

# Motion till riksdagen

1989/90:T338

av Karin Israelsson (c)

Dubbdäcksanvändningen m.m.

---

Fran och med vintersäsongen 1988 infördes i vårt land ändrade regler för dubbdäcksanvändning. Den period som dubbdäck numera får användas är betydligt förkortad jämfört med tidigare. Dessa regler gäller likvärdigt över landet.

Blixthalkan skapar stora problem och där är de dubbade däcken överlägsna när det gäller väghållningen. Blixthalka uppträder oftast i Syd och Mellansverige. För de norra delarna av landet är det också den första snön och den första halkan liksom det oberäkneliga värvädret som utgör de största olycksfallriskerna. Det är därför mycket olyckligt att detta beslut har fattats som innebär att dubbar förbjuds när de verkligen behövs.

Anledningen till dubbförbudet sågs vara det ökade slitaget av vägbanorna som noterats de senaste åren. I de länder där man genomfört förbud för dubbdäck har det visat sig att vagslitaget ej påverkats. Således har Västtyskland under en tioårsperiod helt förbjudit dubbdäck. Under vararna uppkommer dock stora skador på vägarna även där. Det visar sig att det inte är dubbarna som står för skadorna utan det är det ökade antalet bilar och inte minst de alltmera tunga laster som dessa transporterar som till största delen orsakar slitaget.

För den tunga trafiken kommer det på sikt att bli förbud med dubbade däck. Detta innebär för alla de timmertransporter och busstransporter som sker idag i Norrlands inland stora problem. Man har prövat att köra utan dubbar vissa bussträckor, med den påföljden att man inte kunnat hålla tidtabellen och med många tillbud till olycksfall.

När det gäller trafiksäkerhetsaspekten anser jag det märkligt att vi förbjuder dubbdäck under allt längre period samt godkänner ett mönsterdjup i däcken på en millimeter. Vore det en strävan att ge en god trafiksäkerhet borde mönsterdjupen vara tre millimeter. Detta gäller oavsett dubbdäcken används eller inte. Inte minst när det gäller vattenplaning har mönsterdjupen stor betydelse för bilens förmåga att styras.

Enligt vissa beräkningar skulle förbudet av dubbdäck innebära att fem procent av de svenska vägarna slapp dubbslitage. På 95 procent av vägarna är det till största delen helt andra faktorer än dubben som orsakar de skador som ökar.

Dessa skador beror i stället på dåligt vägunderhåll, dålig vägbyggnad, dåligt eller tunt ytmaterial och inte minst tung trafik. De skador som åstadkoms

koms genom dubbar sker på de mest trafikerade vägarna främst runt storstäderna och svarar för fem procent av alla skador. Det kostar cirka 50 miljoner per år att reparera dessa skador. För övriga vägar åstadkommer dubbarna försumbara skador. Trots ett dubbförbud behövs dock 90 procent av de totala reparationskostnaderna för att reparera skador beroende av andra orsaker.

Det är därför beklämmande att bristen på vägunderhåll och dåligt byggda vägar skall repareras med att bilisterna inte får utnyttja de säkrare vägegenskaper som dubbdäcken utgör. Genom att alltmåra överföra transporter från järnväg till landsväg kommer vägnätet ytterligare att försvagas och försämråras.

Detta förhållande gäller i de norra länsdelarna där timmer- och malmtransporter överförs från inlandsbanan till landsväg. Samtidigt ökar det vägtryck som lastbilarna får utsätta vägbanan med. Samtidigt sker det ytterst få förbättringar av redan hårt slitna vägar. Detta tillsammans med de svåra påfrestningar som väderleksförhållandena utsätter vägbanan för utgör ett stort hot mot trafiksåkerheten i dessa trakter.

Det finns alltså betydligt starkare skål att lägga över transporter från landsväg till järnväg i stället för att minska på den tid dubbdäck får användas.

## Hemstållan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begår att användning av dubbdäck återinförs enligt tidigare gällande regler,
2. att riksdagen hos regeringen begår förslag till ökat mönsterdjup på däck.

Stockholm den 25 januari 1990

*Karin Israelsson (c)*