

Nya regler för vinterdäck och snökedjor

Remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Remisstid den 30 april 2025

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Lars Strömgren

Sammanfattning av ärendet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har skickat promemorian *Nya regler för vinterdäck och snökedjor* till bland annat Stockholms stad för yttrande. I promemorian föreslås dels att tunga fordon ska medföra snökedjor eller lämpligt slirskydd under perioden 1 november - 15 april, dels förändrade krav gällande användning av vinterdäck. Vad avser kraven på vinterdäck lämnas två olika förslag med syftet att inhämta remissinstansernas synpunkter.

Alternativ 1 innebär att datumgränsen för krav på vinterdäck för personbilar slopas och generella regler om tillräckligt väggrepp i förhållande till väglaget införs samt krav på vinterdäck om det råder vinterväglag.

Alternativ 2 innebär är att datumperioden för krav på vinterdäck förlängs, för både lätta och tunga fordon, till perioden 1 november - 15 april.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har initierat att svara på remissen och svarat med ett kontorsyttrande från miljöförvaltningen.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till ny reglering under förutsättning att alternativ 1 väljs och anser att det är viktigt att effekter för luftkvalitet utreds närmare för de båda alternativen, så att nya regler inte försämrar luftkvaliteten.

Miljöförvaltningen konstaterar att förslagen (särskilt alternativ 2) innebär risk för förlängd dubbdäckssäsong och försämrad luftkvalitet. Förvaltningen anser att det bör

utredas närmare hur luftkvaliteten kommer att påverkas innan en föreslagen ändring om dubbdäck och snökedjor införs och hur den ändrade luftkvaliteten skulle förhålla sig till de nya miljökvalitetsnormerna.

Trafiknämnden anser inte att kommunens verktyg för att hantera lokala effekter på miljö och hälsa är tillräckliga och har sedan år 2012 önskat möjlighet att införa avgifter för dubbdäck. Nämnden ser alternativ 1 som en möjlig väg framåt men befarar att det kan bli svårt för den enskilde individen att bedöma när krav på vinterdäck råder och oklart vilken instans som ska ansvara för, och ta kostnaden för, att kommunicera om när vinterdäck ska sättas på. Nämnden befarar att alternativ 2 bidrar till att försämra luftkvaliteten i Stockholms stad och anser att utredningen behöver fördjupas avseende effekter på luftkvalitet och slitage på vägbanan.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Stockholms stads tydliga målsättning är att luftkvaliteten i Stockholm ska förbättras och halterna av luftföroreningar sänkas. Det har länge varit känt att partikelutsläpp från vägtrafiken ökar risken för lungsjukdomar, hjärt- och kärlsjukdomar, astma och allergi samt andra allvarliga hälsoskador. Ny forskning visar dessutom att de negativa effekterna av luftföroreningar är betydligt större än man tidigare trott och Världshälsoorganisationen (WHO) skärpte därför år 2021 sina riktlinjer för luftkvalitet. Dessa riktlinjer är utgångspunkten för EU:s nya luftkvalitetsdirekt som ska implementeras i svensk lagstiftning.

Mot bakgrund av detta är det oansvarigt att införa nya regler som riskerar försämra luftkvaliteten. Användning av dubbdäck och de utsläpp av partiklar det orsakar har stor påverkan på luftkvaliteten i Stockholm och stockholmarnas hälsa. Kommunens verktyg för att hantera lokala effekter på miljö och hälsa är inte tillräckliga. Vi behöver fler styrmedel för att bidra till att förbättra stockholmarnas hälsa, inte nya regler som riskerar försämra den. Regeringen behöver implementera EU:s nya luftkvalitetsdirektiv i svensk lagstiftning och därefter noga utreda, överväga och se över förslagen kring nya regler för vinterdäck. Regeringen borde även gå vidare med Transportstyrelsens förslag från år 2019 om att införa möjlighet för kommuner att bötfälla parkerade fordon som inte uppfyller gällande regler avseende dubbdäcksförbud och miljözoner.

Stockholm den 23 april 2025

Lars Strömgren

Bilaga

Remiss – Nya regler för vinterdäck och snökedjor, dnr KS 2025/206-1.1

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Ärendet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat promemorian *Nya regler för vinterdäck och snökedjor* till bland annat Stockholms stad för yttrande. I promemorian föreslås dels att tunga fordon ska medföra snökedjor eller lämpligt slirskydd under perioden 1 november - 15 april, dels förändrade krav gällande användning av vinterdäck. Vad avser kraven på vinterdäck lämnas två olika förslag med syftet att inhämta remissinstansernas synpunkter.

Alternativ 1 innebär att datumgränsen för krav på vinterdäck för personbilar slopas och att det i stället införs generella regler om tillräckligt väggrepp i förhållande till väglaget samt krav på vinterdäck om det råder vinterväglag. Datumreglerade vinterdäckskrav föreslås kvarstå för tunga fordon och förlängas till perioden 1 november - 15 april.

