

Remiss Nya regler för vinterdäck och snökedjor

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på ovanstående remiss.

VTI har granskat Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förslag till ändring av trafikförordningen /1998:1276) gällande nya regler för vinterdäck och snökedjor.

Bakgrunden till förslaget är att problemen med vinterhalka bedöms öka framöver, vilket anses bero på klimatförändringar. För att minska problemen med framkomlighet för tunga fordon vintertid så föreslås ett krav på att dessa fordon ska medföra snökedjor under perioden 1 november till 15 april. Vidare så ger man två olika förslag till förändringar av vinterdäcksreglerna i trafikförordningen:

Alternativ 1, huvudförslaget, innebär att datumgränsen för krav på vinterdäck till personbilar slopas och att det i stället införs generella regler om tillräckligt väggrepp i förhållande till väglaget, samt krav på vinterdäck om det råder vinterväglag. Datumreglerande vinterdäckskrav föreslås kvarstå för tunga fordon och förlängas till perioden 1 november – 15 april, vilket är 1,5 månader längre jämfört nuvarande vinterdäcksperiod 1 december - 30 mars.

Alternativ 2 innebär att datumperioden för krav på vinterdäck förlängs för både lätta och tunga fordon till perioden 1 november – 15 april, vilket är 1,5 månader längre jämfört nuvarande vinterdäcksperiod 1 december - 30 mars.

Båda förslagen syftar alltså till att förlänga perioden för när vinterdäck måste användas. Varför det finns anledning att förlänga perioden motiveras inte i förslaget, mer än att klimatförändringarna har resulterat i ett ökat problem med halka. En alldeles färsk undersökning av VTI konstaterar tvärtom att under de senaste 20 åren så har vinterperiodens längd minskat med ca 10 dagar, och sett över hela landet så har den första dagen med snöfall flyttats framåt ca 17 dagar, medan sista dagen med snöfall inte förändrats mer än två dagar. Således har vintrarna blivit kortare och påbörjas allt senare på året. Att förlänga perioden då vinterdäck måste användas framstår därför som en omotiverad åtgärd. När det gäller tunga fordon så har VTI nyligen genomfört ett regeringsuppdrag där man undersökte huruvida en tidigareläggning av vinterdäcksperioden en månad skulle få några konsekvenser på trafiksäkerhet och framkomlighet. Det konstaterades då att risken för incidenter vid snö- och isväglag under november månad inte var högre än under den period då vinterdäck måste användas, varför en tidigareläggning av vinterdäcksperioden inte bedömdes ha någon effekt.

VTI anser att det finns stora risker kopplade till att slopa datumgränsen för vinterdäck till personbilar som föreslås i huvudförslaget, dvs alternativ 1. Det är vanskligt att dra slutsatser baserade på hur det fungerar i Norge, där man saknar en specificerad vinterdäcksperiod för personbilar, på grund av geografiska och klimatologiska skillnader mellan Norge och Sverige. Forskningen har visat att risken för halkrelaterade olyckor med personbilar i Sverige är extra hög i början och slutet av vintersäsongen som en konsekvens av att bilisterna har svårt att göra en korrekt bedömning av väglaget vid övergångsperioderna. Att lägga ökat ansvar på bilisterna att göra korrekta bedömningar om när det är olämpligt att köra med sommardäck riskerar i stället att öka antalet olyckor, speciellt i de södra delarna av landet där snabba svängningar av väderförhållanden är mer förekommande. Att en stor andel av bilisterna inte självklart väljer att köra med vinterdäck även om väglaget så erfordrar, utan ett tydligt krav, påvisas entydigt av införandet av vinterdäckskravet i december 1999. Man kunde då konstatera att användningen av sommardäck vintertid i mellersta Sverige sjönk från 14% 1998 till 2% 2001, medan i Södra Sverige så minskade sommardäcksanvändningen samma år från drygt 40% till 7%. Konsekvenserna av den minskade andelen sommardäck på trafiksäkerheten var mycket stor, med ca 8 färre dödade och ett 50-tal färre svårt skadade i trafiken, vilket överensstämde mycket väl med prognoserna.

