

2018-10-12

**Dubbdäckens påverkan – Aspekter om Chalmers undersökning**

**Den nya undersökningen som Chalmers tekniska högskola har gjort hävdar att dubbdäck tar fler liv än de räddar. Nokian Tyres vill rätta till några felaktigheter i undersökningen.**

*I undersökningen skrivs att dubbarna river upp partiklar som är 2,5 – 10 mikrometer stora och som leder till att folk blir sjuka. I undersökningen utgår man att människorna är ständigt utsatta för partiklar som dubbdäck river upp från asfalten.*

* Dubbdäck river upp större partiklar som har en diameter på minst 10 mikrometer (PM10). Det är problematisk att man i undersökningen utgår från att människorna ständigt är utsatta för PM10-partiklar. Det här stämmer inte när det gäller dubbdäck eftersom dubbdäck endast används under andra halvåret. Dessutom är man endast lokalt utsatt för PM10-partiklar från dubbdäck, på vissa ställen och under en begränsad tid. I verkligheten är man utsatt för PM10-partiklar från dubbdäck i betydligt mindre utsträckning än vad man utgår från i undersökningen.
* Även grova partiklar kan öka risken för infektioner i luftvägar men mest skadliga för hälsan är de små partiklarna som är mindre än 2,5 mikrometer.
* Små partiklar under 2,5 mikrometer kommer huvudsakligen från avgaser och förbränningen av ved, dessutom kommer en hel del föroreningar från utlandet med vindar.
* Det är viktigt att förstå att färre antal dubbdäck inte nämnvärt skulle minska halten av dessa små partiklar eftersom det inte är dubbdäck som skapar dem.
* Ett förbud för att använda dubbdäck skulle inte förbättra miljön eller folkhälsan, utan läget skulle tvärtom förvärras då minskad dubbdäcksanvändning skulle öka behovet av sandning vilket är en stor källa för partiklar.
* Finland har världens strängaste lagstiftning när det gäller tillverkningen av dubbdäck. Enligt finska bildäcksförbundet sliter dubbdäck som är tillverkade enligt dessa regler en fjärdedel mindre på vägar än tidigare.

*Enligt undersökningen skapar gruvbrytningen av kobolt som används i dubbdäck förmodligen lokala konflikter och fler olyckor än vad rapporteras. Enligt undersökningen kommer kobolten huvudsakligen från Kongo-Kinshasa.*

* Dubbarna innehåller väldigt små mängder kobolt och endast på dubbens hårdmetallstift för att förbättra styrkan. Hårdmetallstiften på ett dubbdäck innehåller totalt cirka 5 gram kobolt (som jämförelse innehåller [batterierna på en elbil](https://www.teslarati.com/tesla-battery-tech-cobalt-mining-industry/) 4 500 – 11 000 gram kobolt).
* Däckindustrin använder nästan uteslutande, upp till 95 procent, återvunnen hårdmetall som bland annat kommer från arbetsmaskiner och hårdmetallklingor som schakt- och borrmaskiner använder.
* Kobolt finns inte enbart i Kongo utan utbrytning sker även till exempel i Finland. Kobolten kommer upp till 95 procent som biprodukt från brytningen av andra typer av malm.

*I undersökningen rekommenderas att köra försiktigt med bra odubbade vinterdäck.*

* En undersökning (2016) från finska teknologiska forskningscentralen (VTT) visar att greppet blir bäst när minst hälften av alla däck är dubbdäck. Även de som kör med dubbfria vinterdäck drar nytta av dubbdäck som gör vägbanan mer sträv vilket gör att odubbade däck får bättre grepp.
* I debatten om vinterdäck är det viktigt att uppmärksamma både trafiksäkerhets- och miljöaspekter utan att ta parti för antingen dubbdäck eller odubbade däck.
* Alla bilister ska ha rätt att fritt välja den typ av säkra vinterdäck som de anser passar bäst för deras körerfarenhet, körsätt och förhållanden där de huvudsakligen kör i.

**Läs mer:** <https://www.nokiantyres.se/innovativt-arbete/dackfakta/gatudamm/hur-skapas-gatudamm-och-hur-kan-man-minska-det/>

**För mer information kontakta:**

Jarmo Sunnari, Manager, SRA, tel. +358 10 401 7975, jarmo.sunnari@nokiantyres.com

Emil Sundholm, Product Manager, tel. 08 474 74 64

emil.sundholm@nokiantyres.com