

Handläggare

Monica Fredriksson
08-508 26 218

Till

Trafiknämnden
2025-03-20

Nya regler för vinterdäck och snökedjor. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

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

Gunilla Glantz
Förvaltningschef

Ulrika Falk
Avdelningschef

Remissen

Kommunstyrelsen har remitterat Landsbygds- och infrastrukturdepartementets promemoria Nya regler för vinterdäck och snökedjor, för yttrande senast 26 mars 2025. Promemorian bifogas ärendet, bilaga 1.

Promemorian i korthet

Trafikverket beräknar, utifrån data från sina väderstationer längs vägen och från SMHI, att antalet halktillfällen blir allt fler över tid. Detta bedöms bero på klimatförändringar. Kunskapen om att antalet halktillfällen ökar ställer större krav på en god beredskap hos alla de aktörer som verkar i och kring transportsystemet. Alla som färdas på vägen har ett ansvar att använda fordon med däck som är anpassade efter väglaget.

I promemorian lämnas förslag på skärpta regler för användning av vinterdäck och krav på att tunga fordon ska medföra snökedjor

under perioden 1 november-15 april. Vad avser kraven på vinterdäck lämnas två olika alternativa förslag.

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 den 1 november–15 april.

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

Både alternativ 1 och 2 innebär följande: Under perioden den 1 november–15 april ska snökedjor eller annat lämpligt slirskydd för minst två av hjulen på en av fordonets drivaxlar medföras i tunga lastbilar och tunga bussar vid färd på väg.

I promemorian står 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 tidigare och mer frekvent gatustädning och dammbindning samt trafikplanering.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

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.

Slut

Bilaga

1. Promemoria. Nya regler för vinterdäck och snökedjor