

Fredagen den 18 november

Kl. 10.00

*Om föreskrifterna om
användningen av
dubbdäck*

Förhandlingarna leddes av förste vice talmannen.

1 § Justerades protokollet för den 10 november.

2 § Svar på interpellation 1988/89:25 om föreskrifterna om användningen av dubbdäck

Anf. 1 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Fru talman! Karin Israelsson har frågat mig om regeringen är beredd att bryta upp beslutet rörande förbud mot dubbdäck för tunga fordon samt ompröva den förkortade dubbanvändningstiden för bilar.

I den trafikpolitiska propositionen (1987/88:50) föreslog regeringen att användningstiden för dubbade däck skulle begränsas till perioden den 1 november t.o.m. den 31 mars samt att dubbdäcksförbud för tunga fordon skulle införas. Om det fanns särskilda skäl att använda dubbdäck på tunga fordon borde detta enligt propositionen tillgodoses med dispenser.

Trafikutskottet och riksdagen hade inget att invända mot dessa förslag.

Den 4 augusti 1988 gav regeringen trafiksäkerhetsverket och vägverket ett uppdrag rörande dubbdäck.

Trafiksäkerhetsverket har därefter ändrat sina föreskrifter. För personbilar och andra lätta fordon innebär ändringen att dessa fordon inte får använda dubbdäck under tiden första måndagen efter annandag påsk t.o.m. den 31 oktober. Denna huvudregel har dock ett viktigt undantag. Undantaget anger att dubbdäck får användas även under denna tid om det *råder* eller *förutses* vinterväglag och det därvid är motiverat att använda dubbdäck.

De tunga fordonen, dvs. de med en totalvikt över 3,5 ton, får enligt trafiksäkerhetsverkets föreskrifter inte vara utrustade med dubbdäck fr.o.m. den 1 november 1990.

Utryckningsfordon är undantagna från dessa föreskrifter om dubbdäck. För övriga fordon kan verket besluta om undantag.

Bakgrunden till trafiksäkerhetsverkets föreskrifter är främst att beläggningsskadorna på vägarna har ökat mycket kraftigt med åtföljande trafiksäkerhetsproblem, bl.a. risker för vattenplaning till följd av spårbildning. Den del av beläggningsskadorna som orsakas av dubbar kan uppskattas till ca 400 milj. kr. per år. Vägslitaget är särskilt markant under våren. Vinterväglag är dock sällan vare sig omfattande eller långvarigt under oktober och april. Med

Prot. 1988/89:27
18 november 1988

*Om föreskrifterna om
användningen av
dubbdäck*

hänsyn härtill bedömdes användningstiden för dubbdäck kunna kortas utan att trafiksäkerheten blir eftersatt. Då påsken innebär en av årets trafiktoppar är det lämpligt att låta denna tid ligga inom dubbdäcksperioden. Avsikten med den förkortade dubbdäckssäsongen är att få en så bra säkerhet som möjligt under hela året.

Vad gäller tunga fordon är dessa normalt inte utrustade med dubbdäck. Syftet med förbudet är att förhindra att dessa i framtiden utrustas med dubbdäck. Om även den tunga trafiken börjar använda dubbdäck kommer nämligen beläggningsslitage att bli oerhört omfattande och medföra betydande trafiksäkerhetsrisker för övriga trafikanter.

I det uppdrag som regeringen i augusti gav till trafiksäkerhetsverket och vägverket angavs bl.a. att verken gemensamt skulle utreda möjligheterna att kraftigt minska det beläggningsslitage som orsakas av dubbdäcken. Verken skall utgå från det handlingsprogram som dessa verk tillsammans med statens väg- och trafikinstitut överlämnade till regeringen i juni 1987. Utredningen skall också omfatta förutsättningarna för och konsekvenserna av att införa förbud mot dubbdäcksanvändning för fordon på hela eller delar av vägnätet samt möjligheten att utnyttja ekonomiska styrmedel (dubbavgift) för att minska användningen av dubbdäck. Utredningen skall även belysa hur olika åtgärder inverkar på trafiksäkerheten. En jämförelse skall också göras mellan dubbdäcks och andra vinterdäcks trafiksäkerhetseffekter samt kostnader för beläggningsslitage för såväl normala vintrar som vintrar med extrema nederbördsförhållanden. Detta utredningsuppdrag inkl. förslag till de författningsändringar som behövs skall redovisas till regeringen före den 30 juni 1989.

