



MILJÖPROGRAM

Miljöansvar i trafiken kräver ett gemensamt ansvarstagande från bilister, industri och politik

Personbilen har, på samma sätt som tidigare transportslag, varit föremål för en intensiv debatt avseende dess påverkan på miljön. Det är oundvikligt att bilen, som används i nära 80 procent av alla persontransporter, även förorsakar negativa effekter på människa och natur. KAK har under lång tid bejakat och belönat den positiva utveckling som lett till att en väsentlig del av problemen minskat. Vårt miljöprogram, som nu ges ut i sin andra version, strävar efter att dels göra våra medlemmar bättre rustade för att ytterligare minska den skadliga påverkan på miljön. Vi vill även medverka till att beslutsfattare inom politik och myndigheter samt biltillverkarna fortsatt deltar i detta arbete. Det är endast genom samverkan mellan dessa aktörer som verkliga resultat kan uppnås. KAK ser gärna att debatten inriktas mot hur vi tillsammans skall lösa flera problem samtidigt. Det är här som betydelsen av samverkan mellan bilister, industri och politik blir som störst.

KAK miljöprogram bygger därför på det egna ansvaret som bilist, och industrins ansvar och intresse av att ta fram bättre och effektivare fordon och inte minst politikens samlade ansvar för minimal miljöpåverkan. Vi anser att det krävs åtgärder från samtliga tre parter för att få långsiktigt optimala miljölösningar.

Bilindustrin arbetar med en lång rad olika tekniker för att begränsa och eliminera störningar från morgondagens bilar. KAK vill poängtera vikten av ett nära och förnuftigt samspel mellan politik och industri för att klara frågor som utvecklingen av infrastruktur, effektivare fordon och nya tekniska koncept för morgondagens fordon.

Med en sund utveckling enligt ovan är det KAKs uppfattning att bilen som ger möjlighet att resa fritt kommer att spela en minst lika viktig roll i framtiden som idag.

Detta miljöprogram togs fram 2015 av KAKs expertråd. KAKs första miljöprogram togs fram 2008. Miljöprogrammet är ett levande dokument som regelbundet ses över.

Miljöhistoria

Det kan finnas skäl att påminna om det arbete som Sverige gjort för att i hård internationell konkurrens lämna väsentliga bidrag till att minska biltrafikens påverkan på miljön, inte bara i Sverige utan globalt.

Under 1970-talet ökade debatten om bilar och deras miljöpåverkan. I början på 1980-talet tog Sveriges riksdag ett beslut tillsammans med Schweiz. Detta skulle medverka till en begränsad nyttoeffekt men samtidigt avsevärt minska vår rörlighet, t ex vid gränspassager. Inget annat land i Europa var då berett att delta i det svensk-schweiziska programmet.

I detta läge tog den svenska bilbranschen beslutet att i samspråk med större EU-länder föreslå att endast det amerikanska lagkravet på katalytisk avgasrening och blyfri bensin skulle ge avsedd verkan. Denna tekniska lösning hade vidareutvecklats av de svenska tillverkarna genom den Lambda-sonden. Denna konstruktion gav till resultat att mer än 90 procent av de skadliga utsläppen eliminerades.

Västtyskland tog i detta läge initiativet att föreslå denna teknik som standard i övriga Europa. Så blev det i slutet av 1980-talet i Sverige, Schweiz och senare även över hela den övriga världen.

Det enda kvarstående problemet med utsläpp gällde koldioxiden. Denna kunde reduceras med den katalytiska renningen. Här fungerar endast en minskad bränsleförbrukning eller andra bränslen. Genom en blandad stimulans med skattelättnader, bränslekostnader mm har nya bilar i Sverige en nästan halverad förbrukning jämfört med tidigare decennium. Ytterligare framsteg är på väg. Helt eller delvis eldrivna fordon är under snabb utveckling. Andra alternativ kan också komma. Denna utveckling har nu tagit fart på allvar. De svenska erfarenheterna av bl a katalysator-tekniken visar att introduktion och acceptans för ny smart miljöteknik kan få långt större global miljöeffekt än regleringar, begränsningar och svensk skattepolitik.

Under flera decennier i följd har bilarnas andel av persontransporter varit omkring 80 procent. Även bland icke bilägare utför personbilen det största transportarbetet. Övriga transportmedel är buss, spårvagn, T-bana, tåg och flyg. Denna andel har alltså varit ganska konstant och visar inga tecken på att förändras. När det gäller flexibilitet och kapacitet är bilen det som människor föredrar trots den avsevärda

skattebelastningen och obefintliga subventioneringen med samhällets resurser. Folk kör bil därför att den behövs och fyller behovet bäst. Förutom detta persontransportarbete utför personbilar eller mindre skåpbilar dagligen tjänste- och servicetransporter ”med verkstaden i bagaget”. Detta arbete uppgår till 25 procent av resorna i tjänsten. Hur skall annars hantverkarna klara sig?”

Bilistens ansvar

Som bilist finns det mycket man kan göra för att minska sin bränslekonsumtion. Det handlar framförallt om val av bil och hur bilen körs. Rent generellt är det rimligt att man väljer fordon utifrån behov. Moderna fordon har ofta lägre bränsleförbrukning och lägre miljöpåverkan än äldre fordon. I länder med omodern bilpark påverkar trafiken luften i högre utsträckning än i länder där nyare fordon dominerar. Emellertid, den enskildes förutsättningar avgör självklart hur ofta man kan byta till en modernare bil. De flesta resor är korta, kanske kan det vara möjligt att välja en bil som är

anpassad för de många dagliga resorna och skaffa en extrabil eller hyra en större bil för långresorna?

Moderna bilar har alltså mycket låga utsläpp av hälsovådliga föroreningar som kolväten, kväveoxider och partiklar medan koldioxid är förbränningens slutprodukt. Det innebär att ju snålare man kör desto lägre blir utsläppen. Här nedan finns ett antal körtips som säkert är välbekanta för de flesta men som ändå förtjänar att bli redovisade med jämna mellanrum.

Körtips för lägre bränsleförbrukning

Körsättet

1. Kör direkt sedan motorn startats. Växla snabbt upp till högre växlar. Undvik varmkörning. Finns elektrisk motorvärmare bör denna användas vid kallstart. Se till att använda temperaturstyrt tidur och följ tillverkarens anvisningar för att inte använda onödigt mycket el. Ibland finns även fast batteriladdare installerad i bilen. Många moderna bilar drar mycket el för olika supportsystem och då kan det finnas anledning att ladda batteriet med el från nätet eftersom denna el har bättre miljöprestanda än el som genereras ombord.
2. S k pluginbilar bör anslutas till elnätet när så är möjligt.
3. Kör med förutseende och god framförhållning. Ligg ej tätt bakom framförvarande fordon. Använd farthållare och hög växel. Kör jämnt och med så lite inbromsningar som möjligt. Världen går ej under om någon tar ”din” plats i luckan framför. **Släpp gaspedalen när du närmar dig ett rödljus eller annat hinder. Dessa är nog de viktigaste punkterna bland körtipsen.**

4. Släpp gaspedalen vid långa utförsbackar.
5. Stäng av motorn vid stopp. Många moderna bilar har autostop – använd denna funktion.

Bilen

6. Öka lufttrycket i däcken något. Välj smalare och mer lätttrullande däck framför breda.
7. Lämna onödig ”barlast” och takräcke m.m. hemma. En cykel monterad på biltaket kan ge en merförbrukning på 0,1 liter per mil.
8. Stäng av elförbrukande utrustning när den ej används. Även detta slukar energi som genereras från motorn.
9. Ge bilen regelbunden service och underhåll.
10. Använd om möjligt motorvärmare vid temperaturer under +8 grader.

Om du följer dessa och andra goda råd kör du billigare och säkrare. Nöjet att köra bil kvarstår!





Politikens ansvar

KAK arbetar löpande med att försöka påverka myndigheter och politiker att göra handfasta förbättringar i trafiken för bättre flöde och mindre utsläpp och säkrare trafik.

Det är viktigt att arbeta för minskade störningar från biltrafiken för allt talar för att vi kommer att få se än mer biltrafik i framtiden. I Sverige har antalet bilar ökat med ca 40 000 varje år sedan 1950-talet. Tvärt emot vad många tror blir luften i våra storstäder bättre i och med att ny miljövänlig teknik implementeras, en utveckling som fortgår. Vi har alltså all anledning att fortsätta att underhålla och utveckla vägnätet. Att tänka bort bilen i framtidens trafikplanering kan stå sig dyrt. En modern syn på mobilitet innebär att man bejakar alla trafikslag men bekämpar störningarna. Därför måste vi hitta smarta lösningar som möjliggör för ökad trafik av alla slag.

I kommunerna bör trafikplaneringen inriktas för bättre och jämnare trafikflöden. I första hand handlar det om att ta bort omoderna s.k. trafiksaneringar med onödiga avstängningar och gupp samt införa grön väg i trafiksignaler, underlätta möjligheterna att hitta parkeringsplatser så att söktrafiken minimeras. Vid större trafikleder kan det av både miljöskäl och trafiksäkerhetsskäl vara lämpligt att som i exempelvis Storbritannien bygga räcken för gångtrafikanter. Detta minimerar trafikstörningar samtidigt som gångtrafikanter skyddas genom att de tvingas till säkra övergångsplatser.

Vi är medvetna om att det kommer bli en komplicerad men viktig pedagogisk uppgift för KAK att förklara för en del kommunpolitiker att ökad framkomlighet i mycket stor utsträckning är bäst för miljön.

Även på nationell nivå måste vi få en förståelse för att bra vägar med jämna flöden minskar utsläppen. Separerade trafikflöden och förlåtande närområden till vägarna är också en viktig åtgärd för att öka trafiksäkerheten, särskilt om vi kommer att få en vagnpark med allt fler mindre och lättare fordon som inte har samma möjlighet att klara kollisioner.

Vid vägarbeten i både kommuner och på det nationella vägnätet måste hänsyn också tas till hur trafikflödet påverkas. Tidsmässigt utdragna vägbyggen med onödiga restriktioner och avstängningar leder till onödig bräns-

leförbrukning. Vägverket och kommuner måste börja ta påverkan på trafikflöden med i sina upphandlingar och ställa hårda krav.

Frågan om morgondagens bränslen kräver också politiska beslut där det politiska systemet sätter upp de långsiktiga ramvillkoren med beskattning och miljökrav. Vi behandlar dessa frågor i avsnittet om industrins ansvar.

Utöver detta ser KAK ett stort politiskt ansvar på ett antal områden där det behövs en mer öppen debatt om hur trafikpolitiken bäst bedrivs ur miljöhänseende.

När det gäller beskattning av bränslen och fordon anser KAK det viktigt med långsiktighet och teknikneutralitet.

Vi har också noterat att offentliga satsningar på energiforskning inte går i takt med de ökade skatteintäkterna från bilisterna. För att nå de politiska miljömålen vore det rimligt med en högre återinvesteringsgrad av miljöskatter och avgifter i forskning i miljöteknik och nya vägsystem. Förutsättningarna att kunna exportera smart miljöteknik är större än att få andra länder att utforma sina skatte på samma sätt som vi i Sverige.

En modern vagnpark med effektiva och miljövänliga fordon är alltså avgörande för att minimera miljöpåverkan. Det finns goda erfarenheter av både skrotningsspremier och miljöbilsrabatter som borde omsättas i mer generella och teknikneutrala åtgärder för att Sverige ska få en modernare vagnpark.

Det finns även negativa svenska erfarenheter av att en alltför föränderlig skattepolitik leder till att bilköpare inte vågar ta investeringsbeslut. Behovet av långsiktighet och teknikneutralitet kan inte nog understrykas. Sverige har tyvärr erfarenhet av skattelagstiftning som på olika sätt temporärt stimulerat vissa bränsleslag. Återkommande förändringar i skattelagstiftningen skapar osäkerhet både för industrin och fordonsägare. Riktade politiska miljöåtgärder på exempelvis vissa bränsletyper riskerar att leda till suboptimala lösningar, både ur ett ekonomiskt perspektiv och ur ett miljöperspektiv.

På medellång sikt är förutsättningarna för en helt utsläppsfri fordonspark i våra storstäder mycket goda.

Industrins ansvar

För industrin är det bokstavligen ett överlevnadsvillkor att uppfylla de villkor som lagstiftningen och konsumenterna ställer vad gäller miljöprestanda. Och det ligger i sakens natur att dessa krav skärps efter hand, vilket väl beskriver utvecklingen de senaste decennierna. Konkurrenten på en fri marknad tvingar aktörerna att utveckla sina modeller eller tappa marknadsandelar och det är denna dynamik som driver utvecklingen framåt.

Ytterligare förbättringar är önskvärda för att exempelvis ytterligare minska energiförbrukningen. Som exempel kan nämnas framtagande av effektivare motorer och användandet av komponenter i nya och lättare material.

För att uppnå detta måste industrin våga ta radikala tekniksteg. Detta förutsätter en tydligare integration mellan industri och politik där politiken säkerställer att industrins kompetens tillvaratas på bästa sätt genom teknikneutrala miljöåtgärder.

Industrin är bättre skickad än politiker att komma fram med de tekniska innovationer som är nödvändiga för att på bästa sätt minska fordonstrafikens klimatpåverkan. För att industrin ska kunna ta sitt ansvar måste politiken därför säkerställa att miljöåtgärder i möjligaste mån är teknikneutrala.

KAK vill vidare understryka motorsportens centrala roll som tekniklyftande och miljödrivande. Motorsporten har länge utgjort en spjutspets i fordonsindustrins teknikutveckling. Förutom dess viktiga bidrag till vardagsbilistens trafiksäkerhetssituation, har motorsporten också bidragit till effektivare fordon. Utveckling av lättviktskomponenter, förbättring av däcksmaterial, motorer med bättre verkningsgrad etc. har i mycket stor utsträckning gått i direkt arv till privatfordonen. Nya tävlingsformer med miljöslag, såsom begränsningar i möjligheten att tanka under tävlingar, kan driva utvecklingen mot bränsleeffektivare fordon ytterligare.

KAK kommer att arbeta för en ökad medvetenhet om behovet av en tydligare integration mellan industri och politik och vikten av teknikneutrala miljöåtgärder. Uppvaktnings- och debattartiklar i media, informationsträffar etc. är tänkbara tillvägagångssätt i detta arbete. KAK som motorsportsarrangör kan också bidra till att få fram bättre miljöanpassade motorsportsreglementen för att ytterligare sporra teknikens utveckling. Dessutom har KAK som organisation möjlighet att tillvarata kontakter med motorintresserade i samband med aktiviteter av olika slag för att marknadsföra miljöanpassad körning.

Expertrådet

KAK skall enligt stadgarna arbeta för "bilens sunda utveckling". För att utveckla KAKs ståndpunkter i trafikfrågor och påverka beslutsfattare, opinionsbildare och allmänhet i dessa frågor har KAK ett särskilt expertråd.

Expertrådet tar fram förslag till KAKs styrelse och bildar opinion för KAKs ståndpunkter. Expertrådet svarar även för att bereda KAKs remissvar. Expertrådet arbetar som ett nätverk och i princip bereds alla ärenden online.

Ordföranden i expertrådet är även adjungerad till KAKs styrelse.

För år 2015 är expertrådets sammansättning följande:

Anders Ydstedt, ordförande
Johan Hallenborg
Paul Höglund
Pia Kinhult
Robert Olsson
Christer Svensén
Sten Tegner



Vad är KAK?

KAK:s vision är att vara en unik och personlig bilklubb. Syftet är att utveckla och fördjupa medlemmarnas bilintresse.

Klubben står på tre ben:

- Motorsport (Tävlingsverksamhet såsom Midnattssolrallyt och Velodromloppet, gokarttävlingar m.m.)

- Sociala klubbaktiviteter (studiebesök, lunchföredrag, Kungliga Klubbarnas Fest, m.m.)
- Ansvar i bil- och trafikrelaterade frågor (trafikpolitik, remissinstans i bil- och trafikfrågor, delägare i Bilprovningen).
- För medlemsskap kontakta oss via telefon, 08-678 00 55, eller se hemsidan, www.kak.se