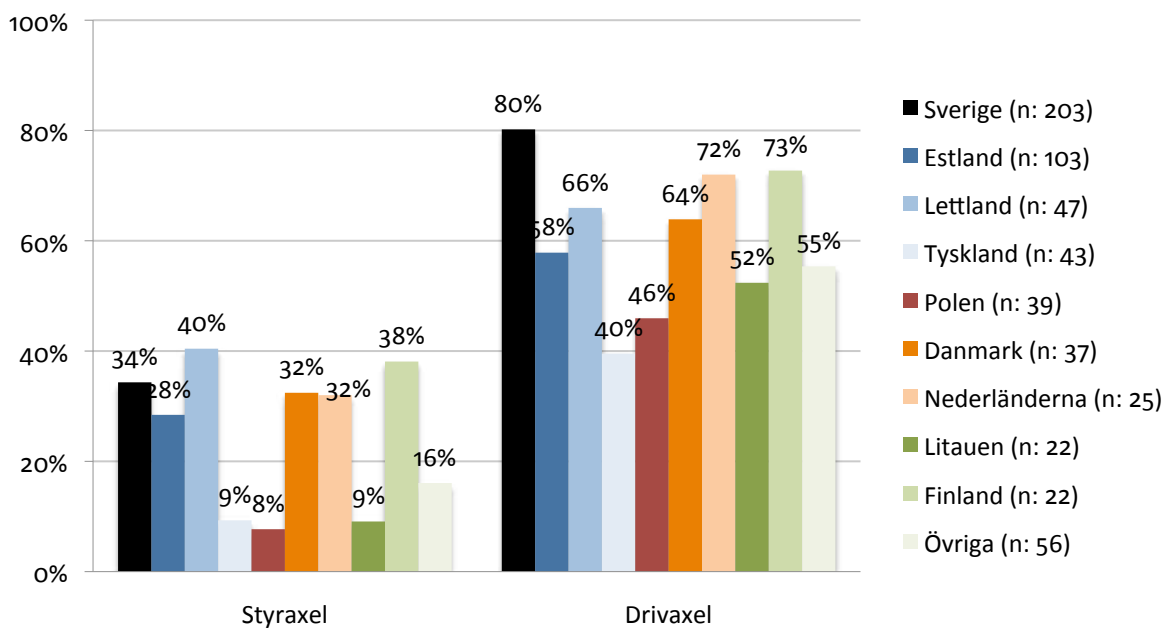


Diagram 16: Andel vintermönster på styr- respektive drivaxel på bilar av olika nationalitet. Notera att det statistiska underlaget här är begränsat.