Regeringen är således inte beredd att riva upp det beslut som fattats om förkortad användningstid för dubbdäck för lätt trafik. Jag anser att vi *dels* bör utvärdera den förkortade dubbanvändningstiden efter denna vintersäsong. *dels* bör invänta resultatet av trafiksäkerhetsverkets och vägverkets utredningsuppdrag till nästa halvårsskifte. Först därefter finns det underlag för ställningstagande till eventuella ändringar i gällande regler. De bestämmelser som nu gäller för dubbdäck syftar till att få en så trafiksäker situation som möjligt över hela året. Spårbildning innebär ju, som Karin Israelsson säkert känner till, en betydande risk för vattenplaning med svåra olyckor som följd.

Anf. 2 KARIN ISRAELSSON (c):

Fru talman! Jag vill tacka statsrådet för svaret på min interpellation.

Beslutet att förbjuda dubbdäck under oktober månad samt att förkorta användningstiden så att den gäller fram till påsk har med rätta orsakat protester.

Några frågor som ställts med anledning av beslutet vill jag gärna upprepa i denna kammare.

Vilka forskningsunderlag ligger till grund för påståendet att det är enbart dubbdäcken som orsakar spårbildning i vägbanan?

Enligt rapporter från länder som har förbud mot dubbdäck har man insett att spårbildningen har andra orsaker.

I Tyskland har dubbdäck varit förbjudna i tio år. Man har inte lyckats få bort spårbildningen i vägbanan, och vinterväghållningen är fortfarande lika

dyr. I Danmark är vägnätet mindre än i Sverige, man har mildare klimat, nästan aldrig blixthalka, och 5 % av bilisterna använder dubbdäck. Trots detta slits vägarna hårt under vinterhalvåret. Kostnaden motsvarar 300 miljoner i svenska kronor räknat.

Detta talar emot att dubbdäcken skulle vara den enda boven i vägslitagedramat. Orsakerna verkar i stället vara andra. Den ökande tunga trafiken måste ge skador på vägar som inte är dimensionerade för denna tilltagande påfrestning.

Alltför många transporter överförs från järnväg till landsväg. Ett exempel är mitt eget hemlän. Malmen från Laisvall har tidigare transporterats via inlandsbanan och ner mot Rönnskär med järnväg. Nu överges detta transportsätt. Samma sak gäller alla de timmertransporter som tidigare gått på inlandsbanan men som nu kommer att gå via landsvägsnätet. Jag är helt övertygad om att vägkvaliteten kommer att påverkas.

Varför förespråkar då jag dubbanvändning? Jag vet som mångårig bilist, som fått lov att köra i alla väglag, vad det innebär av trafiksäkerhet att använda däck med dubb.

Blixthalkan på hösten som kommer innan snön har kommit är farlig, liksom den halka som uppstår under våren. Då är dubbdäcken ett bra skydd.

Med nuvarande bestämmelse blir det helt godtyckligt när däcken skall skiftas, åtminstone för oss som bor i de norra delarna av landet. Men jag kan försäkra att alla bilar som kör på krokiga, halkiga vägar med skolelever och med transporter av gods till gårdar som ligger utspridda såsom är fallet i lantbrukartrakter av Östergötlands karaktär, behöver dubben som extra säkerhet under just de perioder som förbudet gäller.

Att sätta gränsen vid påsk förefaller också ologiskt. Påsk infaller enligt ett bestämt schema som beror på månen. I år inföll påsken under den första veckan i april, vecka 13. 1989 kommer påsken att infalla i vecka 12 och 1990 i vecka 15. Dessutom tillbringar allt fler människor påsklovet i fjällen och kommer dit på påskafton. Då får de ha dubbdäck, men när de åker hem veckan efter påsk är dubbdäcken förbjudna, både för dem och för dem som bor på orten.

