



2017-11-24

Ert dnr: N2017/06234/MRT
Avd. för bostäder och transporter
Enheten för marknad och regelverk på
transportområdet, Ulf Andersson

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
E-post: n.registrator@regeringskansliet.se
marija.grekovska@regeringskansliet.se

Handläggare: Mattias Adell

Promemorian Vinterdäckskrav för tunga vägfordon. Svensk Kollektivtrafiks remissvar

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Sammanfattning

Näringsdepartementet har i Promemorian Vinterdäckskrav för tunga vägfordon föreslagit att gällande krav i 4 kap. 18a § i trafikförordningen (1998:1276) om vinterdäck för tunga vägfordon ska ändras. I nuvarande förordning gäller att tunga fordon ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar under tiden 1 december till 31 mars när vinterväglag råder. Promemorians förslag är att kraven ändras för tung lastbil, tung buss och personbil klass II på så sätt att dessa fordon ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på samtliga axlar (inte endast drivaxeln) mellan 1 december och 31 mars när vinterväglag råder. Bestämmelsen föreslås träda i kraft den 1 juni 2018.

Svensk Kollektivtrafiks uppfattning i ärendet är att ytterligare faktainsamling och fördjupad analys behövs innan någon eventuell ändring av gällande bestämmelse genomförs.

Bakgrund till ställningstagandet

I promemorian beskrivs de många olika typer av tunga fordon med skilda användningsområden som rullar på våra vägar. I den svenska kollektivtrafiken spelar bussen en huvudroll, men de transporttjänster som utförs med buss varierar i mycket hög grad. Det är stor skillnad på en stadsbuss som går i trafik i stadskärnan på väl halkbekämpade gator och som framförs med en medelhastighet på 10-30 km/h och en turistbuss som kör på lands- eller motorväg i upp till 100 km/h. Det finns med stor sannolikhet ingen generisk lösning som passar för alla olika fordonssegment och vägförhållanden. De stora skillnaderna i klimat mellan olika landsdelar är ett annat skäl till att en generell bestämmelse för hela landet sannolikt är olämplig.

Transportstyrelsen har i sin studie inte kunnat fastställa om krav på vinterdäck på ett tungt fordon alla axlar skulle leda till högre trafiksäkerhet. När det gäller trafiksäkerheten har Transportstyrelsen därför förordat fortsatt kunskapsinhämtning och analys, vilket Svensk Kollektivtrafik instämmer i.

Svensk Kollektivtrafik anser vidare att en grundlig analys även bör genomföras av de miljömässiga och ekonomiska konsekvenserna av den förslagna förändringen.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2017-11-24

I Norge infördes krav på vinterdäck för tunga fordon alla axlar från 1/1 2015, men där har effekterna på trafiksäkerheten ännu inte utvärderats. Samtidigt är användningen av vägsalt i Norge mycket lägre än i Sverige, vilket gör att vi i stora delar av Sverige har vägförhållanden som inte är jämförbara med dem i Norge. För övrigt ställer man i Norge även krav på att alla bussar ska medföra snökedjor.

Det anförs vidare i promemorian att av 68 djupstudier av olyckor med tunga fordon inblandade mellan 2010 och 2015 hade händelseförloppet eventuellt sett annorlunda ut med bättre däck. Det framgår inte om alla de 68 olyckorna inträffat under vintermånaderna. Det hade varit mer relevant att undersöka vilken effekt som bestämmelsen om vinterdäck på drivaxlarna som infördes 2013 haft på olyckor med tunga fordon vintertid.

När det gäller förslagets miljökonsekvenser så finns all anledning att även analysera dessa. Det är sannolikt att en del av trafikföretagen kommer att välja att köra på allvädersdäck (M+S) hela året för att inte behöva byta däck, och slippa binda kapital i dubbla däckuppsättningar. Vinterdäck har mjukare gummiblandning än sommardäck, vilket borde leda till ökade partikelutsläpp och ökat vägslitage. Om regelverket även skulle godkänna dubbdäck skulle partikelnivåerna i framförallt större städer öka avsevärt och sannolikt inte leva upp till EU:s krav på luftkvalitet.

Vidare bullrar vinterdäck mer än sommardäck vilket är en betydande negativ miljöeffekt som bör beaktas.

När det gäller förslagets ekonomiska konsekvenser för kollektivtrafiken, bedömer t.ex. Trafikförvaltningen i Stockholms Läns Landsting att kostnaden för extra däcksbyten, inköp av helt nya däck till samtliga bussar och lagerhållning av de extra uppsättningarna skulle innebära en merkostnad på 60 miljoner kronor. Eftersom ungefär 20% av kollektivtrafikens c:a 10000 bussar finns i Stockholms län, skulle detta förslag innebära att merkostnaden för den svenska kollektivtrafiken i sin helhet skulle kunna uppgå till c:a 300 miljoner kronor.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD