

Sammendrag:

80% piggfritt i Drammen innen 2004?

Resultater fra en spørreundersøkelse i Drammen og fem nabokommuner.

Drammen ønsker bedre byluft

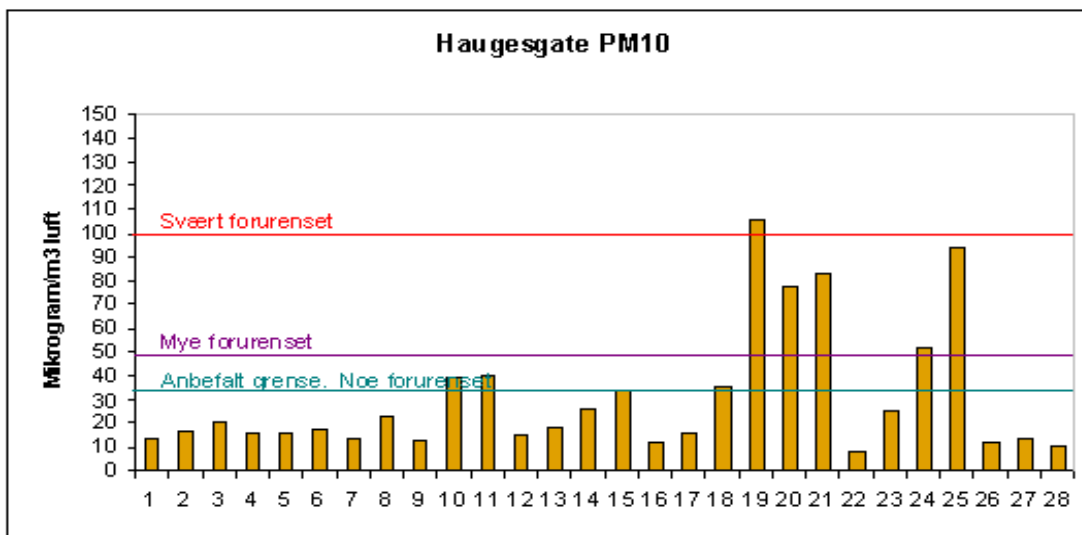
De høye konsentrasjonene av svevestøv i Drammen sentrum er hovedårsaken til at kommunen ønsker å redusere piggdekkandelen. Drammen kommune har derfor satt seg som mål at 80 prosent av biltrafikken vinterstid skal være piggfri innen 2004.

Piggdekkbruken er en viktig faktor når det gjelder mengden av svevestøv på gatenivå (Larssen og Hagen 1998, Statens forurensningstilsyn og Statistisk sentralbyrå 1999). Figur S.1 viser konsentrasjonen av PM10 ved en av målestasjonene på gatenivå. Den viser at i februar 2002 var døgnmiddelkonsentrasjonen over $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ fem ganger ved denne målestasjonen. Det er et nasjonalt mål for 2005 at denne grensen ikke overstiges mer enn 25 dager i løpet av et år, og for 2010 skal det maksimale

antall overskridelser være syv ganger i løpet av et år (St meld. 24 (2000-2001)).

Via informasjon og en refusjonsordning for piggdekk, har Drammen kommune i første omgang forsøkt å få til en frivillig overgang til piggfrie dekk, samtidig som at vintervedlikeholdet på vegene er bedret. I februar 2002 var piggfriandelen ut fra vegvesenets tellinger 71 prosent. 90 prosent av kommunens egne biler har nå piggfrie vinterdekk.

I midten av juni 2002 vil bystyret i Drammen vurdere om kommunen eventuelt skal innføre et piggdekkgebyr for å redusere piggdekkandelen ytterligere. I denne forbindelse har kommunen bedt TØI om å utføre en spørreundersøkelse om bruken av piggfrie dekk, og synspunkter på vintervedlikeholdet i Drammen.



Figur S.1: Døgnmiddelkonsentrasjon ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) av PM10 ved målestasjonen i Hauges gate. Målingene gjelder for februar 2002. Kilde: Drammen kommune 2002.

