



Näringsdepartementet
registrator@enterprise.ministry.se
103 33 Stockholm

Remissvar från Gröna Bilister

Vägverkets redovisning av regeringsuppdrag - samlad lägesrapport om Vinterdäck (N2008/5938/TR)

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av styrmedel som kostnadseffektivt leder till en minskad miljöbelastning från personbilstrafiken.

Gröna Bilister har under en följd av år följt och kommenterat frågan om däckens miljöbelastning, särskilt avseende rullmotstånd, partiklar från dubbdäck, avveckling av HA-oljor och däcktrycksövervakning. Vi bedömer att utvecklingen på däckområdet huvudsakligen går i rätt riktning; märkningspliktiga HA-oljor fasas ut till år 2010, däck med lägre rullmotstånd ökar sina marknadsandelar, och Vägverket rekommenderar i föreliggande förslag en rad åtgärder för minskad dubbdäcksanvändning.

Vägverkets förslag är uppdelade på två områden:

- Åtgärder för att minska problemen orsakade av stopp i trafiken av tunga fordon
- Åtgärder för att minska problemen med höga partikelhalter i tätorter

Förslagen är huvudsakligen i linje med Gröna Bilisters önskemål, men är alltför begränsade. I detta remissvar utvecklar vi på vilka områden vi ser förbättringspotential och vilka större kompletteringar vi bedömer som centrala. Vi hänvisar till vår webbtex om däck samt våra remissvar om partikelutsläpp, rullmotståndsmärkning och miljö kvalitetsnormer för andra frågor som berör däck.

Detta remissvar fokuserar på de delar av förslaget som berör personbilar.

Bakgrund

Vägverkets förslag innebär (med numrering enligt förslaget):

- 1a. Införa krav på vinterdäck på drivaxeln på tunga fordon
 - 1b. Införa krav på 5 mm mönsterdjup på däck till tunga fordon exklusive släpfordon
 - 1c. Förbättra vinterväghållningen på utsatta platser
 - 1d. Förbättrad vinterväghållning på 2/3 av det högtrafikerade vägnätet
 - 1e. Krav på vinterdäck för utländska fordon med totalvikt av högst 3,5 ton
 - 1f. Krav på 3 mm mönsterdjup för vinterdäck på utländska fordon med totalvikt högst 3,5 ton
 - 1g. Krav på vinterdäck för svenskregistrerade fordon vid färd till och från utlandet
- 2a. Ge kommunerna rätt att förbjuda fordon med dubbdäck att köra på vissa gator

2b. Begränsa tiden då dubbdäck är tillåtna till 1/10 – 15/4 förutom då vinterväglag råder

2c. Begränsa antalet tillåtna dubbar i dubbdäck till 50 per rullomkretsometer

2d. Etablera överenskommelser kring däckval och tekniska stödsystem

2e. Ökade insatser i den kommunala väghållningen

Därutöver bedömer Vägverket att följande förslag bör övervägas förutsatt att olika praktiska och juridiska problem kan lösas och att åtgärdernas effektivitet kan bekräftas:

- Införande av skatt för att köra med dubbdäck inom utpekade områden liknande den modell som gäller i Oslo.
- En förlängning av dubbdäcksförbudet till 1/4 i södra Sverige.
- Ökat krav på mönsterdjup på vinterdäck till 4 mm från 3 mm för lätta fordon. Studier visar att funktionen på vinterdäck försämras väsentligt när mönsterdjupet understiger 4 mm. Tekniska stödsystem typ antisladdsystem är mycket effektiva och hindrar nästan alla sladdolyckor. För att dessa system ska få optimal funktion kan ett bra väggrepp vara nödvändigt och en skärpning till 4 mm mönsterdjup kan ha stor betydelse. De samhällsekonomiska konsekvenserna av en skärpning är idag inte utredda.

Personbilsrelaterade förslag

Vi bedömer att de förslag som Vägverket presenterar endast delvis svarar upp mot uppdraget att minska problemen med höga partikelhalter i tätorter, utifrån vår utgångspunkt att det bör ske kostnadseffektivt, få relativt snabba effekter och i görligaste mån innebära att också andra av de av riksdag och regering antagna miljömålen.

Förslagen utgår helt ifrån en given trafikmängd och samma fördelning mellan trafikslagen, vilket inte är en begränsning i regeringens uppdrag utan en självpåtagen avgränsning från Vägverkets sida. Denna avgränsning innebär onödiga svårigheter att nå de bindande, av EU definierade miljö kvalitetsnormer som ett stort antal kommuner idag inte uppnår, samt en fortsatt onödigt hög utsläppsnivå avseende bl.a. klimatpåverkan, övergödning och försurning, samt fortsatt höga bullernivåer från trafiken.

Gällande *befintliga förslag*, är vi positiva till samtliga förslag avseende krav på vinterdäck för såväl svenska som utländska trafikanter, begränsad tid för vinterdäcksanvändning och – framför allt – tillåtelse för kommunerna att förbjuda dubbdäck på vissa gator.

Vi ser ett antal logiska utvecklingar av Vägverkets förslag:

- Statliga fordonsinköp av personbilar bör uppfylla de högre däckkraven som Vägverket skissar på, bl.a. innebärande att de bör vara dubbdäcksfria.
- Kommande miljöbilsdefinition bör inkludera de högre däckkraven som Vägverket skissar på, bl.a. innebärande att de bör vara dubbdäcksfria. Detta skulle också lösa det juridiska problem som Vägverket korrekt identifierar avseende förslaget att ha högre p-avgifter för bilar med dubbdäck.

- Det uppges finnas betydande skillnader avseende uppvirvling av partiklar också mellan olika typer av dubbdäck, varför Vägverket bör ges i uppdrag att ta fram relevanta begränsningar för partikelutsläpp från dubbdäck. Det bedöms som bättre än förslaget att begränsa antalet tillåtna dubbar i dubbdäck till 50 per rullomkretsometer – regleringar bör utgå från nyttan och låta tillverkarna nå denna på det sätt de bedömer lämpligast.
- Vägverkets bör ges i uppdrag att ta fram en manual för kommuner och andra väghållare om hur effektiva olika åtgärder är gällande minskade partikelhalter i luft. Detta bl.a. utifrån att också stora kommuner som Stockholm har hänvisat till åtgärder som utökad gatutvätt som effektiva för att minska partikelhalterna, trots att Vägverkets eget arbete visar att det har begränsad effekt.

Vi noterar att förslaget ”Miljödäckspremie vid byte från dubbdäck till dubbfria däck” (3.2.7) saknas i sammanfattningen. Vi instämmer i Vägverkets argument för en premie; ”Ett system för att subventionera utbytet av dubbdäck till dubbfria däck skulle vara samhällsekonomiskt motiverat. Ett bidrag, miljödäckspremie, på 100 kr per inbytt dubbdäck mot ett dubbfritt däck är väsentligt lägre än samhällskostnaden för dubbdäck.”

Vägverket anger att ”Ett sätt att finansiera subventionen skulle kunna vara att vid införandet av en skatt för att köra med dubbdäck inom vissa områden”, vilket vi instämmer i, med den förändringen att vi föreslår en generell sådan skatt, bl.a. utifrån att bilar sällan används i ett så begränsat område som Vägverkets förslag förutsätter.

Vägverket har tillsammans med andra myndigheter 2007 föreslagit försäljningsskatt på 50 kr per dubbdäck, vilket i motsats till premien skulle innebära en förstärkning av statskassan och därför kan ses som mer framkomligt.

Gällande *förslag Vägverket vill överväga men inte i nuläget lägger fram*, bedömer vi att myndigheten borde kunnat lägga fram förslaget att införa en lokal dubbdäcksavgift liknande den modell som gäller i bl.a. Oslo. Vägverkets egen information ger vid handen att det vore synnerligen effektivt:

”I Norge har dubbdäcksanvändningen i de städer som har infört en dubbdäcksavgift minskat från 60-70 % till 15-20 % utan att personskadeolyckorna har ökat [...] En norsk studie av olyckor som har inträffat i Trondheim på vintern under 2000-talet visar också att de dubbfria däcken inte är överrepresenterade i statistiken [...] Norska vägverket har studerat olycksutfallet i Oslo och Trondheim jämfört med kontrollområden under början av 2000-talet. Ingen ökning av olyckorna har registrerats i de områden där dubbdäcksanvändningen har minskat i förhållande till kontrollområdena.”

Gällande *förslag Vägverket inte har med*, bedömer vi att myndigheten borde presentera konkreta förslag utifrån den egna slutsatsen att ”Emissionen ökar med ökande trafik, ökande hastighet och den lokala emissionens påverkan på partikelhalten i luften avklingar med ökande avstånd till vägen.” Vidare borde myndigheten ha tagit fasta på den egna slutsatsen att andra partikelutsläpp från trafiken kan ha större negativ hälsopåverkan än dubbdäckens; ”Slitagepartiklar ger sannolikt inte upphov till samma effekter som avgaspartiklar. Detta bl.a. eftersom de inte tränger lika djupt ner i lungorna samt har en annan sammansättning.”

Vi bedömer att detta bör leda till bl.a. följande förslag:

- **Åtgärder för att minska personbilstrafiken i tätort.** En ökad andel kollektivtrafik med motsvarande minskning av personbilsandelen har mycket stor betydelse för att minska de totala partikelutsläppen och det är en stor svaghet att inga förslag på detta område finns med.
- **Åtgärder för att minska lastbilstrafiken på landsväg och i tätort.** En överflyttning av trafik från lastbil till järnväg har stor betydelse ur trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv, samtidigt som de totala partikelutsläppen minskar. Även på detta område är det beklämmande att inga förslag presenteras från Vägverket.
- **Åtgärder för sänkta och jämnare hastigheter.** Vi bedömer att Vägverket överdriver hastighetens betydelse i relation till vikten av att hålla en jämn hastighet; det är framför allt hastiga inbromsningar och kraftig accelerationer som ger upphov till höga partikelutsläpp, särskilt i kombination med dubbdäck. Därför bör ett slutligt förslag innehålla såväl åtgärder för sänkta hastigheter som åtgärder för jämnare fart.

Gröna Bilister har åtskilliga gånger presenterat förslag för ovanstående tre områden, de är väl kända av Vägverket och finns utvecklade i andra dokument från organisationen. Kortfattat innebär de för respektive område:

- **Minskad personbilstrafik i tätort:** Kollektivtrafik- och cykelandelen kan bl.a. öka med den av klimatberedningen föreslagna förmånsskatte- och socialavgiftsbefrielsen för arbetsgivare som förser anställda med kollektivtrafikkort eller förmånscykel. Andelen personbilar i tätort minskar också med trängselavgifter eller pay-as-you-drive-program, varför det är viktigt att demokratiutredningens förslag att låta kommuner införa sådana program förverkligas.

Vidare bör det inskräpas, med ny lagstiftning om så krävs, att kommuner har en skyldighet att uppfylla de bindande miljö kvalitetsnormerna, även om det innebär att tillfälligt stänga av vägar där utsläppen överskrider gränsvärdena.

Slutligen bör Vägverkets förslag att låta kommuner förbjuda dubbdäcksförsedda bilar på vissa gator kompletteras med möjligheten att förbjuda fordon som på andra sätt har höga hälsopåverkande utsläpp, t.ex. bensinbilar utan katalysator och dieslbilar utan partikelfilter. Denna utformas lämpligen i form av miljözoner för lätta fordon, på samma sätt som flertalet av landets större kommuner idag har miljözoner för tunga fordon.

- **Minskad lastbilstrafik på landsväg och i tätort.** Regeringens infrastrukturproposition innehåller bl.a. en omfattande satsning på omlastningsstationer, underlättande överflyttning mellan väg och räls. Kombinerat med en kilometerskatt för tyngre fordon, vilket bl.a. EU-kommissionen nyligen utrett, minskas lastbilstrafiken på landsväg. I tätort föreslår vi framför allt kommunala åtgärder, såsom incitament för ökad samlastning, utvidgade och förstärkta miljözoner för tunga fordon och förstärkta trängselavgifter avseende tunga fordon.
- **Sänkta och jämnare hastigheter.** Vägverkets förslag till hastighetsgränser förändrades kraftigt innan de slutliga, nya hastighetsgränserna fastställdes, och i stort sett samtliga förändringar innebär en höjd maxhastighet. Ett år efter genomförandet är det rimligt att

granska effekterna, inte bara ur trafiksäkerhetsperspektiv utan också avseende partikelutsläpp och övriga nationella miljömål, med en trolig justering neråt som följd. Vägverkets förslag på hastighetsmätning *mellan* fartkameror bör förverkligas, innebärande att man måste hålla hastigheten över hela sträckan.

På kommunal nivå är bl.a. ”gröna vägen” initiativ för ett jämnare trafikflöde av betydelse. Också ett jämnare trafikflöde över dagen, där ”topparna kapas”, innebär jämnare hastigheter och minskade utsläpp, innebärande att trängselskatter i kommuner bör variera över tid, såsom de är utformade i Stockholm.

Slutord

Gröna Bilister är positiva till förslaget, med ett antal invändningar och ifrågasättande som preciseras ovan. Vi står till Vägverkets, näringsdepartementets, regeringens och övriga intressenters förfogande såväl när det gäller att fördjupa och konkretisera ovanstående förslag, som för övriga frågor inom området grönare bilism.

För Gröna Bilister den 15 mars 2009

Mattias Goldmann