När det gäller trafiksäkerheten visar en finländsk studie att olycksfallen ökar med 10 % om man kör utan dubbdäck. Redan nu inträffar i Sverige 650 dödsolyckor varje år. Det skulle enligt denna undersökning betyda att flera skulle dö eller skadas i trafikolyckor genom detta beslut.

Att försöka reparera vägslitage genom att införa förbud mot dubbdäck måste vara fel sätt när det är mera resurser till vägunderhåll som behövs.

När det gäller den tunga trafiken antar jag att busstrafiken i Norrlands inland räknas dit. De busschaufförer jag talat med anser att de får stora svårigheter att klara sitt arbete om de inte får använda dubbdäck. De har mycket pressade körturer, många har prövat odubbade däck, men det har inneburit svårigheter att klara t.ex. branta backar som varit isbelagda.

De har dessutom utgjort en stor säkerhetsrisk, då de inte kunnat bromsa tillräckligt effektivt i utsatta positioner. Älgar och renar använder sig också av våra vägar.

Särskilt under höst och vår behövs dubben, men även under vintern på snöföre, där dubben absolut inte kan nöta på asfalten, som ju är täckt av snö.

Prot. 1988/89:27
18 november 1988

*Om föreskrifterna om
användningen av
dubbdäck*

Salt används inte på dessa vägar.

För något år sedan rekommenderades även ett minsta mönsterdjup på däck med 1 mm. Det verkar inte logiskt att ersätta dubbdäck med däck som kan ha ett mönsterdjup på bara 1 mm. Man borde kräva 3 mm. Då undviker man vattenplaning, man förkortar bromssträckan och man blir betydligt säkrare i trafiken.

Jag vill fråga statsrådet om man kan ange i vilken utsträckning vattenplaning har berott på slitna däck, jämfört med dåligt underhållna vägar med spårbildningar i vägbanan.

Sammanfattningsvis anser jag att det finns ett visst cyniskt hopp att denna vintersäsong skall visa på det olyckliga i att förbjuda dubbdäck när de behövs och tillåta slitna däck som ger säkerhetsrisker.

Bristen på underhåll får aldrig betalas med att vi offrar människoliv på våra vägar.

Det är positivt att i svaret höra att utvärdering skall ske av denna första säsong och att man inväntar resultatet av den utredning som pågår. Jag hoppas att det blir en inlaga där omtanken om trafiksäkerheten får råda.

Nu vet man aldrig i förväg hur vintervädret blir, det kanske inte blir någon extrem vinter.

Jag hoppas för min och mina medtrafikanter skull att beslutet innebär en återgång till de gamla reglerna.

Enligt vägverket är eftersläpningen på det statliga vägnätet när det gäller underhåll 4,6 miljarder kronor. Detta skall då ställas i relation till den snabba ökningen av trafiken, som jag inledningsvis redogjorde för. Enligt gjorda prognoser har man räknat med en enprocentig ökning varje år fram till år 2000. År 1986 ökade trafiken med 6 % och 1987 med 5 %. Så ser verkligheten ut.

Då är det en felsatsning att förbjuda dubbdäck och tro att det skall hjälpa. Detta borde ha stått klart innan det olyckliga beslutet fattades. Jag hoppas att förnuftet får råda och att dubbdäcken får finnas kvar.

Anf. 3 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Fru talman! Jag har inte hävdad, och jag har inte hört någon annan göra det heller, att dubbdäcken skulle vara den enda orsaken till den ökade förslitningen av vägnätet och till spårbildningen. Det finns säkert flera orsaker. Men jag känner mig ganska övertygad efter de redovisningar som gjorts om att dubbdäcken är en starkt bidragande orsak till förslitningen. Men vi i Sverige är inte ensamma om att göra den erfarenheten. Det har ju föranlett norrmännen att göra motsvarande ändring, alltså att förkorta dubbdäckssäsongen. Jag tror att klimatförhållandena i Norge är mera jämförbara med våra än vad de är i exempelvis Danmark, som Karin Israelsson åberopade.

Jag hävdar alltså inte att dubbdäcken är den enda orsaken, utan trafikökningen har naturligtvis bidragit, och själva beläggningens utformning kan också vara en orsak till att det uppstår spårbildning. Alla dessa komponenter måste man naturligtvis framöver undersöka för att vi skall få så trafiksäkra vägar som möjligt, för det är ju den gemensamma utgångspunkten för alla dessa åtgärder.

Jag har under den tid jag sysslat med dessa ting blivit mer och mer övertygad om att det sällan, när vi talar om trafiksäkerhet, finns en enkel orsak till problemen, och lika sällan finns en enkel lösning på problemen. Ofta är det fråga om en kombination av åtgärder som skall till för att vi skall få säkrare trafik.

Karin Israelsson betonade, och det vill jag också gärna göra, att det skall göras en utvärdering av förändringen för att se vad den har gett för resultat. Det finns ingen anledning att göra några slutgiltiga omdömen förrän vi har sett utvärderingen och de ytterligare förslag som de trafikansvariga myndigheterna kan komma med.

När Karin Israelsson menar att detta skulle vara oförnuftigt vill jag ändå sätta ett frågetecken. Förkortningen av dubbdäckssäsongen är ju ingenting som regeringen har hittat på eller ensam föreslagit. Förslaget fanns med i den trafikpolitiska propositionen, och en praktiskt taget enhällig riksdag står bakom beslutet. De synpunkter som kom till uttryck vid riksdagsbehandlingen var snarare att man ville gå längre och ifrågasätta dubbdäcken över huvud taget.

Så långt har inte regeringen gått, utan vi har sagt att vi prövar nu systemet med en förkortad dubbdäckssäsong. Vi hoppas att det skall bidra till en ökning av trafiksäkerheten under hela året och att vi skall bli av med en del av de mycket allvarliga olyckor som vi har fått uppleva på grund av spårbildning och vattenplaning under sommarhalvåret. Målsättningen är att vi totalt skall få en säkrare trafik.

Sedan är det klart att man kunde hoppas att Karin Israelsson, när hon interPELLERADE, hade noterat vad som står i de beslut som gäller. Argumentet om de olika tidpunkterna för påsken är ju inte relevant, eftersom det inte är som Karin Israelsson säger – att trafikanterna kan åka till sina fjällsemestrar med dubbar men sedan måste åka hem utan dubbar. Just med hänsyn till att påsken innebär en trafiktopp är beslutet utformat så att dubbar kan användas under både ditresan och hemresan, för annars skulle det uppstå mycket stora praktiska problem.

Därför är det mycket omotiverat att upprepa kritiken på den här punkten – en kritik som möjligen kunde ha varit berättigad i diskussionen innan reglernas utformning hade bestämts. Trafikanterna kan i det här avseendet känna sig trygga i fråga om att få använda sina däck.

Anf. 4 KARIN ISRAELSSON (c):

Fru talman! Det är en intressant diskussion. Det är bra att det kommer fram att det inte bara är dubbdäcken som orsakar slitage på vägarna. Jag tror att dubbdäcken står för en mycket liten del av det slitage som vi ser och upplever i form av faror som vattenplaning sommartid.

Precis som kommunikationsministern säger finns det många andra orsaker. Den tunga trafiken står för de största skadorna, och det vore då motiverat att man, i stället för att använda landsvägstransporter, såg till att det järnvägsnät som vi har och som är väl lämpat för detta också utnyttjades för de tunga transportererna. Då skulle också slitaget på vägarna minska. Men i stället går man i stor utsträckning över från järnvägstransport till landsvägs-transport, vilket innebär en ytterligare ökning av slitaget på vägar som

Prot. 1988/89:27
18 november 1988

*Om föreskrifterna om
användningen av
dubbdäck*

kanske inte klarar av det. Den trafikökningen är nog den allra största boven i det här dramat.

Mönsterdjupet på däckerna är en detalj som har stor betydelse i det här sammanhanget. Förhoppningsvis kunde man se till att det krävdes ett djupare mönster i däckerna, vilket skulle ge en bättre säkerhet för trafikanter och medtrafikanter.

