

Regeringskansliet
Näringsdepartementet

Kopia:
Trafikverket - Diariet

n.registrator@regeringskansliet.se
marija.grekovska@regeringskansliet.se

Trafikverkets remissyttrande gällande vinterdäckskrav för tunga vägfordon

Sammanfattning

Lagförslaget har en liten men positiv trafiksäkerhetsnytta: 1,5 % potentiell reduktion av dödsolyckor och upp till 3 % potentiell reduktion av övriga trafikolyckor med personskador under vintersäsongen. Det finns även en potential att förbättra framkomligheten, med upp till 7 % reduktion av totalstopp i vägtrafiken under vintersäsongen. Samtidigt innebär lagförslaget stora samhällskostnader på grund av ökade bullernivåer. Trafikverket är positiv till lagförslaget under förutsättning att åtgärder vidtas för att minska det buller som uppkommer till följd av ökad användning av vinterdäck på tunga fordon.

Yttrande

Kapitel 7.1 Konsekvenser för trafiksäkerhet

Vi delar bedömningen om att större användning av vinterdäck på tunga fordon har en trafiksäkerhetsnytta. Dock är frågan hur stor denna nytta är. I dagsläget är svaret något oklart, men våra analyser tyder på en 1,5 % potentiell reduktion av dödsolyckor och upp till 3 % potentiell reduktion av övriga trafikolyckor med personskador under vintersäsongen.

Trafikverkets analys av dödsolyckor visar att det idag sker 1 – 1,5 dödsfall per år där vinterdäck på alla axlar på tunga fordon definitivt skulle kunna påverka olycksförloppet. Denna potential motsvarar ca 1,5 % av alla omkomna i trafiken under vintersäsongen (1 dec – 31 mars) och mindre än 0,5 % av alla dödsfall i trafiken under hela året. Potentialen av vinterdäck på alla axlar på tunga fordon förväntas minska i framtiden på grund av implementeringen av antisladd på tunga fordon och personbilar. Det är sannolikt att om ca 10 år kommer det att ske mindre än ett dödsfall om året där vinterdäck på alla axlar på tunga fordon definitivt skulle kunna påverka olycksförloppet. Trafikverkets analys av dödsolyckor presenteras i sin helhet i ett bilagt PM, se bilaga 1.

Ytterligare analyser baserade på den nationella trafikolycksdatabasen Strada tyder på att den maximala potentialen av ett utökat krav på vinterdäck är 3 % minskning av trafikolyckor med personskador under vintersäsongen. Nedan visas andelen trafikolyckor där tunga fordon varit inblandade under vinterperioden jämfört med sommarperioden.

- vinter 2017 (januari – mars) = 11 %
- sommar 2017 (juni – augusti) = 8 %

Skillnaden (3 %) kan alltså ses som den maximala potentialen för utökat krav för vinterdäck eftersom det är orimligt att tro att andelen olyckor under januari-mars där tunga fordon varit inblandade skulle bli lägre än 8 % (dvs. andelen olyckor sommartid där tunga fordon varit inblandade, som inte kan påverkas av vinterdäck). Notera att denna beräkning är en teoretisk maximal trafiksäkerhetsnytta av ett utökat krav på vinterdäck. Hur stor omfattning av denna maximala nytta som kan hämtas hem i verkligheten är i dagsläget okänt eftersom Strada inte innehåller några uppgifter om däck. Även om det inte tas hänsyn till variationer av trafikarbetet vintertid kontra sommartid är det sannolikt att dessa variationer skulle ge en lägre maximal nytta av ett utökat krav på vinterdäck.

Kapitel 7.3 Samhällsekonomiska konsekvenser

Framkomlighet är en viktig del av samhällsekonomiska konsekvenser och det är viktigt att försöka kvantifiera eventuella framkomlighetsvinster kopplade till lagförslaget. En analys av Trafikverkets rapportering av händelser som leder till totalstopp i trafiken kan ge kompletterande fakta kring detta. Analysen tyder på att den maximala potentialen av ett utökat krav på vinterdäck är 7 % minskning av sådana händelser under vintersäsongen. Nedan visas andelen händelser som leder till totalstopp i trafiken med inblandade tunga fordon, vintertid kontra sommartid.

- vinter 2017 (januari – mars) = 25 %
- sommar 2017 (juni – augusti) = 18 %

Notera att även denna beräkning är en teoretisk maximal framkomlighetsnytta av ett utökat krav på vinterdäck. Hur stor omfattning av denna maximala nytta kan hämtas hem i verkligheten är i dagsläget okänt eftersom vi inte vet hur många av dessa händelser berodde på brist på grepp.

Kapitel 7.4 Kostnader för staten, kommuner och landsting

Vid ett utökat vinterdäckskrav till att omfatta samtliga axlar på tunga fordon ökar ljudnivån med ungefär 1,5 dBA för varje utbytt däck. Trafikverket delar inte bedömningen om att ökningen motverkas av skärpta krav enligt EU:s regelverk.

Regelverket enligt EU om däck för bland annat tunga fordon föreskriver högsta tillåtna ljudnivå på 73 dBA för normala däck, 75 dBA för drivhjulsdäck och för vinterdäck ytterligare 2 dBA. Man anger att gränsvärdena innebär en sänkning med 3 dBA. Det är inte samma sak som att däcken blir så mycket tystare. Redan idag är bullernivån från C3-vinterdäck för normala däck (styrande och ej drivande däck) mycket låg, 71-72 dBA, medan för drivande däck är bullernivån högre, 74-76 dBA (enligt SP Report 2007:70 på uppdrag av Vägverket). Gränsvärdet för normala vinterdäck, 75 dBA, är mycket generöst tilltaget och innebär i praktiken att alla ej drivande vinterdäck redan idag uppfyller kraven. Tvärtom lämnar det ett utrymme att tillkommande vinterdäck får bullra mer än de gör idag. Det utrymmet riskerar att utnyttjas, särskilt som andra krav ska tillgodoses, t.ex. ökad hållbarhet och ekonomi och minskat rullmotstånd.

I dagsläget används vinterdäck även delvis på andra axlar än drivaxlar, från 2 % till 40 % beroende på axeltyp. Ökningen av ljudnivån för utbytta däck för varje tungt fordon blir därför mindre än 1,5 dBA relativt normala däck. Med hänsyn till att inte alla däck förutom på drivaxlar bytts ut, beräknar Trafikverket att kostnadsökningen för samhället blir något lägre, 430 miljoner kronor per år, i stället för 450 miljoner kronor per år enligt tidigare beräkning. I dessa summor ingår kostnader för olika former av ohälsa samt lägre värden på bostadsfastigheter pga. ökade bullernivåer. Antal utsatta över riktvärdet 55 dBA (för godtagbar miljö kvalitet) beräknas öka med 76 000 personer. Antal utsatta över oacceptabla nivåer (över 65 dB) när åtgärder måste göras, beräknas öka med 18 000 personer. Kostnader för sådana nödvändiga åtgärder kan uppskattas till omkring 900 mkr.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Matteo Rizzi (enhet Trafiksäkerhet väg). I den slutliga handläggningen har planeringsdirektör Stefan Engdahl deltagit. Samråd har skett med Maria Krafft (måldirektör), Johnny Svedlund (utredningsledare Användbarhet), Kjell Strømmer (enhet Hälsa), Jan Skoog (chef för enhet Hälsa), Carina Hamark (säkerhetsstrateg Väg Underhåll), Thomas Holmstrand (chef enhet Trafikmiljö och transportdispenser).



Lena Erixon
Generaldirektör

Bilaga 1. Trafiksäkerhetspotential av vinterdäck på alla axlar på tunga fordon – analys av dödsolyckor på vinterväglag med tunga fordon inblandade