



Från
Anders Eklind

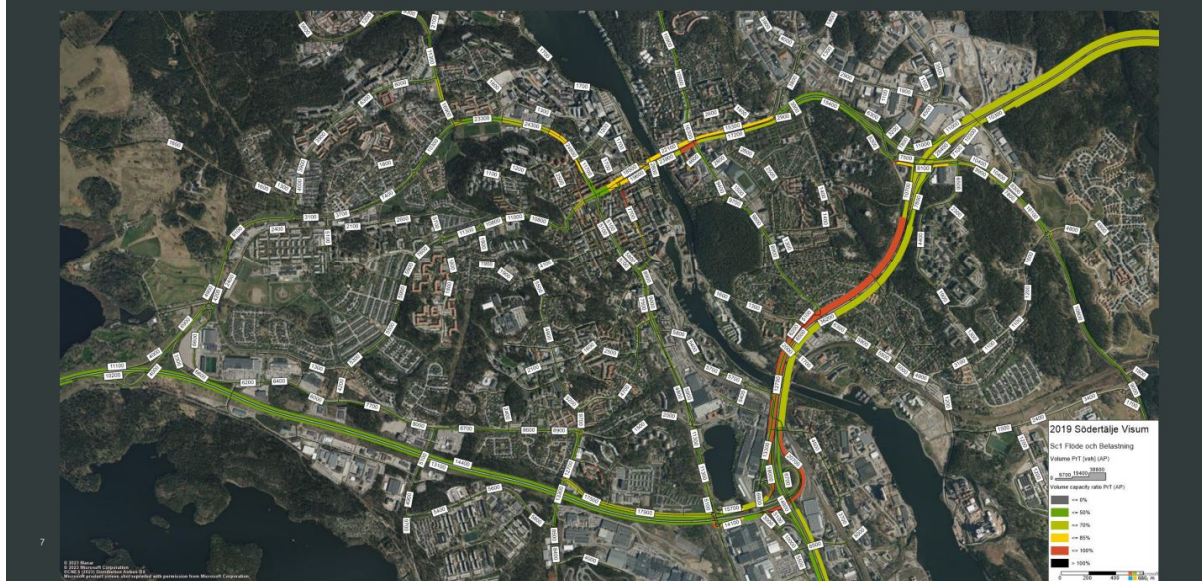
Konsekvensanalys av införande av dubbdäcksförbud i anslutning till Mäljarbron 1 oktober 2025

Bakgrund

I modellkörningarna har ett basscenario från 2019 använts. Vald modell är VISUM, en så kallad makromodell. Modellen är uppbyggd från basscenariot. Trafikflödena i basscenariot 2019 är uppbyggda efter faktiska trafikmätningar. Dessa har lagts in i modellen och sedan kalibrerats för att uppnå tillräcklig överensstämmelse med verkligheten.

När sedan körningar görs för kommande år så räknas trafikflödena upp utifrån riktlinjer från Trafikverkets prognosarbete.

Sc1: 2019 Bas – Flöde och Belastning



Av en analys av trafikflödena, som presenteras i basscenariot, framgår att flera länkar bedöms vara överbelastade och ligger på gränsen av vad de klarar. Ett särskilt belastat snitt är det från Turingekorset - Mäljarbron - Birkakorset- Wedaavfarten. I detta snitt finns även problem med luftkvaliteten, och då partikelhalterna för PM10.

Delvis sammanfaller dessa problem (höga trafikflöden och PM10-problematik). Framför allt PM10-problematiken förstärks av den höga andelen dubbdäcksanvändare bland fordonsägarna, andelen ligger på ca 65 % i dagsläget (grundat på dubbdäcksräkningar i Södertälje utförda av Samhällsbyggnadskontoret på uppdrag av Miljökontoret). Dubbdäcksandelen behöver sänkas i Södertäljetrafiken för att kommunen ska få bukt med partikelproblemet. De senaste åren har kommunen klarat gränsvärdena för PM10 med de åtgärder som finns framtagna i det Åtgärdsprogram som

Länsstyrelsen har tagit fram. Dessa åtgärder är tidig vårstädning och dammbindning med CMA (kalciummagnesiumacetat).

Tittar man vidare på trafiken i Södertälje så visar modellkörningarna att det med dagens trafikmängder är svårt att undvika köbildningar på flera stråk. Här behöver trafik flyttas över från bil till kollektivtrafik. De resor som det främst handlar om är arbetsresor måndag-fredag.

Under pandemin sjönk trafikmängderna generellt i Södertälje kommun, men dessa har nu ökat igen och även passerat de värden som fanns innan pandemin. Motsvarande siffror för kollektivtrafiken är att resandet endast är uppe på ca 85 % av volymerna för år 2019.

Föreslaget geografiskt utbredningsområde



Bild 1

Det område som det togs beslut om ska ha ett dubbdäcksförbud 1/10–2025, ska ligga i anslutning till Mälarbron. För att få full effekt av ett förbud föreslås området ha utsträckning enligt bild 1 ovan.

Det innebär att inga fordon (utom de som är undantagna från, eller har erhållit dispens) får passera sträckan med dubbdäck monterade på fordonet. Kontroll att detta efterlevs sker genom Polisens försorg.

Scenario med 50 % dubbdäcksandel

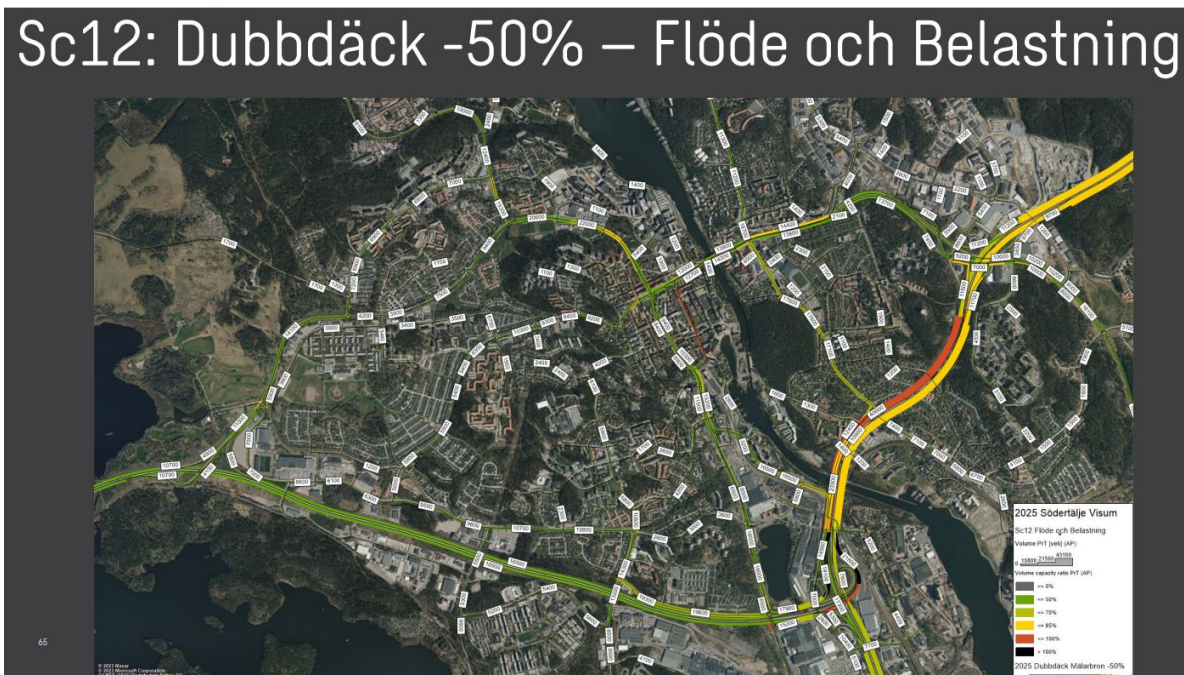


Bild 2

Den första modellkörningen som har gjorts med ett dubbdäcksförbud utlagt enligt bild 2 ovan har fått följande parametrar inlagda: **100 % efterlever förbudet och dubbdäcksandelen har sänkts med 15 % till 50 %**. En sådan sänkning bedöms vara möjlig med hjälp av fortsatta kommunikationsinsatser.

Med dessa ingångsvärden får vi ett förändrat trafikmönster - antalet fordon över Mälaren bedöms minska medan det på de flesta andra vägavsnitt bedöms öka.