Alternativ 2 innebär är att datumperioden för krav på vinterdäck förlängs, för både lätta och tunga fordon, till perioden 1 november - 15 april.

Remissammanställning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och trafiknämnden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har önskat svara på remissen och svarat med ett kontorsyttrande från miljöförvaltningen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 april 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Dubbdäcksanvändning bidrar genom nötning på snö- och isfri vägbana till försämrad luftkvalitet i och med att mikroskopiska partiklar bildas. Vid inandning kan de luftburna partiklarna ge skadliga hälsoeffekter. Med syftet att få lägre halter av farliga partiklar i luften införde Stockholms stad den 1 januari 2010 dubbdäcksförbud på större delen av Hornsgatan. Sedan den 1 januari 2016 omfattar dubbdäcksförbudet även Fleminggatan och del av Kungsgatan.

Eftersom det råder barmark under en stor del av vintersäsongen i Stockholm befarar stadsledningskontoret att det skulle bidra till att försämma luftkvaliteten i Stockholms stad om tidsperioden för krav på vinterdäck utökas till att gälla 1 november - 15 april. Stadsledningskontoret avråder därför från alternativ 2.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till ny reglering under förutsättning att alternativ 1 väljs, som innebär att regler om tillräckligt väggrepp införs och datumgräns för vinterdäck slopas för personbilar.

I Stockholms stads Miljöprogram 2030, beslutat av kommunfullmäktige den 23 september 2024 (dnr KS 2023/682), framgår det att stadens målsättning är att

luftkvaliteten i Stockholm ska förbättras och halterna av luftföroreningar ska sänkas. Utgångspunkten i arbetet är att nå Världshälsoorganisationens (WHO:s) rekommenderade riktvärden. I tillägg till detta kommer miljökvalitetsnormerna för luft att skärpas till år 2030 i och med antagandet av EU:s nya luftkvalitetsdirektiv.

Stadsledningskontoret anser att det är viktigt att effekter för luftkvalitet utreds närmare för de båda alternativen, så att nya regler inte försämrar luftkvaliteten.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 21 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen konstaterar att förslagen, i synnerhet alternativ 2, innebär en risk för förlängd dubbdäckssäsong med 4 till 6 veckor vilket medför risk för försämrad luftkvalitet.

Förslaget innebär en förlängd dubbdäckssäsong främst under hösten. Förvaltningen ser positivt på detta eftersom de högsta luftföroreningshalterna normalt uppstår under våren då dubbdäck används samtidigt som det är barmark och torrt väder.

Förvaltningen bedömer att det framförallt finns risk för att partikelhalten (PM10) kan komma att öka med anledning av ett ökat väg- och däckslitage. Åtminstone om det förlängda vinterdäckskravet leder till att dubbdäck används under en längre tid. Friktionsdäck har visat sig ge upphov till ungefär samma halter som sommardäck och bedöms därför inte leda till en försämrad luftkvalitet.

Staden har klarat de nu gällande miljökvalitetsnormerna för PM10 sedan flera år tillbaka mycket tack vare de driftåtgärder som utförs av trafikkontoret (t.ex. dammbindning) och införda dubbdäcksförbud som har lett till minskad andel dubbdäck i innerstaden. Fortsatta insatser behövs dock för att miljökvalitetsnormerna även fortsättningsvis ska kunna klaras.

Totalt tillåts idag 35 antal överskridanden per år av gällande normhalt för dygnsmedelvärde (50 µg/m³) innan normen anses överskridas.

De nya miljökvalitetsnormerna enligt EU:s nya luftkvalitetsdirektiv (2024/2881) som börjar gälla och ska vara uppfyllda år 2030 innebär en skärpning av miljökvalitetsnormen från 50 till 45 µg/m³ som dessutom får överskridas max 18 gånger per år, dvs. en minskning av halten med 5 µg/m³ och nästan en halvering av antal tillåtna överskridanden. EU-direktivet implementeras för närvarande i svensk lagstiftning och det är oklart om Sverige kommer att besluta om ännu skarpare normer.

Det är särskilt minskningen av antal tillåtna överskridanden som kommer att vara en utmaning för staden att klara. De nya EU-normerna för PM10 har endast klarats under enstaka år i Stockholm, medan de nu gällande normerna har klarats senaste 10 åren.

Förvaltningen har tillsammans med Trafikverket utfört en utredning för att uppskatta påverkan på PM10-halterna av förlängd dubbdäckssäsong. I utredningen analyserades om en förlängning av dubbdäckssäsongen från 15 april till 30 april skulle leda till högre PM10-halter. Resultatet av analysen visade upp till 2 fler antal dygn med PM10-halter över miljö kvalitetsnorm och 7 fler antal dygn med halter över nationella miljö kvalitetsmiljömål beroende på vilket år som analyserades. Överskridandena väntas inte bli lika många under höstsäsongen eftersom vädret normalt är fuktigare under hösten. Miljöförvaltningen bedömer dock att det finns en viss risk för en ökning av överskridandena även under hösten med en förlängd dubbdäckssäsong.

