



Arbetsmiljöverket
Att: Avdelningen för regelarbete och expertstöd
112 79 Stockholm

Stockholm 2009-09-22

Angående Arbetsmiljöverkets yttrande över regeringens remiss av Vägverkets redovisning av regeringsuppdrag – samlad lägesrapport om vinterdäck

Däckspecialisternas Riksförbund – DRF vill härmed rikta några frågor till Arbetsmiljöverket, med anledning av den remiss som regeringen skickade ut angående Vägverkets lägesrapport om vinterdäck. Arbetsmiljöverket lämnade ett yttrande där myndigheten stödde de förslag som lämnades i rapporten.

Efter remisstidens slut har det visat sig att bland annat den statliga kommittén Regelrådet avstyrkte. Regelrådet skrev: ”Förslagen får konsekvenser för företag. Någon konsekvensutredning har inte upprättats och förslagets konsekvenser är inte heller på annat sätt tillräckligt utredda”.

Enligt DRF:s mening så skulle en genomförd konsekvensutredning av Vägverkets förslag ha försett Arbetsmiljöverket med sådan information som i sin tur hade påverkat utformningen av dess yttrande. DRF har genomfört en konsekvensanalys enligt den förordning som Regelrådet refererar till (SFS 2007:1244), och som bifogas detta brev.

Frågan om slitagepartiklarnas betydelse för hälsan

Regeringen planerar bland annat att förkorta dubbdäckstiden på våren med två veckor. Syftet är att verka för renare och friskare luft i Sveriges städer. Partiklar i luft kan utgöra hälsoproblem. Men tre aspekter i partikelfrågan måste beaktas.

Det är de riktigt små partiklarna som är farligast. Partiklar i luften kopplas till hjärt-kärlsjukdomar och luftvägsrelaterade sjukdomar. Forskning pekar på att det är de minsta partiklarna (PM_{2,5} – mindre än 2,5 mikrometers diameter) som bidrar till dödlighet och hjärt-kärlsjukdomar.

Av de riktigt små partiklarna kommer en mycket liten andel från slitage av vägbanan. Enligt en utredning av SLB Analys (enhet inom miljöövervakningen i Stockholms Miljöförvaltning) så antas slitagepartiklarna dessutom inte leda till ökad dödlighet. På grund av av partikelstorleken och att de främst är mekaniskt bildade och därför inte antas vara lika giftiga som avgaspartiklar.

Forskningen om slitagepartiklarna är ofullständig. Vägverkets värdering av partiklar utgår från avgaspartiklar. Myndigheten konstaterar att slitagepartiklar sannolikt inte ger upphov till samma effekter som avgaspartiklar. Detta bl.a. eftersom de inte tränger lika djupt ner i lungorna samt har en annan sammansättning.

DRF:s slutsats är att det är oklart om regeringens syfte uppnås.



Frågan om trafiksäkerhetseffekterna

VTI har beräknat trafiksäkerhetseffekter av minskad dubbdäcksanvändning: ”Den olycksökning som erhålles på det statliga vägnätet beroende på minskningar av dubbdäcksandelen från 70 % till 50 eller 20 % kan inte kompenseras med bättre väghållning”. Tabellen visar ökningen av antalet polisregistrerade personskadeolyckor, antalet döda och svårt skadade. Yrkestrafiken är ej särredovisad.

Andel dubbdäck	Polisregistrerade personskadeolyckor	Döda	Svårt skadade
50 %	+ 56,0	+ 1,8	+ 13,1
20 %	+ 140,3	+ 4,4	+ 33,0

Frågan om förkortad dubbdäckstid

Vinterdäck krävs mellan 1/12 och 31/3. Om regeringens tanke fullföljs, så ska under två korta veckor alla skifta till sommarkäck. Redan idag är perioden stressigt kort med en månad och bilisternas tryck på däckbranschen blir högt med en halverad tid för hjulskifte.