Resultatet blir då att nya körmönster uppstår och trafikarbetet bedöms öka, eftersom det uppstår förflyttningar i nord-sydlig riktning, som en följd av dubbdäcksförbudet.

Vid trafikplats Saltskog riskerar avfartsramper att bli överbelastade (svarta).

Modellkörningarna visar ett snittvärde över ett vardagsdygn, i för- och eftermiddagens maxtimme bedöms belastningen bli större än vad som framgår av körningarna, på samma sätt bedöms det bli mindre belastning utanför maxtimmarna. Resultatet bedöms alltså bli värre än vad som ses i körningarna, dvs under maxtimmarna på morgon och eftermiddag.

Modellkörningen pekar på att det kan bli trängre på flera stråk, med mer köer och långsamtgående trafik. Då detta främst bedöms uppstå i morgonens och eftermiddagens maxtimmar, så blir det svårare att ta sig fram för all trafik, både kollektivtrafik, nyttotrafik och privatbilism. För att kunna studera detta mer ingående så krävs att en mikromodell (förslagsvis VISSIM, då det är en systemmodell till VISUM) byggs upp för de stråk som kan antas drabbas hårdast.

Scenario med 20% dubbdäcksanvändning

Ytterligare modellkörningar har genomförts, där olika andelar av dubbdäck i trafik har studerats. Nedan i bild 3 visas en körning med en dubbdäcksandel om 20 %, i övrigt lika med det scenario där dubbdäcksandelen är 50 %. Med en dubbdäcksandel om 20 % så är detta ett scenario som ligger längre fram i tiden, där olika kommunikationsinsatser har haft genomslag för att minska dubbdäcksandelen.

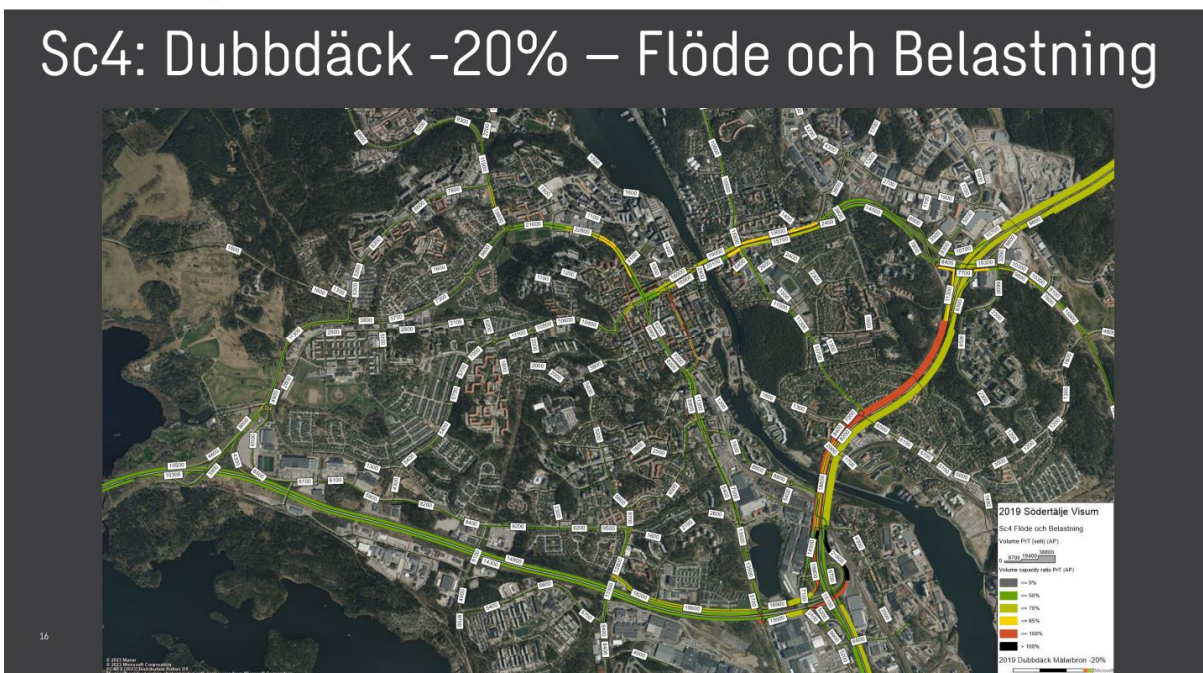


Bild 3

En snabb analys av modellsiffrorna visar att trafiken bedöms öka i snittet Turingekorsvägen-Mälarsbron-Birkakorsvägen i och med att fler kan nyttja denna sträcka då de inte längre använder dubbdäck. Även trafiken på Oxbacksleden har minskat i jämförelse med scenariot med 50 % dubbdäcksandel.

