

## Vinterdäckskrav för tunga vägfordon

### Sammanfattning

- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) anser att fortsatt kunskapsinhämtning och analys bör genomföras innan ändring av förordningen sker.
- SKL anser att det är orimligt att belasta kollektivtrafikmyndigheterna med utökade kostnader om bestämmelserna inte ger den effekt av högre trafiksäkerhet som eftersträvas i och med förändringen.
- SKL anser att bullerkonsekvenserna ska analyseras innan ändring av förordningen sker.

### Bakgrund

Idag finns det krav på att tunga fordon vid färd på väg ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar under perioden 1 december-31 mars när vinterväglag råder. Kravet trädde i kraft januari 2013. I Näringsdepartementets promemoria föreslås att samtliga axlar, inte bara drivaxeln, ska ha vinterdäck under perioden. Dessa krav gäller idag för personbilar och andra lätta fordon. Bestämmelsen föreslås träda i kraft den 1 juni 2018.

#### **Transportstyrelsens utredning visar inte på effekter i form av ökad trafiksäkerhet**

Regeringen gav år 2015 i uppdrag åt Transportstyrelsen att utreda om det fanns behov av utökade vinterdäckskrav för tunga fordon (dnr N2015/06815/MRT).

Transportstyrelsen avrapporterade uppdraget den 2 maj 2017 med rapporten Vinterdäck för tungafordon ur ett trafiksäkerhetsperspektiv (TSV 2015-3533). I rapporten föreslår Transportstyrelsen inga ändringar i gällande regelverk avseende utökade krav på vinterdäck för tungafordon. Transportstyrelsen anser att fortsatt kunskapsinhämtning bör genomföras för att se om skillnaderna i väggrepp mellan sommardäck och odubbade vinterdäck på underlag av is och snö har förändrats sedan tidigare studier. Enligt Transportstyrelsen behövs även ytterligare studier av hur stor inverkan mönsterdjupet har.

Transportstyrelsens har inte kunnat fastställa att krav på vinterdäck på alla axlar på tunga fordon skulle bidra till en högre trafiksäkerhet. Mot bakgrund av detta anser SKL att fortsatt kunskapsinhämtning och analys bör genomföras, innan ändring av förordningen sker, för att säkerställa önskad effekt i syfte att nå en högre trafiksäkerhet. Annars riskerar förändringen att vara verkningslös.

#### **Stora ekonomiska konsekvenser för busstrafik**

Föreslagna bestämmelser om vinterdäck för tunga fordon skulle innebära ökade kostnader för bl.a. bussföretagen. Dessa kostnader är exempelvis inköp av nya däck, hjulskifte, förvaring av extrahjul, ökat däckslitage och ökade drivmedelskostnader. För avtalad kollektivtrafik med buss kommer dessa kostnader i slutändan att belasta kollektivtrafikmyndigheterna. SKL anser att det är orimligt att belasta kollektivtrafikmyndigheterna med utökade/onödiga kostnader om bestämmelserna inte ger den effekt av högre trafiksäkerhet som eftersträvas i och med förändringen.

#### **Problem att vinterdäck bullrar mer än sommardäck**

Ett införande av krav på vinterdäck för tunga fordon på samtliga axlar kommer att bidra till ökat buller då vinterdäck låter mer än sommardäck. Enligt Transportstyrelsens rapport uppstår en ökning av ljudnivån med ungefär 1,5 decibel för varje utbytt däck. Ökad bullernivå är en orsak till människors ohälsa. För kommuner, som väghållare, kan ett införande av kravet innebära kostnader för att vidta bullerdämpandeåtgärder. SKL anser att det fortsatt ska analyseras konsekvenserna av buller innan ändring av förordningen sker.

Sveriges Kommuner och Landsting

Lena Micko  
Ordförande