

## Motion till riksdagen 2019/20:1909

av **Lina Nordquist (L)**

# Dubbdäck

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmana regeringen att göra en översyn av regelverket för användning av dubbade vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Regelverken för dubbade vinterdäck kräver en avvägning mellan arbetsmiljö, trafik-säkerhet, vägsitage och miljö. Många bilister behöver dubbdäck vintertid för att kunna resa säkert; på enskilda vägar och statliga landsvägar i klass 4–5 som normalt inte har förebyggande halkbekämpning kan vägbanan vintertid vara så hal och friktionstalen så låga att elektroniska antisladdsystem inte räcker till. Enligt Trafikverkets under-sökningar minskar dubbdäck risken för en dödlig olycka på vinterväglag med 42 %, jämfört med odubbade vinterdäck. Det är inte underligt att 96 % av bilförarna i Norrbottens och Västerbottens län väljer att köra med dubbade däck vintertid och 90 % av förarna i Jämtlands, Västernorrlands, Gävleborgs och Dalarnas län. Norska under-sökningar visar dessutom att väggreppet överlag förbättras på is om hälften av fordonen har dubbdäck som ruggar upp is och vägbanan.

En viktig anledning till att å andra sidan begränsa användningen av dubbdäck då de inte behövs är att dubbdäckens slitage gör att grova partiklar (PM10) från vägbanan och dubbar sprids i luften. Partikelutsläppen har lyckligtvis minskat avsevärt genom dubb-däcksförbud i belastade stadsmiljöer och genom nya krav på dubbdäckens utformning (TSFS 2009:19). I miljöpåverkan bör tas hänsyn till att dubbdäck ökar koldioxid-utsläppen något, men också att minskad dubbdäcksanvändning inte behöver förbättra miljön, om ett förbud innebär ökad användning av sand eller salt för att motverka halka.

Enligt nuvarande regelverk innebär balansgången mellan miljö och trafiksäkerhet att bilister i hela Sverige ska använda vinterdäck fram till den 31 mars varje vår. Vinterdäck med dubbar måste tas av senast 15 april, om det inte råder vinterväglag. Lagen gäller personbilar, såväl som tunga fordon som lastbilar och bussar. Detta ger

samtliga landets bilister två veckor att byta däcken och därmed även två futtiga veckor för alla Sveriges däckverkstäder – cirka åttio kilo däck för varje bil. Det är inte troligt att däckmontörernas arbetsmiljö förblir opåverkad av denna extrema belastning.

En klok avvägning mellan trafiksäkerhet, miljöpåverkan och därtill arbetsmiljö vore enligt min mening att överväga en månads tid för däckbyte, parallellt med ett införande av regionalt differentierade datum för dubbdäcksförbud. Norra Sverige skulle ofta ha god nytta av dubbdäcken i ytterligare två veckor (bytesperiod exempelvis den 1 april–30 april), medan mellersta och södra Sverige möjligen skulle kunna byta till sommardäck en eller ett par veckor tidigare (exempelvis den 21 mars–20 april eller den 16 mars–15 april). Detta bör undersökas. Eftersom Naturvårdsverkets statistik visar att Skåne och Hallands län har högre partikelmedelvärden än Södermanland, som i sin tur har högre medelvärden än Jämtland, skulle regionalt differentierade datum för dubbdäcksanvändning dessutom kunna förbättra luftkvaliteten i de län som idag har högst partikel förekomst.

Sammanfattningsvis måste dubbdäck kunna användas där de behövs och det behovet varierar över landet. En regional differentiering med väl tilltaget tidsspänn för däckbyte skulle ge hög trafiksäkerhet, låg miljöpåverkan och samtidigt värna människors arbetsmiljö.

*Lina Nordquist (L)*