

Motion till riksdagen

1988/89:T352

av Carl G. Nilsson (m)
Förbud mot dubbdäck

Användning av dubbdäck är mycket utbredd i Sverige och motiveras av bilisterna med ökad trafiksäkerhet. Totaleffekten ur trafiksäkerhetssynpunkt är emellertid mycket omdiskuterad och ur ekonomisk synpunkt torde den vara klart negativ.

Under de senaste åren har utvecklats däck som ej är avsedda för dubbningsmen 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.

Det finns däremot många nackdelar med dubbdäck.

1. Vid barmark sliter dubbarna mycket hårt på asfaltsbeläggningen. De åstadkommer spårbildning som i sig är trafikfarliga och kostnaderna för väghållaren är på grund av dessa spår mycket stora. Vägverket beräknar kostnaderna till 300–400 milj. kr. per år.

2. Dubbarna påverkar miljön och trafiksäkerheten negativt genom buller och nedsmutsning. Enligt gjorda undersökningar ökar bullret med ca. 3 dB i jämförelse med sommardäck på asfalt/betongbeläggning vid hastigheter mellan 50 och 90 km/tim. Den nedsmutsning som sker genom dubbarnas slitage av vägbanan är betydande. Den orsakar stora kostnader för bilägarna och den påverkar trafiksäkerheten negativt genom smutsiga vägmärken samt smutsiga strålkastare och bilrutor.

3. På barmarksvägar med asfalt eller betong är bromssträckan sämre med dubbdäck än med odubbade däck. Man kan säga att många bilister får en falsk säkerhetskänsla genom att köra på dubbdäck på sådant väglag.

Utvecklingen av dubbfria vinterdäck har varit mycket framgångsrik. Dessa s.k. friktionsdäck har visat sig mycket effektiva i olika slag av vinterväglag. På barmarksvägar har de minst lika goda egenskaper som konventionella sommardäck och de har en obetydligt högre ljudnivå än 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 eventuellt negativa.

Sverige bör med redan nu gjorda erfarenheter utfärda ett förbud mot dubbdäck fr. o. m. förslagsvis 1 juli 1992. Det är rimligt med en relativt lång övergångstid. Dels kommer de dubbfria däcken att ytterligare utvecklas. Dels är det skäligt att bilisterna får denna tid på sig att slita ut redan befintliga

däck. Under övergångstiden skall också alla bilister uppmanas att vid nyköp av däck välja det dubbfria alternativet.

Mot. 1988/89
T352

Hemställen

Med stöd av ovan anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att införa förbud mot dubbdäck fr.o.m. den 1 juli 1992.

Stockholm den 25 januari 1989

Carl G. Nilsson (m)