Jag vet också att trafikpropositionen har gått igenom i riksdagen och att debatten då var mycket enkel – när man bara diskuterade dubbdäcken. Det är ofta så med de beslut som fattas här i riksdagen att alla inte hinner vara med. Det gäller särskilt i den strida ström av propositioner som kom under den period då den trafikpolitiska propositionen lades fram. Det fanns små möjligheter att tränga in i alla detaljförslag. Det är bra att utredningen kommer och att en utvärdering sker av vad som händer under denna säsong. Jag hoppas fortfarande att vi skall få regler som är möjliga att följa. Under hösten har det varit oklart för oss som bor i län som har en tidig vinter när dubbdäck skall få användas. Man kan också tänka sig regler där det görs skillnad på klimattyper. Sverige är ett mycket avlångt land med olika typer av klimat, och att samma regler skall gälla över hela landet är kanske inte det bästa. Det finns alltså anledning att se på hur dessa regler slår.

Överläggningen var härmed avslutad.

3 § Föredrogs och hänvisades

Motionerna

1988/89:Fi4–Fi35 till finansutskottet

1988/89:Ju2 till justitieutskottet

4 § Anmäldes och bordlades

Motion

med anledning av riksdagens förvaltningskontors förs. 1988/89:13 angående

ökat stöd till riksdagens ledamöter

1988/89:K4 av Birger Schlaug (mp)

5 § Anmäldes och bordlades

Skatteutskottets betänkanden

1988/89:SkU1 Mervärdesskattefri försäljning på flygplats (prop. 1988/89:21)

1988/89:SkU2 Begränsad skattskyldighet för vissa stiftelser (prop.

1988/89:34)

Lagutskottets betänkanden

1988/89:LU1 Översyn av lagen om fastighetsmäklare

1988/89:LU2 Det allmännas skadeståndsansvar m.m.

1988/89:LU3 Integrerade transporter

1988/89:LU4 Vissa skadeståndsfrågor

1988/89:LU5 Vissa försäkringsfrågor

1988/89:LU15 Verkställighet m.m. av utländska underhållsavgöranden
(prop. 1988/89:32)

Prot. 1988/89:27
18 november 1988

Meddelande om fråga

Utrikesutskottets betänkanden

1988/89:UU1 Fred och nationell försoning i Etiopien

1988/89:UU3 Sveriges relationer till de baltiska republikerna

Försvarsutskottets betänkanden

1988/89:FöU1 Utländska långtradare

1988/89:FöU2 Räddningstjänstfrågor

1988/89:FöU3 Medalj för insatser inom frivilligförsvaret

1988/89:FöU4 Kommission om det svenska kärnvapenprogrammet

Socialförsäkringsutskottets betänkanden

1988/89:SfU1 Socialavgifter m.m.

1988/89:SfU4 Uppehålls- och arbetstillstånd m.m.

Socialutskottets betänkanden

1988/89:SoU2 Vissa hälso- och sjukvårdsfrågor

1988/89:SoU4 Hjärnrelaterade dödsriterier m.m.

1988/89:SoU10 Socialstyrelsens nya organisation (förs. 1988/89:7)

Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU2 Ändrade bestämmelser om felparkeringsavgifter, m.m. (prop.
1988/89:6)

6 § Meddelande om fråga

Meddelades att följande fråga framställts

den 18 november

1988/89:261 av *Karin Israelsson* (c) till justitieministern om upphävande av adoption i vissa fall:

För drygt 20 år sedan genomfördes de första adoptionerna av utländska barn. Många familjer fick då lyckan att bli barnfamilj.

För de barn som då mottogs från bl.a. Korea innebär det inte i alla fall att föräldra-barn-relationerna blev de bästa. Alla familjer var inte lämpliga som barnfamiljer, och barnets situation blev inte den tänkta.

Det har nu framkommit önskemål från barn som kommit under dessa förhållanden att adoptionen skall kunna upphävas. Detta är inte möjligt efter en lagändring som trädde i kraft 1972. Det kan dock finnas inte minst känslomässiga skäl att i vissa fall tillåta att adoptionen upphävs.

Jag vill med anledning av detta fråga justitieministern om regeringen är beredd att verka för att införa lättnader i nu gällande lagstiftning som kan medföra att adoptioner i vissa fall upphävs.

Prot. 1988/89:27 7 § Kammaren åtskildes kl. 10.20.

18 november 1988

In fidein

BENGT TÖRNELL

/Gunborg Apelgren