

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Utredning: Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag att analysera möjligheten för kommuner att införa miljözoner för olika typer av fordon och motorredskap
(dnr N2010/3908/TE)

Sammanfattning

Förslaget att ge möjligheten för kommuner att införa dubbförbud som en del i en miljözon avstyrkes. Motiveringen för avstyrkandet är framförallt att man inte har tagit tillräcklig hänsyn till säkerhetsaspekterna, som manifesterar sig idag genom att dubbdäck skapar det grepp på is som är nödvändigt för att dubbfria däck skall ha ett någotsånär grepp vid ishalka. Till detta kommer den bättre balans i egenskaper (is-, våtgrepp och körstabilitet) hos dubbdäck som idag är den bästa kända lösningen för säker vinterkörning, samt att dubbdäck, i motsats till dubbfria däck, inte får användas sommartid.

Transportstyrelsens förslag att bemyndiga kommuner att själva besluta om lokala dubbförbud inom områden är oövertänkt. Kommunerna saknar den kunskap som är nödvändig för att göra en helhetsbedömning, nödvändig eftersom dubbdäcksförbud i områden kommer att så småningom betyda dubbdäckens utfasning. Det är oansvarigt av Transportstyrelsen att föreslå en enkel lösning på PM10-problemet genom att låta kommunerna förbjuda dubbdäck, samtidigt som man helt bortser från trafiksäkerheten. PM10-problemet är dessutom kraftigt överdrivet när man jämför hälsoaspekterna med andra källor och partiklar.

Det finns ett flertal betydande fördelar med dubbdäck och dessa beskrivs nedan. Många bilister som använder dubbfria däck kommer med stor sannolikhet att köra på dessa året runt, vilket är tillåtet. Ett sådant förfarande kommer att försämra trafiksäkerheten högst avsevärt sommartid, förutom att dubbdäckens ruggning av vägbanan som förbättrar våtgreppet minskar eller försvinner helt.

I Norge har man valt att inte förbjuda dubbdäck, men straffar istället de som skapar grepp på is med extremt höga avgifter.

Slutsatsen är att man bör fortsätta med information till bilisterna om vinterdäck och låta den successiva övergång till dubbfria däck, som redan är en realitet, vidareutvecklas till en lagom balans.

Sid. 7 i utredningen. Höga partikelutsläpp

Dubbdäck orsakar vintertid ett visst slitage av vägbeläggningen. Slitaget kan variera beroende på vilken typ av beläggning som är aktuell. Tyvärr finns en tendens att återgå till billigare beläggningar med sämre slitagemotstånd. Partiklarna som bildas är stora i förhållande till de nanopartiklar som förbränning orsakar och PM10-partiklar tränger ej så lätt ner i lungorna, om alls. PM10 mäts som en massa, mikrogram per kubikmeter, medan de avsevärt mindre partiklarna mäts i antal. Jämförelsen av partiklarna är därför orättvis. Uttrycket höga partikelutsläpp är på så sätt missvisande. Undersökningar¹ i Stockholms T-bana visar att luften där är tio gånger sämre än på gatan.

Sid. 7 och 91 i utredningen. Tillräckligt underlag saknas för bedömning av de sammantagna effekterna av ett dubbförbud

Tveksamheten i förslaget att låta kommuner besluta själva om dubbförbud är uppenbar. Kommuner har knappast den kunskap som fordras för att själva kunna göra en bedömning ur alla aspekter som

¹ Olle Castelius, Aftonbladet 01-06-08, om en studie hos Stockholms miljöförvaltning, Annika Nilsson

miljö, hälsa och säkerhet såväl sommar som vinter innebär. Lokala dubbförbud kommer, ju fler de blir, att innebära en successiv utfasning av dubbdäck och detta kommer att få en återverkan på trafiksäkerheten², inte bara på stadstrafiken i berörd kommun, utan även i resten av landet.

Sid. 92 i utredningen. Transportstyrelsens motivering för bemyndigande för kommunerna att själva besluta om lokala dubbförbud inom ett område

Motiveringen baserar sig endast på att klara miljökvalitetsnormen för PM10. Några hänsyn till säkerhetsaspekterna, som beskrivs mer utförligt nedan i yttrandet, tas ej med i bedömningen. Detta skall ställas mot det som sägs på sid. 7, 91 i utredningen (se ovan) vad avser att tillräckligt underlag saknas för bedömning av de sammantagna effekterna av ett dubbförbud. Utredningen är här i högsta grad motsägande.

En ständigt minskande andel dubbdäck i trafiken är redan en verklighet³. Nyutvecklade däck, metoder som CMA-behandling⁴ av gatorna, bättre renhållning, samt hastighetsbegränsningar bidrar alla på sikt till att lösa problemet med för höga PM10-nivåer, utan att man behöver tillgripa förbud mot dubbdäck.

I det följande beskrivs viktiga anledningar till att inte förbjuda dubbdäck:

Dubbfria däck polerar, dubbdäck ruggar

Dubbfria däck är beroende av att dubbdäcken ruggar isen för att få ett visst grepp på hal is. När däckets slirar polerar gummit isen, medan dubbarna skapar greppkanter. Utan dubb ökar poleringen för varje bil som passerar t ex ett övergångsställe, trafikljus eller gatuhörn där det finns isbeläggning.

Dubbfria däck tillåtna sommartid

Lokala dubbförbud leder successivt till en övergång till dubbfria vinterdäck. Detta minskar bilistens incitament att byta till sommardäck på våren, vilket är allvarligt ur säkerhetssynpunkt. Dubbfria vinterdäck utvecklas med en gummiblandning i slitbanan som ger bättre grepp än sommardäck på is och snö. Däremot ger den sämre körstabilitet, särskilt vid sommartemperaturer. En annan viktig kompromiss hos vinterdäcksblandningen, särskilt i ett dubbfritt däck, är att greppet på våt väg är sämre. Detta har visats i otaliga tester gjorda av olika motortidningar⁵.

Claes Tingvall, Trafikverket, menar i Motor nr 5 2010 att sommarmånaderna är skräckmånader ur säkerhetssynpunkt. En övergång till att allt fler bilister kör med vinterdäck sommartid kommer med stor sannolikhet att ytterligare försämra säkerheten under sommarmånaderna. Vare sig högre lufttryck eller anti-sladdsystem kan kompensera för vinterdäckens sämre köregenskaper sommartid.

Dubbfria däck används mest av vana bilförare

Utän att ha någon statistik på det är min erfarenhet att dubbfria däck oftast används av vana bilförare, som dessutom kör längre sträckor än normalbilisten. Ett förbud mot dubbdäck innebär att en ny kategori bilister med mindre körvana tvingas använda dubbfria däck. Man har ännu inte sett effekten av denna förändring, som blir starkare ju färre dubbdäck som finns som ruggar underlaget.

² Gudrun Öberg, VTI, rapport nr R648, 2009. Hur påverkas trafiksäkerheten om restriktioner av dubbdäcksanvändning införs? Kan en förbättrad vinterväghållning medföra att trafiksäkerhetsnivån bibehålls?

³ Däckbranschens Informationsråd, samt Stockholms Trafikkontor, se ref⁶

⁴ CMA är ett medel som används för att öka fuktigheten på vägbanan i syfte att binda damm utan de nackdelar som vanligt vägsalt innebär

⁵ Exempelvis: Aftonbladets vinterdäckstest 2009

<http://wwwb.aftonbladet.se/medlem/merlasning/bil/pdf/061022vinterdack.pdf>

Dubbförbud kan innebära stora kostnader för enskilda bilägare

Föregående vinters dubbförbud på Hornsgatan visade att runt 40 % av bilisterna använde dubbdäck trots förbudet. En enkät⁶ visade att 60 % av dessa använde dubbdäck i protest mot förbudet. Bilisterna var oförberedda och många hade kanske relativt nya dubbdäck. Det innebär en kostnad på runt 5-7000 kr per bil att byta till nya vinterdäck.

Luftföroreningars hälsokostnader

Lena Nerhagen⁷, VTI, har studerat hälsokostnaderna för luftföroreningar från vägtrafiken. När det gäller partiklar från vägslitage är kostnaden lägre än den som orsakas av avgaspartiklar. Resultatet visar också att minskad dubbdäcksanvändning inte har någon större effekt när det gäller att minska antalet förlorade levnadsår i Stockholms befolkning.

Förlorade levnadsår orsakade av damm kontra trafikolyckor

Gudrun Öberg⁸, VTI, skriver att människor som dör en för tidig död på grund av partiklar i luften från alla lokala källor förlorar **2-3 månader** av sitt liv. De dör oftast vid en hög ålder (*min kommentar*). De som dör i trafikolyckor förlorar däremot i genomsnitt **37 levnadsår**. Detta visar enligt min mening hur viktig säkerhetsaspekten är och att den inte får glömmas i en allmän iver att tillfredsställa miljökrav, som kan klaras också med andra metoder än dubbförbud.

Luddiga gränsdragningar idag mellan olika däcktyper

Ett förbud mot användning av vinterdäck sommartid är tyvärr orealistisk med de luddiga gränser som idag finns mellan olika däcktyper och deras märkning. Det finns nämligen vinterdäck med relativt goda egenskaper på sommarväg, men då har de klart sämre egenskaper på is och snö.

Funktionskrav på däck skulle förenkla särskiljningen mellan sommar- och vinterdäck, men synes svårt att genomföra i praktiken eftersom detta är en sak som berör alla länder inom i varje fall Europa.

Slutsats

- Dubbdäck är inte så farliga som det påstås, beroende på hur man mäter partikelstorleken och vilka jämförelser man gör med de avsevärt mindre och farligare partiklarna från förbränning
- En viss andel dubbdäck behövs i trafiken för att öka säkerheten såväl vinter- som sommartid
- Dubbdäcksförbud som en del i miljözoner riskerar att leda till en successiv utfasning av dubbdäck med konsekvenser som man idag inte har kontroll över
- Utvecklingen går av sig självt mot högre andel dubbfria däck. Denna utveckling bör man låta ske utan att dubbförbud införs i miljözoner
- Transportstyrelsen skall inte vältra över Trafikverkets ansvar för effekterna av dubbförbud på trafiksäkerheten, på kommuner som saknar möjlighet att göra korrekta bedömningar av konsekvenserna

Halvard Nilsson

Tidigare utvecklingschef, Gislaved Däck 1972 – 1994
Hasselgatan 11, 332 33 Gislaved

⁶ Stockholms stads trafikkontor, tjänsteutlåtande, DNR T2010-300-01270, utvärdering av dubbdäcksförbud på Hornsgatan, samt bilaga konsultrapport WSP Analys och Strategi, 2010-03-19

⁷ Lena Nerhagen, VTI rapport 635A, kostnaden för dödlighet som partiklar från emissioner i Stockholm orsakar

⁸ VTI Aktuellt 4 2007, Gudrun Öberg refererar till dubbdäcksundersökningar. Dubbat eller odubbat?