

Yrkande gällande Utvärdering av dubbdäcksförbud, etapp 1, samt effekter av dubbdäcksskatt/avgift

Det råder oklarheter mellan tjänsteutlåtandet och uppföljningsrapporten.

Tjänsteutlåtandet - Utvärdering av dubbdäcksförbud, etapp 1, samt effekter av en dubbdäcksskatt/avgift

s.1

"Trafikeffekterna av dubbdäcksförbudet på Odins-Friggagatan visar på positiva resultat. Trafiken har minskat påtagligt på gatan samtidigt som dubbdäcksandelen sjunkit till ca 20 procent."

Bilaga - Uppföljning av dubbdäcksförbudet på Frigga- och Odinsgatan i centrala Göteborg efter första vintersäsongen 2010/2011

S. 11

"På vilket sätt dubbdäcksförbudet påverkar trafiken på Frigga- och Odinsgatan är svårt att fastslå då det på Friggagatan pågått byggnation (i och kring körbanan) sedan 2008 och även under vintersäsongen 2010/2011. Detta har sannolikt medverkat till att trafikflödet minskat på både Frigga- och Odinsgatan."

På de alternativa rutterna Dämmevägen ökade trafiken under samma period med ca. 1 700 passager/dygn (5 %) och på Ullevigatan med 700 passager/dygn (3 %). En förklaring till denna ökning skulle kunna vara att trafik som tidigare använde Frigga- och Odinsgatan har förändrat sitt ruttval men det är svårt att säga hur stor del av denna ökning som beror på dubbdäcksförbudet."

s. 13

"I jämförelse med föregående mätning sjönk inte dubbdäcksanvändningen något på Odinsgatan (från 18 % till 16 %) medan den förblev oförändrad på Friggagatan (från 19 % till 20 %). Resultatet kan tolkas som att de som använder dubbdäck på förbudsgatorna inte avskräckts i någon större utsträckning av möjligheten att bli bötfälld."

s. 15

"På grund av vägarbetet på Friggagatan var det inte möjligt att mäta på samma plats som mätningar utförts tidigare under åren 2005, 2007, 2008."

s. 17

"Man kan se att 90-percentil dygnsmedelvärdet ligger under miljö kvalitetsnormen (MKN) för extrem värdet 90-percentil. Men det är något högre i år jämfört med det i år 2008."

Problemen med dålig luftkvalitet i tätorter måste givetvis tas på stort allvar och Göteborg skall givetvis leva upp till de utsläppsnormer som gäller inom EU.

Mätningarna under det första året ger dock inget entydigt resultat. Det är därför viktigt att mätningarna fortsätter så att rätt åtgärder kan vidtas som också löser problemen.

Trafikkontorets slutsats att dubbdäcksförbudet har haft en positiv påverkan på miljön verkar därför i hög grad vara ett önsketänkande. Trots avsaknaden av konkreta resultat vill Trafikkontoret nu införa nya skatter/avgifter och förbud, något som inte är meningsfullt.

Det kan inte vara kommunens uppgift att trakassera medborgarna med onödiga pålagor och föreskrifter.

Dubbdäck har under många år förespråkats av trafiksäkerhetsskäl och det är därför inte förvånande att den typen av däck fått en utbredd användning.

Problemen med dubbdäck har inte debatterats förrän under de allra senaste åren. Andelen dubbfria bilar ökar nu och stora bilflottor (t.ex. Taxi Göteborg) uppger att man nu kör dubbfritt utan större problem. Om allmänheten erbjuds ett trovärdigt alternativ till dubbdäcken kommer allt fler att välja dubbfria alternativ på frivillig väg och kommunala tvångsåtgärder blir obehövliga.

Vägvalet yrkar

Att avslå Trafikkontorets förslag

Att häva befintligt dubbdäcksförbud

Theo Papaioannou
Vägvalet