2750 telefonintervjuer

Spørreundersøkelsen ble utført som et telefonintervju, med 1500 respondenter i Drammen og 250 respondenter i hver av nabokommunene Øvre Eiker, Nedre Eiker, Sande, Lier og Røyken.

Spørreskjemaet til respondentene i Drammen var noe lengre enn det til nabokommunene. Det ble blant annet stilt spørsmål om;

- Kjennskap til mål og varslinger av luftforurensing
- Luftkvaliteten i Drammen, og eventuelle konsekvenser av denne
- Vintervedlikeholdet i Drammen
- Fremkommelighetsvansker og utrygghet på vinterføre
- Bilhold, dekktyper og kjørelengder
- Konsekvenser av en innføring av piggedekkgebyr

Mål og varslinger

80 prosent av beboerne i Drammen kjenner til at kommunen har en refusjonsordning for piggedekk. Rundt 30 prosent kjenner til at kommunen har et mål om en piggfriandel på 80 prosent innen 2004. En tilsvarende andel oppgir også at de flere ganger i løpet av en måned følger med på varslingen av luftkvaliteten.

Forholdsvis god luftkvalitet i de fleste boligområdene

De fleste av respondentene i Drammen var godt over middels fornøyd med luftkvaliteten der de bor. Over 60 prosent synes luftkvaliteten i sitt nærmiljø er ”svært bra” eller ”meget bra”. Luftkvaliteten i Drammen sentrum ble derimot gradert til å være 2,8 (på en skala fra 1 til 6, der 1 er ”svært dårlig” og 6 er ”svært bra”). 5 prosent synes luftkvaliteten i sentrum er ”svært bra” eller ”meget bra”.

I en undersøkelse utført av Norsk Gallup i 1999 svarte 65 prosent av respondentene at de var ”svært misfornøyd” eller ”meget misfornøyd” (dvs 1 eller 2 på skalaen fra 1 til 6) med luftkvaliteten i Drammen sentrum. I vår undersøkelse var den tilsvarende prosentandelen på rundt 40. Det vil si at det er en tendens til at respondentene er noe mer fornøyd med luftkvaliteten i sentrum nå, enn det de var i 1999.

Både i denne og lignende spørreundersøkelser om luftkvalitet viser at kvinner og de under 35 år graderer luftkvaliteten lavest, og at de oftere enn andre oppgir at de på en eller annen måte påvirkes av den dårlige luftkvaliteten. Foreldre i utsatte områder er også bekymret

for barnas helse, og i noen grad holder de barna mer innendørs enn ønskelig.

Konnerud er den bydelen der flest er ”svært” fornøyd med luftkvaliteten i nærmiljøet, mens det er færrest som mener dette i den mer sentrale bydelen Strømsø/Danvik. Dette er i samsvar med den faktiske situasjonen (jfr Fyhri 2001).

Vintervedlikeholdet er bedret siden 1999

De fleste er forholdsvis fornøyd med vintervedlikeholdet i Drammen. Respondentene er noe mer fornøyd med kvaliteten på brøytingen og snøryddingen enn de er med kvaliteten på salting og strøing av vegene.

Kvinner og menn vurderer situasjonen mer eller mindre likt, det er heller ingen signifikante forskjeller i graderingen av vintervedlikeholdet når en sammenligner de som i dag har piggedekk med de som kjører med piggfrie vinterdekk.

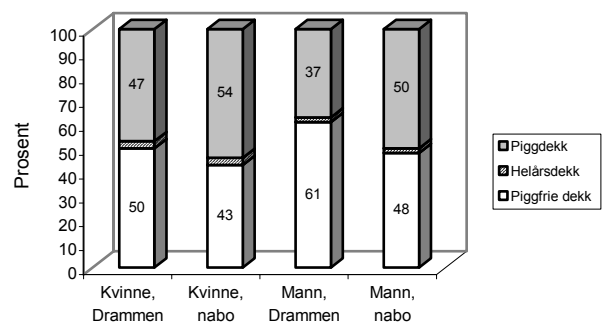
Konnerudbefolkningen er mest fornøyd med forholdene, minst fornøyd med vintervedlikeholdet er beboere i Strømsø/Danvik og Skoger.

Undersøkelsen viser at det nå er rundt 10 prosent som er ”svært” eller ”meget” misfornøyd med vintervedlikeholdet i sentrum, mot nesten 50 prosent i 1999.

Dagens piggedekk- og piggfribrukere

I Drammen har 57 prosent piggfrie vinterdekk på den bilen i husholdet de bruker mest. Tilsvarende tall for de 5 nabokommunene sett under ett var 47 prosent.

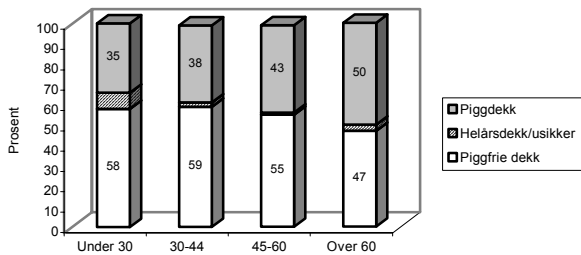
Menn har i noe større grad enn kvinner piggfrie dekk på den bilen i husholdet de bruker mest, se figur S.2. Det er flere i Drammen som har piggfrie dekk på bilen enn i nabokommunene.



Kilde: TØI rapport 570/2002

Figur S.2: Dekktype på den bilen en bruker mest (privat eller i arbeidssammenheng) i Drammen og nabokommunene (Øvre og Nedre Eiker, Røyken, Lier og Sande). Fordelt etter kjønn. I prosent.

I Drammen er det personer over 60 år som i størst grad har piggdekk på den bilen de bruker mest, se figur S.2.



Kilde: TØI rapport 570/2002

Figur S.3: Dekktype på den bilen en bruker mest (privat eller i arbeidssammenheng) i Drammen. Delt etter aldersgrupper. I prosent.

De som har piggfrie dekk bruker bilen mest

Resultater fra vår undersøkelse og en undersøkelse i Trondheim (Vaa 1997) indikerer at den gjennomsnittlige kjørelengden for en bil med piggfrie dekk er noe lenger enn for en med piggdekk. De piggfrie bilene i Drammen kjører i gjennomsnitt 21 kilometer, mens bilene med piggdekk kjører 17 kilometer. For nabokommunene er tendensen den samme, med 24 kilometer som gjennomsnitt for de piggfrie bilene, og 21 kilometer for de med piggdekk.

Utrygghet er en viktig årsak til at ikke flere bytter til piggfrie vinterdekk

Mange av de som i dag har piggdekk på bilen oppgir at trafikksikkerhet er en viktig faktor ved valg av nye dekk. I en undersøkelse i Trondheim (Vaa 1997) oppgav over 90 prosent av piggdekkbrukerne at trafikksikkerhet var en "svært viktig" faktor ved valg av nye vinterdekk. Av de som nå har piggdekk i Drammen oppgir halvparten at de "ofte" ville følt seg utrygge på vinterføre om de skulle byttet til piggfrie vinterdekk. Til sammenligning er det bare 5 prosent av de som i dag har piggfrie dekk som sier at de "ofte" føler seg utrygge som sjåfør på vinterføre. Det er derimot ingen store forskjeller mellom piggdekk-/piggfribrukere når det gjelder andelen som oppgir at de "ofte" lar bilen stå på dager med mye snø og is.

Blant piggdekkbrukerne er det i større grad kvinner og de over 60 år som oppgir at de ville følt seg utrygge på vinterføre om de skulle byttet til piggfrie vinterdekk. Piggfribrukerne i Drammen oppgir i noe mindre grad enn nabokommunene at de føler seg utrygge på vinter-

føre, mens piggdekkbrukerne i Drammen oppgir i større grad enn i nabokommunene at de ville følt seg utrygge om de skulle byttet til piggfritt.

Det kan være flere forklaringer på at dagens piggdekkbrukere i Drammen i større grad enn nabokommunene oppgir at de ofte ville følt seg utrygge om de skulle byttet til piggfritt. Dette kan blant annet skyldes at mange av piggdekkbrukerne i Drammen allerede har byttet til piggfrie dekk. De som er igjen er muligens "den harde kjerne" som det vil være vanskelig å få til å bytte dekk. Det er også en tendens til at det blant piggdekkbrukerne er en overvekt av kvinner og eldre personer. Dette er grupper som i større grad enn andre innrømmer at de enkelte ganger føler seg utrygge. Det er også en tendens til at disse gruppene kjører noe mindre enn andre grupper, og derfor får mindre erfaring i å takle vanskelige kjøreforhold.

Tabell S.1: Gjennomsnittlig kjørelengde (km) for en bil i Drammen og nabokommunene. Kjørelengde i løpet av et døgn for bil med den aktuelle dekktypen, totalt og i Drammen sentrum.

	Drammen		Nabokommuner	
	Total kjørelengde	Kjørelengde i Drammen sentrum	Total kjørelengde	Kjørelengde i Drammen sentrum
Piggdekk	16,7	5,7	20,9	3,3
Piggfrie dekk	20,8	7,5	23,9	3,8

Kilde: TØI rapport 570/2002

Samsvar med vegkontorets registrering av piggfriandelen

Vegvesenet i Buskerud registrerte en piggfriandel på 71 prosent ved sine tellinger i februar 2002. Tellingene foregår inne på bensinstasjoner, og vil derfor til en viss grad være et uttrykk for piggfri kjøring i Drammen. De samme tellingene konkluderer også med at rundt 61 prosent av privatbiltrafikken er piggfri.

I vår undersøkelse var den piggfrie kjøringen på 63 prosent hos Drammensbilistene og på 55 prosent hos nabokommunene. I og med at det ikke er utført en beregning av trafikkstrømmene, kan vi ikke med sikkerhet anslå den faktiske piggfriandelen på kjøring innenfor Drammen kommune. I vår undersøkelse falt personer som kun bruker kjøretøyet i yrkessammenheng utenfor, noe som fører til at det er mer aktuelt å sammenligne vårt resultat med Vegvesenets tall for piggfrie privatbiler, dvs 61 prosent.

Målet på 80 prosent piggfritt kan nåes

Drammens mål om 80 prosent piggfritt er relatert til trafikken (andel av totalt trafikkarbeide som skjer med piggfrie dekk i kommunen), ikke til andel biler med piggfrie dekk. Tallene for piggfriandelen i dag, andel som sier de vil skifte til piggfritt i løpet av de nærmeste to årene, og andel som vil skifte til piggfritt om det innføres en piggfri gebyr er i tabell S.2 omregnet til andel piggfri kjøring.

Undersøkelsen viser at målet om 80 prosent piggfri trafikk i 2004 kan nåes. Det kan også være mulig å nå målet, selv om en ikke innfører piggdekkgebyr. Dette krever imidlertid at alle de som har oppgitt at de frivillig vil bytte til piggfrie dekk i løpet av en toårsperiode, faktisk gjør dette. Samt at de som sier at de vil bytte dekk i løpet av en toårsperiode, men er usikker på hvilken dekktype de da vil velge, velger piggfrie dekk. Samtidig forutsetter vi da at det er en forskjell på rundt 10 prosent mellom piggfriandelen for privatbilister, og den totale piggfriandelen.

Et stort usikkerhetsmoment er at selv om flere sier de vil skifte til piggfrie dekk i løpet av en toårsperiode er det ikke sikkert at de faktisk gjør dette. For eksempel var piggfriandelen i Bergen på 72 prosent i 2001, og det ble besluttet å ikke innføre piggdekkgebyr. Året etter var piggfriandelen den samme. Mens piggfriandelen i Oslo er redusert etter at piggdekkavgiften ble avskaffet.

Om det innføres en piggdekkavgift vil målet høyst sannsynlig nåes.

Tabell S.2: Andel kjøring med piggfrie dekk. Vinteren 2001/2002, de som oppgir at de har planer om å bytte vinterdekk i løpet av de to nærmeste årene og om et piggdekkgebyr innføres. Drammensbilister og bilister i nabokommunene, og en vektet andel for kjøring i Drammen. I prosent.

	Privatbilister		Alle	
	Drammen	Nabo-kommuner	Vektet* Drammen	Vektet Drammen*
I dag	63	51	60	65-70
Om to år	71	58	68	73-78
Med piggdekkgebyr	74	62	72	77-82

* I den vektete andelen er det tatt et gjennomsnitt for Drammensbilistene og for bilistene i nabokommunene det prosentandelen i Drammen er vektet omtrent dobbelt så høyt som nabobilistene. Det er da tatt utgangspunkt i andelen kjøring i Drammen sentrum. Kilde: TØI rapport 570/2002

Piggdekkgebyr vil kunne påvirke antallet reiser inn til Drammen

Hensikten med et eventuelt piggdekkgebyr er å redusere piggdekkbruken, ikke nødvendigvis å redusere bilbruken. Men en mulig konsekvens kan være at beboere i Drammens omegnskommuner velger å redusere sine handleturer inn til Drammen, noe som kan ha negativ effekt for handel- og servicenæringen.

50 prosent av piggdekkbrukerne i omegnskommunene oppgir at en piggdekkgebyr i Drammen vil føre til en reduksjon i antall reiser til Drammen. Vi har ingen tall for hvor ofte personer fra nabokommunene reiser inn til Drammen med bil. Men av de 50 prosent av piggdekkbrukerne som oppgav at de ville redusere antallet reiser, hadde rundt 70 prosent ikke vært i Drammen i løpet av døgnet før undersøkelsen.

Det er således vanskelig å vurdere eventuelle effekter på omfanget reiser til Drammen. Et annet forhold som også må trekkes inn ved vurderingen av avgifts effekter på transportomfanget, er tidsperspektivet. Nøkkelspørsmålet her er om en eventuell effekt vil vedvare over tid. Her kan en sammenligne effekten av det å innføre en piggdekkavgift med en bomring, selv om ikke formålet er helt den samme. I forbindelse med innføring av bomring i Oslo, Trondheim og Bergen ble det registrert en reduksjon i antall reiser gjennom bomringene med 4-8 prosent i forhold til hva det ellers ville vært (Kolbenstvedt m fl 2000). Effekten er størst rett etter at avgiften er innført. Registreringer av reiseaktiviteten gjennom bomringene viser at folk raskt vente seg til den nye avgiften, noe som påvirker både holdningen til avgiften og reiseaktiviteten (Kolbenstvedt m fl 2000, Statens vegvesen Oslo 2002). Primærvirkningen av en piggdekkavgift vil være selve dekktypevalget, og ikke transportomfanget.

Informasjon og godt vintervedlikehold av vegene viktig for å nå målet

I en landsomfattende undersøkelse (Vegdirektoratet og Sintef 1998) oppgav 56 prosent av landets piggdekkbrukere at de var "svært villige" eller "ganske villige" til å gå over til piggfrie vinterdekk om vintervedlikeholdet av vegene ble bedre.

For å oppnå den ønskede piggfriandelen er det derfor viktig å fortsatt opprettholde et godt vintervedlikehold av vegene, samt å innformere om fordelene ved å kjøre piggfritt. I denne forbindelse kan det være viktig å få frem at dagens piggfribrukere stort sett er fornøyde med de dekkene de har, og at det er sjelden de mener

det er nødvendig å la bilen stå på grunn av vanskelige føreforhold.

Det kan også være aktuelt å tilby kurs/opplæring i kjøring på vinterføre for de som oppgir at utrygghet er en medvirkende årsak til at de ikke bytter til piggfrie vinterdekk.

For å unngå eventuelle uønskede effekter på reise-mønsteret kan det være en fordel å informere godt om

hvorfor det er aktuelt å innføre piggdekkavgift. Kostnadene ved renhold, vedlikehold og konsekvensene for helsa er da viktige momenter. Det vil også være en fordel i forhold til aksept om pengene en får inn via piggdekkavgiften kan kanaliseres til bestemte formål, som for eksempel til å dekke de kostnadene som piggdekkbruken påfører kommunen. Trafikantene må også informeres om dette.