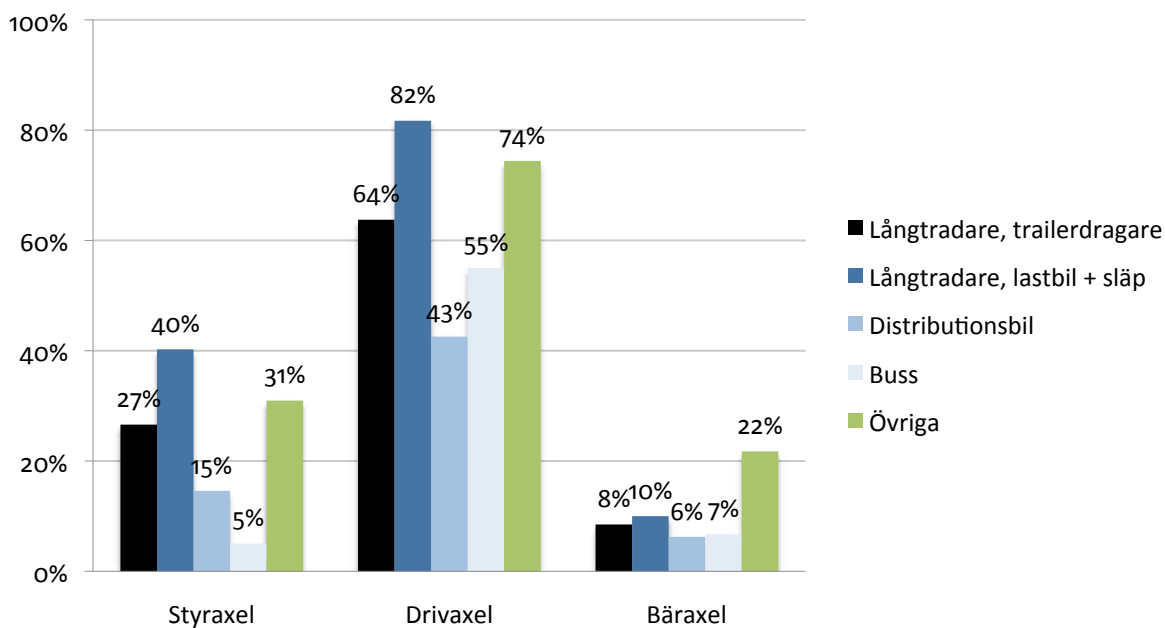


Diagram 17: Andel vintermönster på respektive axel på fordon av olika typ.

Diskussion

Denna studie ger en indikation på hur mönsterdjupet är i däcken på tunga fordon och hur många som använder vintermönster på de olika axeltyperna på vintern i Sverige. Vissa slutsatser om förekommande skillnader mellan svenska och utländska fordon samt mellan olika fordonstyper bör också kunna dras. För att få en mer tillförlitlig bild av statusen på däck på tunga fordon i olika delar av Sverige behöver sannolikt en mer omfattande undersökning genomföras. Det bör då övervägas att även kontrollera skicket på däcken på släp och trailrar.

Bilaga: Blankett som användes vid mätningarna

Undersökning av mönsterdjup och däcktyp, tunga fordon (inte släp/trailer)
 mars 2011, genomförd på uppdrag av Transportstyrelsen

- Mät mönsterdjup på alla positioner på dragbilen och kryssa i vad det är för typ av axlar. Mönsterdjupet mäts på det mest slitna stället i huvudmönstret i de mittersta 75 procenten av slitbanan.
- Ange nationalitet, fordonstyp och däcktyp (det senare genom bedömning av mönster).
- Notera plats och datum för mätningen samt om det är vinterväglag eller ej.

OBS! Kryssa över de positioner som inte är aktuella på det undersökta fordonet.

	<input type="checkbox"/> Styraxel <input type="checkbox"/> Drivaxel	<input type="checkbox"/> Styraxel <input type="checkbox"/> Drivaxel <input type="checkbox"/> Bäraxel	<input type="checkbox"/> Drivaxel <input type="checkbox"/> Bäraxel	<input type="checkbox"/> Drivaxel <input type="checkbox"/> Bäraxel	<input type="checkbox"/> Drivaxel <input type="checkbox"/> Bäraxel	
	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	
← Körriktning	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	OBS! Släp/trailer mäts inte
	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	
	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	<input type="text" value="mm"/>	

Nationalitet (fordonet registrerat)
 Svensk
 Utländsk, ange vilket land:

Fordonstyp
 Långträdare, trailerdagare
 Långträdare, lastbil + släp
 Distributionsbil
 Anläggningsbil
 Timmerbil
 Betongbil
 Tankbil
 LV, annan:
 Buss
 Personbil klass II (stor husbil)
 Annan:

Däcktyp (enligt din bedömning):
 Styraxel: Vintermönster Sommarmönster Blandat Kan ej avgöra
 Drivaxel: Vintermönster Sommarmönster Blandat Kan ej avgöra
 Bäraxel: Vintermönster Sommarmönster Blandat Kan ej avgöra

Uppgifter om undersökningstillfälle
 Plats:
 Datum:

Vinterväglag (snö, is, slask eller frost på någon del av vägbanan, Polisen avgör)
 Ej vinterväglag



www.transportstyrelsen.se

**Däckbranschens
Informationsråd**

www.dackinfo.se



www.trafikverket.se



www.polisen.se