Två tydliga flaskhalsar kan noteras. För det första personal, där verkstäderna redan i dag tar in säsongsanställda. För det andra antalet arbetsstationer, dvs. den tekniska kapaciteten. Noteras bör även att arbetsmiljön är stressig under hjulskiftessäsongerna, med långa arbetsdagar. Ännu högre tryck med många personer i rörelse i lokalerna leder till ökade risker för arbetsmiljöolyckor. Dessa risker analyserade inte i Vägverkets lägesrapport. Arbetsmiljöverket har yttrat sig om lägesrapporten, men myndigheten har inte kunnat ta ställning till arbetsmiljömässiga konsekvenser i däckverkstäderna.

DRF har med hjälp av ett par av de större kedjorna fått fram statistik som visar att 33 verkstäder i södra Sverige efter halva april hade mellan 47 och 73 % kvar att skifta år 2008 (medel 51,4 %), och mellan 43 och 78 % år 2009 (medel 60,6 %). I Mellansverige hade 32 verkstäder mellan 48 till 93 % kvar år 2008 (medel 64,4 %), och år 2009 mellan 56 och 87 % kvar (medel 69,1 %). För Nordsverige (8 verkstäder) visar statistiken 87 till 97 % år 2008 (medel 92 %), och 82 till 98 % år 2009 (medel 91,6 %). Med reservation för att kedjorna kan ha olika rutiner i sina administrativa system, och att siffrorna tagits fram under kort tid – så ger det ändå en tydlig bild av situationen vecka 16-18 år 2008 och 2009. Redan i Sydsverige återstår ungefär hälften av hjulen att skifta i mitten av april. Totalt ingår 73 verkstäder i undersökningen, drygt 10 % av DRF-medlemmarnas verkstäder.

	2008 vecka 16-18	2009, vecka 16-18
	14/4-4/5	13/4-3/5
Sydsverige, 33 verkstäder	47-73 % Medel 51,4 %	43-78 % Medel 60,6 %
Mellansverige, 32 verkstäder	48-93 % Medel 64,4 %	56-87 % Medel 69,1 %
Nordsverige, 8 verkstäder	87-97 % Medel 92,0 %	82-98 % Medel 91,6 %



I en artikel på Dagens Nyheters debattsida DN Debatt, menar NTF, DRF och Transport att regeringen måste lyssna på de egna experterna. Arbetsmiljöverket är en viktig expert på sitt område, som självklart måste ha relevant underlag för att kunna göra kompetenta bedömningar i sitt yttrande.

I artikeln beskrivs att effekten av regeringens förslag om förkortad dubbdäckstid med största säkerhet blir att verkstäderna försöker få kunderna att börja byta däck tidigare, vilket leder till minskad säkerhet i samband med plötsliga omslag till kallare väder. Dessutom kommer en större andel däckbyten att utföras av tillfälligt inkallad personal som saknar utbildning på området, vilket också ökar risken för trafikolyckor.

Frågor till Arbetsmiljöverket

När Arbetsmiljöverket lämnade sitt yttrande till regeringen fanns det ingen sådan konsekvensutredning som Regelrådet kräver. DRF undrar hur Arbetsmiljöverket förhåller sig till den analys som vi gjort:

1. Ställs sådana frågor som Arbetsmiljöverket anser bör ställas i en konsekvensutredning?
2. Ger rapporten svar på dessa frågor?
3. Vad gör Arbetsmiljöverket för bedömning av yrkestrafikens konsekvenser, utifrån VTI:s beräkning av trafiksäkerhetseffekterna, om dubbdäcksandelen minskar kraftigt?
4. Vad gör Arbetsmiljöverket för bedömning av de arbetsmiljömässiga konsekvenserna för däckverkstäderna om dubbdäckstiden på våren förkortas med två veckor?

Jag emotser snarast svar på de frågor som ovan ställs. Jag mottar även gärna kompletterande frågor från Arbetsmiljöverket.

Vänliga hälsningar
Däckspecialisternas Riksförbund – DRF

Anders Karpesjö
VD

0708-560405
anders.karpesjo@drf.se

BILAGA: Konsekvensanalys