Förvaltningen noterar att det i promemorian står följande: ”att effekter på miljö och människors hälsa till följd av dessa förslag bedöms begränsade till sin omfattning. I den mån lokala effekter uppstår finns verktyg för kommuner att hantera dessa effekter lokalt.” Som exempel nämns väghållningsåtgärder såsom mer frekvent gatustädning och dammbindning samt trafikplanering. Förvaltningen vill belysa att det med väghållningsåtgärder medföljer höga kostnader för staden och att det finns begränsningar för vad staden kan göra för att hantera effekterna. De driftåtgärder som utförs kan minska höga halttoppar, men inte alltid i den utsträckningen att normhalten klaras. Vidare är inte regelefterlevnaden 100 % i t.ex. miljözoner och på gator staden har infört dubbdäcksförbud, vilket begränsar effekten av dessa åtgärder.

Kommunerna behöver få ytterligare verktyg och ökad rådgivning för att kunna arbeta med regelefterlevnad på ett mer effektivt sätt, t.ex. möjlighet att bötfälla parkerade fordon som inte uppfyller gällande regler i likhet med Transportstyrelsens förslag 2019 om ett kompletterande förbud för miljözoner. Förslaget innebär att fordon som inte får köra i en miljözon inte heller ska få stanna eller parkera i zonen och att övervakningen och bötfällningen av parkerade fordon skulle ske av kommunens parkeringsvakter. Idag är det främst kommunikationsinsatser som kommunen kan arbeta med.

Med anledning av den ökade risken för försämrad luftkvalitet anser förvaltningen att det bör utredas närmare hur luftkvaliteten kommer att påverkas innan en föreslagen ändring om dubbdäck och snökedjor införs och hur den ändrade luftkvaliteten skulle förhålla sig till de nya miljö kvalitetsnormerna.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 mars 2025 följande.

1. Trafikkontoret godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 6 februari 2025 har i huvudsak följande lydelse.

I Stockholms stads Miljöprogram 2030 framgår det att stadens målsättning är att luftkvaliteten i Stockholm ska förbättras och halterna av luftföroreningar ska sänkas. Utgångspunkten i arbetet är att nå WHO:s rekommenderade riktvärden. I tillägg till

detta kommer miljö kvalitetsnormerna för luft att skärpas till år 2030 i och med antagandet av EU:s nya luftkvalitetsdirektiv. Trafikkontoret anser därför att det är viktigt att effekter för luftkvalitet utreds närmare för de båda alternativen, så att nya regler inte försämrar luftkvaliteten.

Trafikkontoret arbetar för att minska partikelhalterna av PM10, och arbete för att minska dubbdäcksanvändning under vintersäsongen är en viktig åtgärd för att minska partikelutsläpp.

Kontoret anser inte att kommunens verktyg för att hantera lokala effekter på miljö och hälsa är tillräckliga. Stockholm stad påpekade redan 2012 behovet av möjlighet att införa avgifter för dubbdäck i samband med länsstyrelsens framtagande av Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar i Stockholms län.

Trafikkontoret är i grunden positiva till ny reglering som kan innebära att dubbdäcksäsongen förkortas, eftersom det råder barmark under en stor del av vintersäsongen i Stockholm. Kontoret ser därmed alternativ 1, där datumgräns slopas och regler om tillräckligt väggrepp införs, som en möjlig väg framåt.

Trafikkontoret befarar dock att det i vissa lägen kan bli svårt för den enskilde individen att bedöma när krav på vinterdäck råder. Det framgår inte heller av utredningen vilken instans som ska ansvara för att kommunicera om när vinterdäcken ska sättas på. Därmed är det oklart om ansvaret faller på den lokala väghållaren eller t.ex. SMHI. Om den lokala väghållaren förväntas ta detta ansvar, medför det en kostnad för väghållaren. Trafikkontoret befarar att alternativ 2 skulle kunna bidra till att försämra luftkvaliteten i Stockholms stad, då det innebär en förlängd säsong för vinterdäck, vilket i praktiken kan innebära en förlängd dubbdäckssäsong.

Kontoret anser att utredningen skulle behöva fördjupas, dels avseende effekterna på luftkvaliteten, som nämnts ovan, men även avseende slitage på vägbanan. Kontoret finner det märkligt att utredningsunderlaget räknar på kostnader för inköp av snökedjor men inte på kostnader för slitage av vägbanan. Användningen av dubbdäck i Stockholm har betydelse för slitaget av vägbanan och kostnaden för det bör ingå i en samhällsekonomisk bedömning. Kontoret anser också att förändringar av reglerna för vinterdäck även bör inkludera hur dubbdäcksanvändningen kan minska.

Avslutningsvis anser kontoret att de båda alternativens förslag om att snökedjor eller annat lämpligt slirskydd fordonets ska medföras i tunga lastbilar och tunga bussar vid färd på väg är rimligt.