



DRF:s remissvar ang. Vägverkets lägesrapport om vinterdäck:

Varför inte en helårstäckande däcklag!

- Vägverkets lägesrapport om vinterdäck är intressant läsning, säger Anders Karpesjö, VD för Däckspecialisternas Riksförbund – DRF. Mycket är bra och kan bli ännu bättre. Det är viktigt att trafiksäkerhetsfrågan hålls levande. Frågan om miljödäckspremie pekar i rätt riktning, fortsätter han. DRF bidrar också med ett eget förslag: utred frågan om en helårstäckande däcklag.

Rapport lider dock av kunskapsluckor om däck. DRF:s *Kunskapssammanställning om hjul-, fälg- och däckrelaterade olyckor i vägtrafiken* (2009-03-07) visar att statsmakternas systematik för informationsinsamling och analys av tekniska avvikelser i fordons hjulutrustning har brister. Varken STRADA eller Vägverkets djupanalyser ger utrymme för inmatning av hjul-, fälg- och däckdata i tillräcklig utsträckning. Hur Vägverket på sidan 11 kan påstå: ”Bilar med dubbfria vinterdäck är inte inblandade i olyckor i högre utsträckning än bilar med dubbdäck” – blir mot denna bakgrund svårt att förstå.

Miljödäckspremie positivt

Vägverket vill utreda frågan om en miljödäckspremie. Det är samhällsekonomiskt intressant, menar DRF, bl.a. med tanke på den kraftiga lågkonjunkturen.

- Men även för trafiksäkerheten och miljön vore det positivt, säger Anders Karpesjö. Regummeringsindustrin importerar stora mängder däckstommar från kontinenten. Däck från Sverige är ofta så nedkörda (millimeterdjupet) att stommarna inte kan återanvändas. En skrotpremie, gärna på alla typer av däck, skulle kunna vara en proaktiv åtgärd, inte minst med tanke på samhällsekonomi, framkomlighet och trafiksäkerhet. Medan skatter eller avgifter riktade mot dubbade vinterdäck, är orättvist mot dem som måste använda dubbade vinterdäck.

Fel förbjuda dubbdäck

Det är viktigt att hålla isär PM10- och PM2,5-partiklar. PM2,5 har en väsentligt större hälsovådlig effekt än PM10. Dubbade vinterdäck har en marginal betydelse för bildning av PM. PM10 har i ett större sammanhang relativt små vetenskapligt fastställda hälsovådliga effekter och bör givetvis ställas mot den effekt som dubbade kontra odubbade vinterdäck har för trafiksäkerhet och framkomlighet. Ett dubbat vinterdäck har alltid under vissa omständigheter kortare bromssträcka än ett odubbat – oavsett hastigheten på fordonet. Skillnaden i bromssträcka kan betyda liv eller död utanför en skola, och det även vid låga hastigheter.

- Ett totalförbud av dubbade vinterdäck på vissa gator vore orimligt, menar Anders Karpesjö. Det skulle innebära att vägytan inte får den ”ruggning” som krävs för att de odubbade vinterdäcken ska kunna fungera effektivt.

DRF:s uppfattning är annars att en ökad användning av dubbfria vinterdäck bör kunna ske utan större konsekvenser för trafiksäkerheten. Samtidigt finns det ett tillräckligt stort behov av dubbade vinterdäck i hela landet för att inte hasta fram kortsiktiga åtgärder under stark tidspress. Var dessa brytpunkter går framgår inte av Vägverkets rapport.



Däcklag för hela året

Flera punkter i Vägverkets lägesrapport leder till frågan om en samlad däcklag för årets alla tolv månader. DRF är i princip positivt till krav på vinterdäck för svenskregistrerade fordon vid färd till och från utlandet. Men det kan leda till ökad användning av dubbfria vinterdäck under sommarhalvåret. Detsamma gäller begränsad dubbdäckstid. Hur skall regeringen motverka risken för fortsatt körning med sådana däck under sommarhalvåret? För trafiksäkerheten är det viktigt att hantera denna risk. Utred frågan om en helårstäckande däcklag, tycker DRF.

Vägverket vill dessutom utreda en ytterligare förlängning av dubbdäcksförbudet till första april i södra Sverige. Det skulle allvarligt påverka trafikanterna och däckbranschen. Södra Sverige har lägst andel dubbdäck i Sverige. Västkusten och Skåne/Blekinge har mycket hala vägar vid underkyllt regn. Hur skall statsmakterna dra gränserna och hur skall man bevaka en sådan regel?

Bra förslag kan bli ännu bättre

Ett antal av Vägverkets förslag tycker DRF är mycket bra, men de kan bli ännu bättre:

- Vinterdäck på drivaxeln även på utländska tunga fordon - bör gälla hela fordonet som i Norge.
- 5 mm mönsterdjup på däck till tunga fordon – trafiksäkerhetsaspekten bör värderas för hela fordonskombinationen, även släpet.
- Förbättrad vinterväghållning på utsatta platser och på det högratifierade vägnätet – alldeles utmärkt.
- Vinterdäck för utländska fordon med totalvikt av högst 3,5 ton – bra.
- I Vägverkets egen remiss våren 2008 inkluderades 3 mm mönsterdjup på släp till utländska fordon med totalvikt av högst 3,5 ton – det tycker DRF fortfarande vore bra.
- Begränsat antal tillåtna dubbar – förutsätter att trafiksäkerheten inte påverkas negativt.
- Utredning om ökat krav på mönsterdjup på vinterdäck till 4 mm från 3 mm för lätta fordon – det vore bra, skulle ha stor betydelse inte minst för frågor om trafiksäkerhet och framkomlighet.

Kontakt: Anders Karpesjö 0708-560405, anders.karpesjo@drf.se

Däckspecialisternas Riksförbund – DRF bildades år 1937. DRF är branschorganisation för Sveriges auktoriserade däckspecialister, har över 700 medlemmar med de allra flesta däckverkstadskedjorna. DRF:s roll är att genom auktorisation och utbildning bidra till kvalitetssäkring av branschen. Trafiksäkerhet är en högt prioriterad fråga som står inskriven i förbundets stadgar.