

Motion till riksdagen

1989/90:T339

av Carl G Nilsson (m)

Dubbdäck

Användningen av dubbdäck är mycket utbredd i Sverige men har under de senaste åren blivit alltmer omdiskuterad. Framför allt i södra och mellersta Sverige är effekten ur trafiksäkerhetssynpunkt mycket tveksam. Dubbarna sliter mycket hårt på vägbanan. I kombination med saltning orsakar de en enorm nedsmutsning av trafikmiljön. Vid barmarkskörning ger de dessutom sämre väghållningsegenskaper än vid körning utan dubbar.

Under de senaste åren har utvecklats däck som ej är avsedda för dubbning men som på grund av sitt mönster och sin gummikvalitet ändå har ett mycket bra väggrepp även på halt underlag. Endast på extremt halt väglag kan det påvisas att dubbade däck är överlägsna dessa moderna s.k. friktionsdäck. De senaste årens relativt milda vintrar har förstärkt effekten av dubbdäckens nackdelar.

Slitaget på asfaltsbeläggningarna är mycket stort. Vägverket beräknar kostnaderna för reparationer enbart för detta till cirka 400 miljoner kronor per år. Runt om – och i – våra städer där trafiken är särskilt tät, är spårbildningen så djup att denna i sig utgör ett trafiksäkerhetsproblem.

Dubbarnas påverkan på trafikmiljön i övrigt är klart negativ. Nedsmutsningen genom kombination saltning och användning av dubbar är så stor att också den helt säkert innebär en trafiksäkerhetsfara. Trafikskyltar och vägmärkingar syns dåligt. Bilarnas strålkastare och fönsterrutor smutsas ner med åtföljande siktproblem. Även bullret från trafiken ökar vid körning med däckdubbar. Enligt gjorda undersökningar ökar bullret med cirka tre decibel i jämförelse med odubbade däck på asfalt/betongbeläggning vid hastigheter mellan 50 och 90 km per timme.

Enligt min mening kan man också säga att många bilister får en falsk säkerhetskänsla genom att köra på dubbdäck. Således är det bevisat att vid körning på barmark är bromssträckan längre med dubbdäck än med odubbade däck. Detta är en ofta förbisedd faktor i denna debatt.

Det finns numera goda alternativ till dubbdäck även för körning i vinterväglag. Utvecklingen av dubbfria vinterdäck har varit mycket framgångsrik. Dessa däck har bra egenskaper vid olika slag av vinterkörning och de har också lika goda egenskaper vid barmarkskörning som konventionella sommardäck.

Dessa typer av däck innebär att bilisten inte behöver dubbel uppsättning hjul och det förenklar vid resor till de länder i Europa som har dubbförbud.

En övergång till dubbfria däck skulle innebära stora kostnadsbesparingar för både bilister och väghållare. Ur trafiksäkerhetssynpunkt torde de positiva effekterna överväga de eventuella negativa.

Mot. 1989/90
T339

Sverige bör med redan gjorda erfarenheter överväga begränsningar eller förud mot användandet av dubbdäck.

Vid ett sådant beslut är det rimligt med en lång övergångstid. Det är skäligt att bilisterna får minst tre år på sig att slita ut redan befintliga däck. Under övergångstiden skall också drivas en upplysningskampanj angående möjligheten att övergå till dubbfria vinterdäck.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om begränsning av användning av dubbdäck.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upplysningskampanj angående dubbfria vinterdäck.

Stockholm den 23 januari 1990

Carl G Nilsson (m)