Även i scenariot med 20 % dubbdäcksandel framgår att på- och avfartsramperna vid trafikplats Saltskog bedöms bli överbelastade (svarta). Detta problem kvarstår alltså även med den avsevärt lägre dubbdäcksandelen.

Övriga insatser som är nödvändiga att genomföra vid införandet av ett dubbdäcksförbud

Kommunikationsinsatser behöver finnas under flera år. Långsiktigheten är nyckeln till ett lyckat genomförande. Dessa insatser behöver riktas dels internt dels externt, mot företag och näringsliv samt mot privatbilister. Att ta fram en kostnad för dessa insatser är svårt, de kommer att behöva löpa över flera år och växla inriktning under årets olika delar. Kostnaden för detta behöver specialstuderas av personer med rätt kompetens.

En dispensorganisation behöver byggas upp som handlägger inkomna dispensärenden. Trycket på en sådan organisation bör bli störst under det första året, för att sedan plana ut och innebära en mer hanterbar mängd ärenden. Denna dispensorganisation kommer att handlägga myndighetsbeslut, varför det är viktigt att regelverket är ordentligt genomarbetat. Även placering i organisationen behöver beslutas. Dispensorganisationen behöver finnas på plats cirka ett halvår innan ett förbud träder i kraft.

Drift och underhåll (vinterväghållning) kan behöva sätta in särskilda insatser med uppruggning av underlaget på vägar eller spolning med till exempel varm saltlake. Detta för att säkerställa att underlaget är tillräckligt bra för att uppfylla kraven på trafiksäkert framförande av fordon på vägsträckor där dubbdäcksandelen sjunker.

Trafiktekniskt underhåll på Södertälje kommuns trafiksignalanläggningar behöver utföras. Detta eftersom de nya trafikflödena som uppstår kommer att förändra köbildningar och kölängder vid en del av

trafiksignalerna. Därav att det är nödvändigt att gå igenom signalplanerna och optimera dem utifrån de nya trafikflöden som uppstår.

Ekonomiska konsekvenser av införandet av ett dubbdäcksförbud

Kommunikationsinsatser, dispensorganisation, drift- och underhållsåtgärder, trafiktekniskt underhåll samt eventuella modellkörningar eller modellbyggen vid utvärderingar kommer att innebära kostnader. Även byte till friktionsdäck för kommunala fordon blir en kostnad. För att förstå exakt vilka summor det handlar om behövs en mer ingående utredning.

Konsekvensanalys - sammanfattning och behov av vidare utredning

Ett dubbdäcksförbud behövs i Södertälje kommun. Att kommunen ska gå först är naturligt då detta signalvärde är både stort och viktigt.

Studerar man de modellkörningar som har genomförts, så framträder några saker tydligt. I båda modellkörningarna (50 % respektive 20 % dubbdäcksandel) riskerar på- och avfarter i trafikplats Saltskog att bli överbelastade. Detta alltså oavsett om det är den högre eller lägre dubbdäcksandelen som råder. Att det ser ut så torde ha med den trafikökning som sker årligen där det blir fler fordon i trafik på våra vägar (bygger på Trafikverkets prognos för trafiken fram till 2040). För att kunna studera detta mer ingående så krävs att en mikromodell (förslagsvis VISSIM, då det är en systemmodell till VISUM) byggs upp för de stråk som kan antas drabbas hårdast.

Behovet av att flytta arbetsresor måndag - fredag från privatbilism till kollektivtrafik framträder tydligt. Om detta görs så minskar trafikflödena och en hel del av de problem som nu syns i modellkörningarna uppstår inte. Kompletterande åtgärder för detta behöver analyseras vidare.

De tillkommande kostnaderna för införandet av dubbdäcksförbudet behöver utredas.