Förslaget att införa generella regler om tillräckligt väggrepp i förhållande till väglaget leder till ytterligare minskad tydlighet och öppnar upp för en godtycklig tolkning från polisens och försäkringsbolagens sida angående vilka däck som är lagliga att använda vid ett givet väglag. Exempelvis skulle man kunna tolka det som att enbart dubbdäck får användas vid ishalka och att åretrunddäck inte har tillräckligt väggrepp på is och snö och därför inte får användas vid dessa förhållanden, samt att dubbfria vinterdäck inte får användas på sommaren. Vad gäller vid torrt väglag och fler plusgrader på vinterhalvåret? I konsekvensanalysen i kap 10 använder man "ändamålsenliga däck", vilket inte självklart är detsamma som "däck med tillräckligt väggrepp för rådande väglag". Denna typ av godtycklighet har varit ett problem för lastbilschaufförer i Norge där polisen haft befogenhet att stoppa tunga fordon som de bedömer inte har tillräckligt bra däck för det aktuella väglaget, trots att man uppfyller de generella däckkraven, med stora skillnader i bedömning från fall till fall. Den uppenbara risken för en försämring av trafiksäkerheten vintertid och en risk för godtycklighet från polisens sida angående vilka däck som får användas gör att VTI med bestämdhet avråder från en förändring av vinterdäcksreglerna enligt alternativ 1.

När det gäller alternativ 2 så saknas ett underlag som tydligt påvisar i vilken grad halkrelaterade olyckor utanför nuvarande vinterdäcksperiod kommer att påverkas av den föreslagna förlängningen av perioden. I konsekvensbedömningen antas användningen av vinterdäck öka, medan ökningen av dubbdäck bedöms öka "marginellt". Varför ökar dubbdäcksanvändningen marginellt i förhållande till vinterdäcksanvändningen generellt? Givet att perioden med barmark på vintern i södra Sverige förväntas öka är det mer sannolikt att den förväntade ökningen av vinterdäcksanvändningen även medför att andelen dubbdäck som körs på barmark kommer öka. För att undvika ökade partikelhalter kan det då komma att krävas ökade åtgärder på kommunal nivå, som fler dubbdäcksförbud på vissa gator, ökad användning av dammbindningskemikalier och ökad gatustädning, vilket medför ökade kostnader och högre miljöbelastning på dagvattnet. Vi ser dock en trend med ökad ishalka på grund av klimatförändringarna, där en minskad andel dubbdäck kan leda till en försämring av trafiksäkerheten, tvärt emot syftet med de föreslagna förändringarna av vinterdäcksreglerna. VTI bedömer därför att alternativ 2s inverkan på trafiksäkerhet och framkomlighet är ytterst oklar, medan risken för ökade partikelnivåer i samhället är övervägande.

När det gäller förslaget att alla tunga fordon ska medföra snökedjor under vinterdäcksperioden så utredde VTI nyligen ett sådant förslag i regeringsuppdraget om vinterdäcksregler till tunga fordon. Man kom då fram till att ett sådant krav skulle ha marginell effekt på framkomligheten om det samtidigt inte genomförs förändringar i infrastrukturen som möjliggör på- och avtagning av snökedjorna vid problematiska vägavsnitt innan fordonet kört fast. Argumentet för att ändå införa ett sådant krav skulle enligt remissen vara att underlätta för fordon som kört fast att komma loss, även om endast en mindre del av trafikstoppen skulle kunna undvikas. Det är vår uppfattning att det är avsevärt mer komplicerat att montera kedjorna efter att fordonet kört fast, och eftersom detta då skulle ske ute på vägen förenat med tydlig fara för den som genomför arbetet. Då den ökade risken för sådana olyckor inte är utredd kan VTI inte stödja detta förslag.

Sammantaget så är VTI medvetna om de stora framkomlighetsproblem som är förknippade med tunga fordon vintertid, samt de ökade problemen med ishalka. Vi ser dock inte att de föreslagna ändringarna av vinterdäcksreglerna kommer att leda till förbättringar av vare sig för trafiksäkerhet eller framkomlighet, och kan därför inte stödja något av förslagen. Däremot ser vi stora risker kopplade till huvudförslaget (alternativ 1), vilket vi bestämt avråder från.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Forskningsledare Mattias Hjort har varit föredragande. I handläggningen har också Mats Gustafsson, forskningsledare och Anna Arvidsson, senior forskare, deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI