

**Handläggare**  
Olivia Stopek**Till**  
Trafiknämnden  
2026-04-23

## **Beslut om införande av dubbdäcksförbud i syfte att nå skärpta miljö kvalitetsnormer**

### **Förslag till beslut**

1. Trafiknämnden beslutar att införa dubbdäcksförbud på Torsgatan, Vasagatan, Sveavägen och Birger Jarlsgatan från och med den 1 oktober 2027.
2. Trafiknämnden beslutar att uppdra åt trafikkontoret att vidare utreda införande av nödvändiga åtgärder för att nå lagstadgade mål, samt föreslå etappvist införande.

Gunilla Glantz  
FörvaltningschefSara Bergendorff  
AvdelningschefRobin Billsjö  
Enhetschef

### **Sammanfattning**

Trafikkontoret har, tillsammans med miljöförvaltningen, utrett vilka gator där det är lämpligt att införa dubbdäcksförbud i syfte att minska partikelutsläppen. Förslaget omfattar Sveavägen, Birger Jarlsgatan, Vasagatan och Torsgatan.

Syftet med förslaget är att minska partikelutsläppen i Stockholms stad, för att i första hand nå de skärpta miljö kvalitetsnormerna för luft och att i enlighet med uppdrag i stadens budget 2025 att genomföra åtgärder utifrån utredning om hur WHO:s gränsvärden för luftkvalitet kan nås samt ambitioner i Miljöprogrammet 2030.

**Trafikkontoret**  
TrafikplaneringFleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
olivia.stopek@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Trafikkontoret föreslår även att genomföra en informationskampanj kring luftkvalitet och dubbdäcksanvändning, samt en uppföljning och utvärdering av införda förbud och fortsatt samverkan med polisen kring regelefterlevnad. Förslagen bygger på erfarenheter och utvärderingar som gjorts av tidigare införda dubbdäcksförbud i Stockholm. Dessa visar att dubbdäcksförbud, i kombination med tydlig information, samverkan med polisen och uppföljning, är effektiva åtgärder för att minska partikelhalterna i innerstaden.

### **Bakgrund**

Sedan år 2010 tillämpas miljö kvalitetsnormer för utomhusluft i svensk lagstiftning i syfte att skydda människors hälsa. Dessa normer är rättsligt bindande och baseras på EU:s luftkvalitetsdirektiv. Världshälsoorganisationen (WHO) skärpte år 2021 sina hälsobaserade riktvärden för luftkvalitet, vilket har lett till en revidering av EU:s luftkvalitetsdirektiv. Det nya direktivet antogs inom EU under hösten 2024 och innebär att Sveriges nationella miljölagstiftning kommer att skärpas. Den nya lagstiftningen träder i kraft i december 2026 och de nya miljö kvalitetsnormerna ska vara uppfyllda senast år 2030. Detta innebär att det är först år 2030 som staden kan bli vitesbelagda om vi inte klarar de nya miljö kvalitetsnormerna.

Utöver den nationella lagstiftningen styrs arbetet i Stockholm av stadens miljöprogram, där mål och ambitioner för miljö- och klimatarbetet fastställs. Ett av stadens mål är att förbättra luftkvaliteten och sänka halterna av luftföroreningar. Med utgångspunkt i utredningen *Scenarier för styrmedel och åtgärder som behövs för att nå WHO:s riktvärden för luft i Stockholm* (Dnr: T2024-00396) ska ytterligare insatser genomföras.

Utredningen har genomförts inom ramen för det budgetuppdrag som tilldelats Miljö- och hälsoskyddsnämnden samt Trafiknämnden för perioden 2023–2025. I utredningen beskrivs åtgärder för att minska andelen dubbdäck som viktiga steg för att minska halterna av partiklar (PM<sub>10</sub>) i stadens luft.

Mot denna bakgrund har trafikkontoret, tillsammans med miljöförvaltningen, utrett hur luftkvaliteten ser ut i Stockholm, var vi riskerar att överskrida kommande miljö kvalitetsnormer samt WHO:s riktvärden och med detta som utgångspunkt utrett vilka gator som är mest lämpliga för dubbdäcksförbud.

### **Mätvärden för luft**

Det finns olika krav och mål när det gäller luftkvalitet i Sverige.

Miljökvalitetsnormerna (MKN) syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt till att uppfylla de krav som följer av Sveriges medlemskap i EU. Regeringen har fastställt normerna i luftkvalitetsförordningen (2010:477). Förordningen revideras nu med anledning av ett nytt EU-direktiv om luftkvalitet, vilket innebär skärpta krav i den svenska lagstiftningen.

Sveriges miljömål utgör det nationella genomförandet av den miljömässiga delen av de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030. Detta är politiskt beslutade mål i riksdagen, där regeringen har ansvar för att genomföra och följa upp. Ett av dessa mål är Frisk luft, som uttrycker det långsiktiga målet för luftkvalitet i hela landet. Dessa är dock inte juridiskt bindande mål.

Världshälsoorganisationens (WHO) riktvärden för luftkvalitet bygger på en omfattande vetenskaplig granskning av sambandet mellan luftföroreningar och hälsa. Forskningen visar att flera luftföroreningar är mer skadliga för människors hälsa än vad man tidigare trott. WHO:s riktvärden baseras på medicinska och miljömässiga bedömningar av vilka nivåer som inte bör överskridas för att undvika negativa hälsoeffekter. Riktvärdena ska ses som rekommendationer för att inte riskera människors hälsa.

Följande tabell ger en översikt över hur olika mått för luftkvalitet förhåller sig till varandra: de nuvarande miljökvalitetsnormerna (gällande lagkrav), de kommande skärpta miljökvalitetsnormerna, normvärde 2026 (som ska vara uppfyllt enligt lag till 2030) det svenska miljömålet *Frisk luft* samt WHO:s riktvärden. Eftersom detta ärende avser åtgärden dubbdäcksförbud, som specifikt syftar till att minska partikelutsläpp (PM<sub>10</sub>) och inte kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), redovisas enbart mätvärden för PM<sub>10</sub> i tabellen nedan.

Tabell 1. Illustrering av hur olika mätvärden för luftkvalitet skiljer sig åt beroende på norm, mål och riktvärde (PM<sub>10</sub>). Notera att antal överskridanden av dygnsmedelvärde skiljer sig åt beroende på mätvärde.

Tid för medelvärde	Normvärde (2010)	Normvärde (2026)	Miljö mål	WHO:s riktvärde	Kommentar
Årsmedel	40	20	15	15	Värdet får inte överskridas
Dygnsmedel	50 <sup>1</sup>	45 <sup>2</sup>	30 <sup>3</sup>	45 <sup>4</sup>	
<sup>1</sup> Värdet får ej överskridas mer än 35 dygn/år <sup>2</sup> Värdet får ej överskridas mer än 18 dygn/år					

<sup>3</sup> Värdet får ej överskridas mer än 35 dygn/år

<sup>4</sup> Värdet får ej överskridas mer än 4 dygn/år

### **Trafikens påverkan på luft**

Trafiken är den största lokala källan till både partiklar och kväveoxider. Kvävedioxid kommer framförallt från fordonens avgasutsläpp. Partiklarna (PM<sub>10</sub>) i Stockholms luft uppstår främst från slitage på vägbanan orsakade av dubbdäck som körs på snöfritt underlag.

För att minska partikelutsläpp arbetar staden med en bredd av åtgärder, bland annat: sopning, optimering av halkbekämpning, dammbindning, hastighetsregleringar och dubbdäcksförbud. Minskad användning av dubbdäck är en effektiv åtgärd för att förebygga utsläpp av partiklar (PM<sub>10</sub>). Erfarenheter från tidigare införanden tyder på att dubbdäcksförbud får spridningseffekter, vilket innebär att förbud bidrar till att dubbdäcksanvändningen även minskar på gator där förbud inte gäller (SLB-rapport 47-2023). Därmed förbättras luftkvaliteten på fler platser i staden, både inom och utanför det område som omfattas av åtgärden. Åtgärder som minskar halterna av PM<sub>10</sub> bidrar även till att sänka halterna av finare partiklar (PM<sup>2.5</sup>), även om denna mindre partikelfraktion till större del påverkas av intransport av partiklar från den europeiska kontinenten.

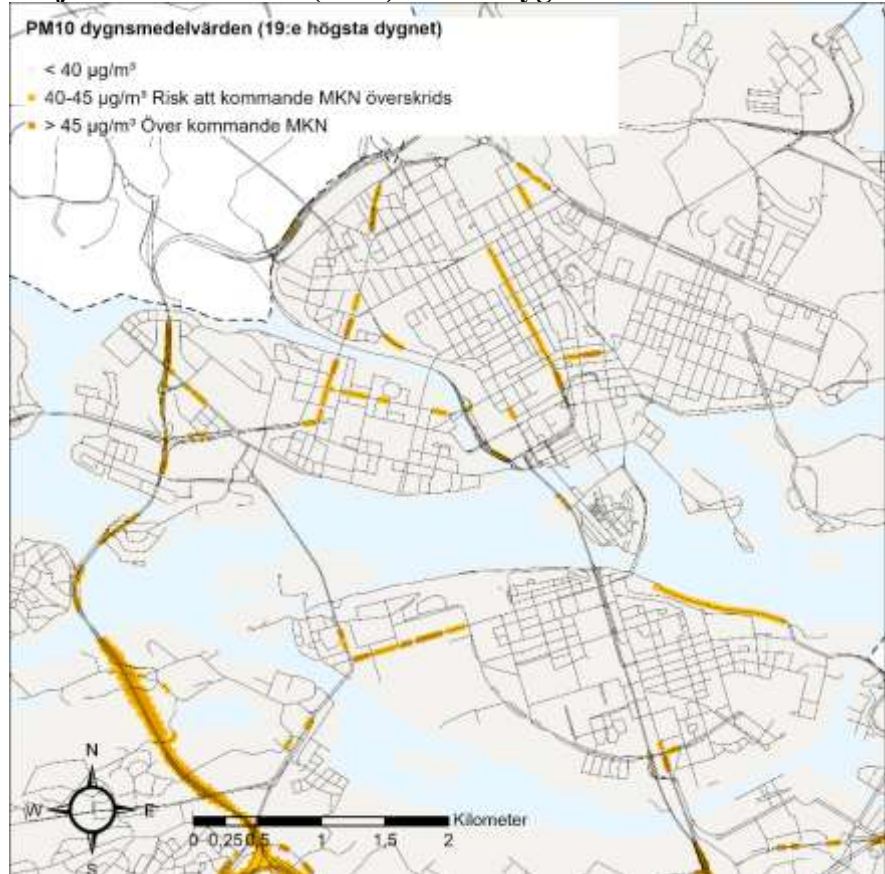
### **Luftkvalitén i Stockholm idag – partiklar (PM<sub>10</sub>)**

Partiklar (PM<sub>10</sub>) och kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) är de luftföroreningar som utgör de största utmaningarna för luftkvaliteten i Stockholm. Nuvarande miljökvalitetsnormer för både PM<sub>10</sub> och NO<sub>2</sub> har uppnåtts sedan 2019 tack vare stadens åtgärder och en förnyad fordonsflotta. Eftersom dubbdäcksförbud är en åtgärd som minskar utsläppen av partiklar redovisas nedan enbart luftkvaliteten för PM<sub>10</sub>.

Mätningarna av partiklar, PM<sub>10</sub>, år 2024 visar att gällande miljökvalitetsnorm, enligt luftkvalitetsförordningen (2010:477), klarades vid mätstationerna på Hornsgatan, Sveavägen, S:t Eriksgatan och E4/E20 Lilla Essingen. Det nya EU-direktivet innebär dock skärpta krav, särskilt vad gäller antalet tillåtna överskridanden av dygnsmedelvärden för PM<sub>10</sub>, vilket bedöms bli svårt att uppnå på vissa platser. Miljökvalitetsmålet ”Frisk luft” för PM<sub>10</sub> klarades enbart vid mätstationen på Sveavägen, då klarades målvärdet för antalet höga dygnsmedelvärden, men inte årsmedelvärdet. WHO:s riktvärden överskreds vid samtliga

mätstationer, både vad gäller årsmedelvärde och antalet tillåtna dygnsöverskridanden.

### Miljö kvalitetsnormer (2026) PM<sub>10</sub> - dygnsmedelvärde

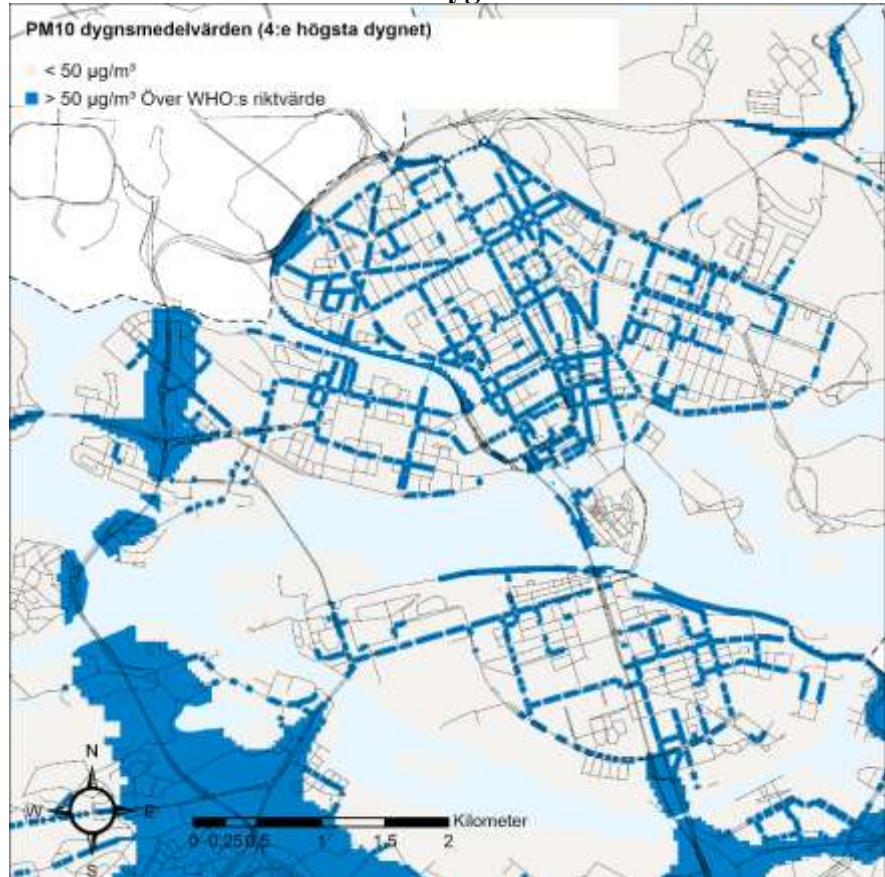


Figur 1. Karta över områden i innerstaden där skärpta miljö kvalitetsnormer för PM<sub>10</sub> (dygnsmedelvärde) överskrids eller riskerar att överskridas.

De skärpta miljö kvalitetsnormerna bedöms kunna nås i stora delar av staden, men det finns risk för överskridande på ett antal gator och vägsträckor. Särskilt utmanande blir det att klara de nya gränsvärdena för dygnsmedelvärdet för partiklar (PM<sub>10</sub>)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> [Luften i Stockholm 2024](#)

### WHO:s riktvärden för PM<sub>10</sub> – dygnsmedelvärde



Figur 2. Alla områden som har en blå nyans överskrider WHO:s riktvärden för PM<sub>10</sub>.

WHO:s riktvärden för partiklar (PM<sub>10</sub>) är svåra att uppnå i stora delar av Stockholm utan omfattande åtgärder<sup>2</sup>

### Motivering till införanden

Utredningen har i första hand fokuserat på de gator där det finns en risk för överskridanden av de kommande miljökvalitetsnormerna. Detta som ett sätt att kunna prioritera bland stadens gator. Genom att agera i tid kan staden minska risken för framtida överskridanden och samtidigt förbättra luftkvaliteten i de mest tätbebyggda delarna av staden med höga vistelsevärden, där många människor riskerar att utsättas för höga partikelhalter.

Utvärderingar av tidigare införda dubbdäcksförbud konstaterar att det finns goda möjligheter att få ner dubbdäcksandelen i Stockholm, men det är en långsiktig process som kräver att införanden sker stegvis för att ge människor en chans att agera och få tid på sig att göra ett däckbyte. Genom att arbeta systematiskt med uppföljning

kan staden utvärdera effekten av de införda dubbdäcksförbuden och identifiera om det finns ytterligare behov av förbud.

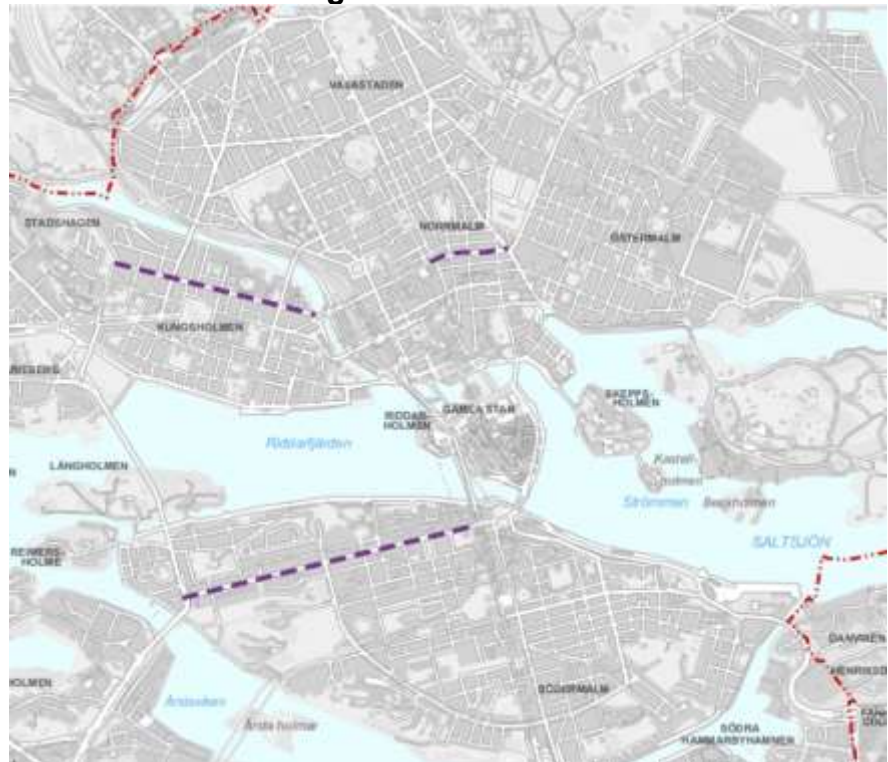
I tillägg har kommuner, i och med att det nya EU-direktivet om luftkvalitet införs i svensk rätt, fått ett större ansvar. Direktivet innebär skärpa gränsvärden samt högre krav på uppföljning, åtgärdsplanering och öppenhet mot allmänheten. Det ger också enskilda rätt att överklaga beslut och bristande efterlevnad, vilket ytterligare understryker behovet av ett systematiskt och förebyggande arbete för att uppfylla kommande lagkrav på lokal nivå.

### Ärendets beredning

Trafikkontoret har utrett vilka gator som är lämpliga för dubbdäcksförbud.

Ärendet har beretts tillsammans med miljöförvaltningen.

### Erfarenheter från tidigare införande av dubbdäcksförbud



Figur 3. Karta över befintliga dubbdäcksförbud i Stockholm. Lila/streckad markering utgör gatsträckor med dubbdäcksförbud.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
olivia.stopek@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

Staden har tidigare infört dubbdäcksförbud på Hornsgatan år 2011 (Dnr: T2010-300-01270), Fleminggatan och Kungsgatan år 2016 (Dnr: T2015-02711). Effekterna av dessa förbud har utvärderats ungefär ett år efter införande. Den följande sammanställningen baseras på de resultat och rekommendationer

som framkommit i samband med trafikkontorets utvärderingar av dessa gator samt på Trafikverkets och Stockholms stads mätningar av dubbdäcksanvändning och rapporter om stadens luftkvalitet.

### Effekter på luftkvalitet, dubbdäckanvändning och trafik

Erfarenheterna från tidigare införda dubbdäcksförbud visar att det tar tid innan tydliga effekter kan observeras. Halterna av partiklar påverkas i hög grad av väder och vind, vilket gör att korta mätperioder inte ger en rättvisande bild av utvecklingen. För att förstå de långsiktiga effekterna krävs därför utvärderingar över flera säsonger, där förändringar i dubbdäcksanvändning, trafikmönster och luftkvalitet analyseras samlat. De första utvärderingarna gjordes mindre än ett år efter införandet, vilket begränsade möjligheterna att dra säkra slutsatser. Sedan dess har dock både andelen fordon med dubbdäck och luftkvaliteten i Stockholm följts upp kontinuerligt, vilket ger en mer heltäckande bild av utvecklingen.

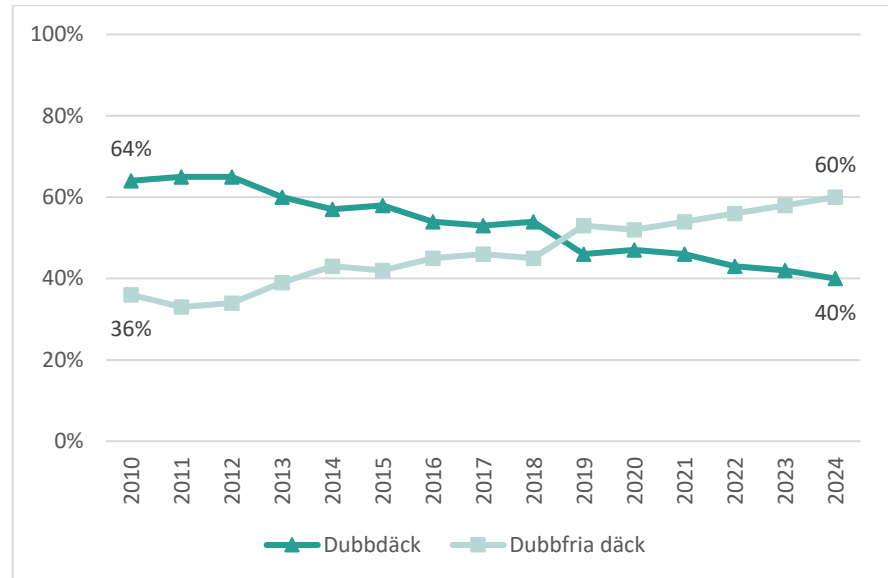
Mätningar över längre tid visar att partikelhalterna i luften har minskat sedan dubbdäcksförbuden infördes. Färre fordon med dubbdäck på stadens gator, i kombination med förbättrad vårstädning och mer effektiv halkbekämpning bidrar till utvecklingen. Effekten förstärks successivt i takt med att andelen dubbdäck fortsätter att minska och förbuden fått verka under flera säsonger. Resultaten visar att dubbdäcksförbuden har bidragit till en långsiktig förbättring av luftkvaliteten, särskilt på gator som tidigare haft höga partikelhalter.

Införandet av förbuden påverkade även trafiken. Inledningsvis minskade både trafikflöden och andelen bilar med dubbdäck på de aktuella sträckorna. Vissa bilister valde alternativa vägar, medan andra bytte till dubbfria däck. Mätningar visade att trafiken ökade något på omkringliggande gator. Förändringen var dock marginell och kunde inte med säkerhet kopplas till själva förbudet.

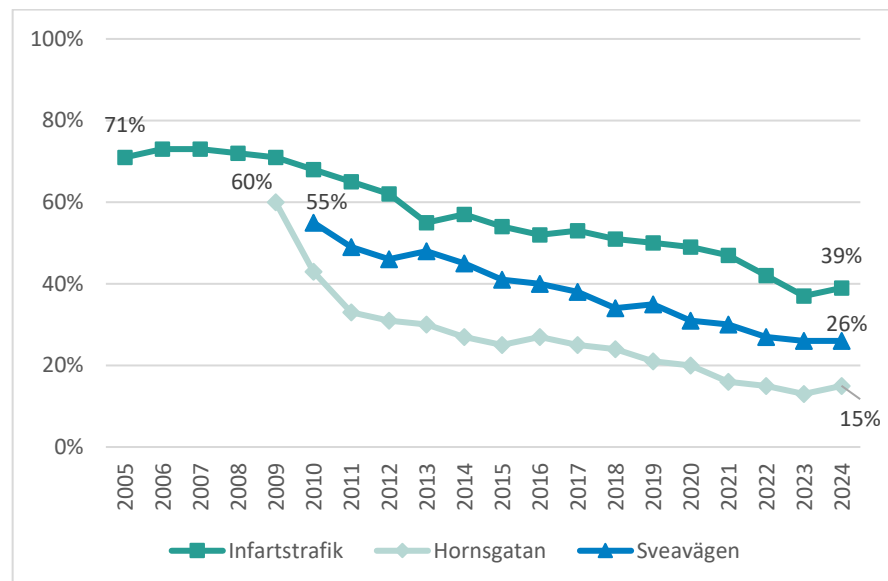
De friktionsmätningar som genomfördes i samband med utvärderingarna visade ingen försämring av väggreppet jämfört med andra huvudgator. Trots besvärliga vinterförhållanden under 2011 uppgav de flesta förare med dubbfria däck att körbarheten var god, och ingen ökning av olyckor kunde konstateras.

Sedan de första förbuden infördes har andelen fordon med dubbdäck i Stockholm minskat från omkring 60 procent till cirka 30 procent. Minskningen har skett gradvis och tyder på att bilister successivt anpassar sig till reglerna, ofta i samband med däckbyte. I

dag är Stockholm, tillsammans med Malmö och Linköping, en av de tre städer i Sverige med lägst andel dubbdäck.



Figur 4. Uppmått andel dubbdäck, dubbfria alternativ, samt sommardäck i Region Stockholm första kvartalet mellan 2010-2024 (källa Trafikverket).



Figur 5. Uppmått andel bilar med dubbdäck (källa: miljöbarometern, Stockholms stad).

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
olivia.stopek@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

På nationell nivå utgör dubbdäck omkring 50 procent av försäljningen av vinterdäck. Trenden är att andelen minskar över tid.

### Attityder och beteende

I samband med uppföljningen av dubbdäcksförbudet på Hornsgatan genomfördes en enkätstudie för att komplettera mätningar av trafikflöden och andelen dubbdäck. Resultaten visade att många bilister är positiva till att köra dubbfritt, men att ekonomiska faktorer har stor betydelse. Flera uppgav att de väntar med att byta däck tills de gamla är utslitna.

Detta visar att det finns potential att ytterligare minska användningen av dubbdäck, men att förändringen sker gradvis över tid. En långsiktig kommunikationsinsats om dubbdäckens påverkan på luftkvaliteten är därför att rekommendera, för att ge trafikanter tid och möjlighet att ändra sitt beteende.

Enkäten visade också att omkring hälften av de svarande någon gång kört med dubbdäck på Hornsgatan, trots förbudet. Polisens fortsatta närvaro och kontroll bedöms därför ha stor betydelse för efterlevnaden och därmed för möjligheten att klara miljökvalitetsnormerna.

Sammantaget visar utvärderingarna att dubbdäcksförbud, i kombination med tydlig information, samverkan med polisen och uppföljning, är en effektiv åtgärd för att minska partikelhalterna i innerstaden utan att äventyra trafiksäkerheten.

## Gator som föreslås för införande av dubbdäcksförbud

### Metod

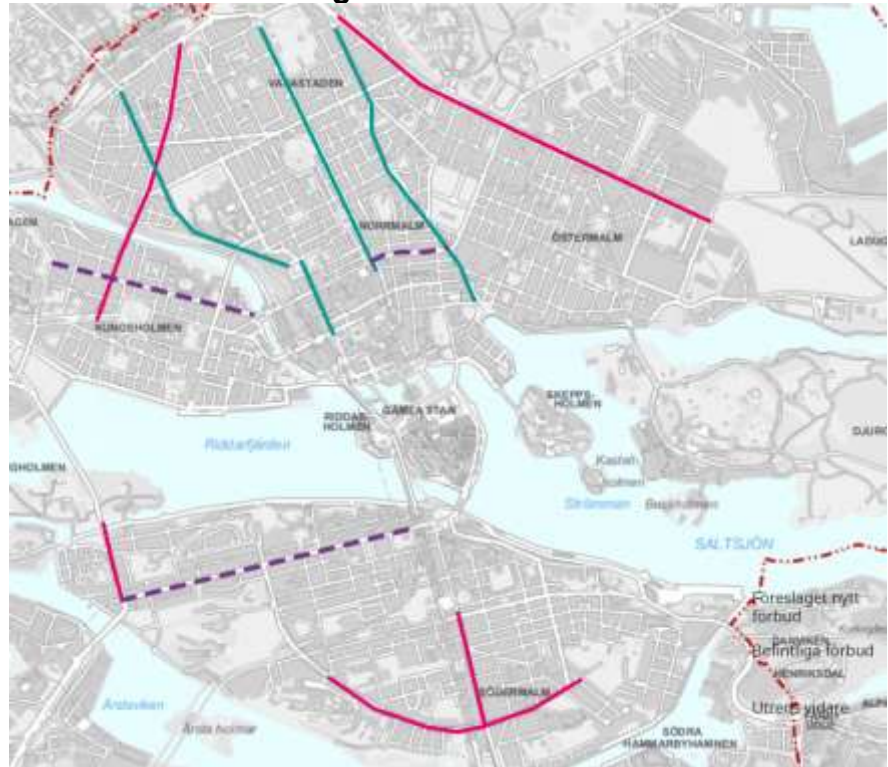
Arbetet med att identifiera och prioritera vägsträckor för införande av dubbdäcksförbud har genomförts i fem steg. Den samlade analysen utgjorde sedan grunden för det slutliga förslaget till prioriterade vägsträckor.

- 1. Identifiering av berörda gator:** Berörda gator har identifierats genom att använda luftmodelleringar från Stockholm luft- och bulleranalys (SLB-analys). Modelleringarna visar vilka gator som har sträckor där kommande miljökvalitetsnormer överskrids eller bedöms riskera att överskridas. De sträckor där normerna överskrids är i många fall kortare än den föreslagna omfattningen av dubbdäcksförbudet. Samtliga identifierade gator uppvisar dock

halter som överskrider WHO:s riktvärden längs hela gatusträckan. Luftmodellen tar hänsyn till trafikflöden, andel tung trafik, hastighet, dubbdäcksanvändning och bebyggelsestruktur.

2. **Kvalitetsgranskning av modellunderlag:** Underlaget granskades för att utesluta modellfel och haltöverskridanden på sträckor kortare än 50 meter.
3. **Ytterstadens gator har prioriterats bort:** I detta skede har ytterstadens gator valts bort då kontoret bedömer att andra typer av åtgärder har bättre effekt i ytterstaden i detta skede. För att förbättra nivåerna av PM<sub>10</sub> bör åtgärder som förbättrad vårstädning, effektivare sandning och sopning samt trafik- och hastighetsdämpande åtgärder först utredas innan ett eventuellt dubbdäcksförbud kan vara aktuellt.
4. **Innerstadens gator har prioriterats:** Detta har gjorts eftersom åtgärder för högfrekvent vårstädning, halkbekämpning och hastighetsdämpande insatser redan genomförs i stor utsträckning. I innerstaden vistas fler människor i gaturummet vilket innebär att fler exponeras för sämre luftkvalitet. Vid bedömningen av exponering har utredningen tagit hänsyn till förekomst av förskolor, skolor och antal boende längs respektive sträcka. Därutöver har gång- och cykeltrafikens omfattning beaktats. Samtliga kvarvarande gator utgör prioriterade gång- och cykelstråk, några av gatorna är även stadslivsstråk. Inga gator har sorterats bort i detta steg.
5. **Bedömning av framkomlighet:** En översiktlig analys genomfördes av framkomligheten för motorfordon samt tillgången till alternativa färdvägar. I detta steg har fyra gator prioriterats bort då de fungerar som omledningsvägar för Essingeleden och E18 samt för den västra delen av Ringvägen med koppling till Södersjukhuset. Dessa gator bedöms behöva utredas vidare. I detta skede har även Götgatan och östra delen av Ringvägen prioriterats bort då framkomligheten på Götgatan kommer att vara begränsad de kommande åren på grund av planerad ombyggnation.
6. **Se karta nedan.**

## Resultat: De utredda gatorna



Figur 6. Streckad lila: befintliga förbud. Grön: föreslagna nya förbud. Rosa: utreds vidare.

## Sveavägen

Intervall partikelhalt PM10 (MKN 2030)	40-56 ug/m3
Sträcka där halt överskrids	1500m
Boende	2 200
<b>Trafikflöden</b>	
Gång	13 000 (2025)
Cykel	3 700 (2025)
Motorfordon	25 000 (2025)

**Trafikkontoret**  
 Trafikplanering

Fleminggatan 4  
 Box 8311  
 104 20 Stockholm  
 Telefon  
 Växel 08-508 27 200  
 olivia.stopek@stockholm.se  
 trafikkontoret@stockholm.se  
 Org nr 212000-0142  
 start.stockholm

Sveavägen är en del av Stockholms primära vägnät och utgör en viktig förbindelse mellan Roslagstull, Norrtull och City. Förbudet föreslås omfatta hela sträckan från Ynglingagatan i norr till Sergels torg i söder.

Gatan trafikeras av många fotgängare och cyklister som också besöker dess butiker och restauranger. Flödet av fotgängare är något

lägre på den norra delen, men fortfarande omfattande. Sveavägen är en av Stockholms prioriterade stadslivsstråk.

Förbudet föreslås omfatta hela Sveavägen. För att möjliggöra andra färdvägar föreslås förbudet skyltas vid infart till Klaratunneln från Herkulesgatan söderifrån. Detta kan innebära en ökning av fordon med dubbdäck på Mäster Samuelsgatan, vilket bör följas upp och vid behov justeras.

### **Birger Jarlsgatan**

Intervall partikelhalt PM10 (MKN 2030)	40-41 ug/m <sup>3</sup>
Sträcka där halt överskrids	200m
Boende	2 400
<b>Trafikflöden</b>	
Gång	14 000 (2024)
Cykel	4 300 (2024)
Motorfordon	10 900 (2024)

Birger Jarlsgatan ingår i Stockholms primära vägnät och sträcker sig mellan Nybroplan och norra delen av Valhallavägen vid Roslagstull. Förbudet föreslås omfatta hela sträckan.

De södra delarna av Birger Jarlsgatan har höga flöden av fotgängare och cyklister och utgör en viktig mötesplats i staden med många restauranger, butiker och caféer. Sträckan från Odengatan till Nybroplan är även ett av stadens utpekade stadslivsstråk.

Birger Jarlsgatan har flera enkelriktade tvärgator vilket kan innebära att dispenser behöver utfärdas för att möjliggöra transporter till och från angränsande gator som inte nås på annat sätt.

Merparten av trafiken på Birger Jarlsgatan påverkas redan av dubbdäcksförbudet på Kungsgatan. Det är därför naturligt att utvidga förbudet även till Birger Jarlsgatan. Alternativa färdvägar för Birger Jarlsgatan är framförallt Karlavägen och Valhallavägen.

## Vasagatan

Intervall partikelhalt PM10 (MKN 2030)	40-41 ug/m <sup>3</sup>
Sträcka där halt överskrids	100m
Boende	4
<b>Trafikflöden</b>	
Gång	28 000 (södra delen) 11 500 (norra delen) (2025)
Cykel	8 300 (södra delen) 4 400 (norra delen) (2025)
Motorfordon	17 700 (2024)

Vasagatan ingår i Stockholms primära vägnät och förbinder Tegelbacken i söder med Norra Bantorget och Olof Palmes gata i norr. Den sträcka som föreslås för dubbdäcksförbud avser delen Norra Bantorget - Tegelbacken.

Vasagatan, med centralstationen som huvudmålspunkt, har ett stort antal fotgängare och en gatubild med många hotell och övriga verksamheter inriktade mot turism. Utifrån antalet människor som exponeras för halterna är det motiverat att införa ett dubbdäcksförbud. Gatan är även ett av stadens utpekade stadslivsstråk.

Vid ett dubbdäcksförbud finns alternativa färdvägar, via bland annat Barnhusbron, Dalagatan, Klaratunneln och Olof Palmes gata. För trafik till och från centralstationen är en alternativ färdväg Klarabergsviadukten.

**Torsgatan**

Intervall partikelhalt PM10 (MKN 2030)	40-41 ug/m <sup>3</sup>
Sträcka där halt överskrids	200m
Boende	1 400
<b>Trafikflöden</b>	
Gång	4 800 (2023)
Cykel	3 500 (2023)
Motorfordon	6 700 (2025)

Torsgatan sträcker sig mellan Barnhusgatan i söder och Norra Stationsgatan i norr. Förbudet föreslås omfatta hela sträckan.

Längs Torsgatans södra del ligger Vasaparken med förskolor och äldreboenden. Gatan övergår därefter i bostadskvarter med butiker i bottenplan. Den norra delen av Torsgatan är klassad som ett av stadens stadslivsstråk, medan dess södra del utgör ett huvudgångstråk. Hela sträckan ingår i stadens primära cykelvägnät. Torsgatan har dock färre fotgängare och cyklister än övriga gator som omfattas av förslaget till beslut.

Alternativa färdvägar är Barnhusbron samt Klarastrandsleden. Det finns även möjlighet att ta sig till Dalagatan via Valhallavägen och Odengatan.

## **Analys och konsekvenser**

Ett införande av ett dubbdäcksförbud kan få flera konsekvenser som berör miljön, folkhälsan och trafiken. Dubbdäck sliter på vägbeläggningen och river upp små partiklar som bidrar till försämrad luftkvalitet. Genom att minska användningen av dubbdäck kan halterna av skadliga partiklar minska, vilket bidrar till en renare och mer hälsosam stadsmiljö. Detta gynnar folkhälsan och är särskilt viktigt för känsliga grupper som barn, äldre och personer med luftvägssjukdomar.

Kommunen har en central roll i att säkerställa att miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet uppfylls. Den nya lagstiftningen som träder i kraft i december 2026 innebär ett ökat ansvar för kommunerna att vidta åtgärder som minimerar risken för att dessa normer överskrids. Om gränsvärdena inte hålls kan det leda till både juridiska och ekonomiska konsekvenser, som skadeståndsanspråk från medborgare eller andra aktörer. Ett dubbdäcksförbud kan därför ses som en förebyggande åtgärd som stärker kommunens möjligheter att leva upp till de kommande miljökraven.

Samtidigt innebär ett förbud även utmaningar och konsekvenser för vissa grupper. För att reglerna ska efterlevas krävs resurser för kontroll och uppföljning samt en tydlig kommunikationsinsats gentemot de som bor och verkar i staden. Informationen behöver vara lättillgänglig och begriplig, och det krävs ett långsiktigt kommunikationsarbete för att öka acceptansen för åtgärden. Erfarenheter från tidigare införanden, visar att viljan att köra dubbfritt finns, men att ekonomiska faktorer påverkar utbytestakten, många byter däck först när de gamla är utslitna. Detta understryker vikten av en långsiktig kommunikation.

Konsekvenserna av ett införande av dubbdäcksförbud skiljer sig mellan olika grupper i samhället. Bilister, både privatpersoner och yrkeschaufförer, påverkas direkt genom att de kan behöva byta till dubbfria alternativ. För bilister som oftare kör i områden med mycket is, antingen bor längre ut i regionen och är beroende av bil eller som ofta kör upp till områden med vinterväglag, kan dubbdäck upplevas som viktigt för att säkra greppet på vägbanan och därmed tryggheten i att komma fram.

Enligt Trafikverket ger dubbdäck bättre grepp på blank is, medan dubbfria vinterdäck har likvärdigt väggrepp på snö och barmark. Cirka 15 procent av de polisrapporterade vinterolyckorna inträffar

på underlag där dubbdäck har fördel, men sett över hela vintersäsongen visar statistiken ingen generell trafiksäkerhetsvinst med dubbdäck. Körsättet har stor betydelse för säkerheten oavsett däcktyp och väglag. Anpassad hastighet, tillräckligt avstånd samt antisladdsystem minskar risken för olyckor kraftigt vid halt väglag. Om bilen är utrustad med antisladdsystem och har bra dubbfria däck anpassade för nordiska förhållanden har man goda förutsättningar att hantera olika vinterväglag under vintersäsongen i södra och mellansverige.

För bilister som bor i innerstaden men som vid enstaka tillfällen kör i områden med mycket is på vägbanan kan snökedjor utgöra ett komplement till dubbfria vinterdäck.

#### Dispenser vid särskilda skäl

Kommunen kan bevilja dispens från dubbdäcksförbud om det finns särskilda skäl. Exempel på godtagbara skäl är parkeringstillstånd för rörelsehindrade eller andra medicinska skäl som medför svårigheter att gå längre sträckor. Dispens kan även beviljas om åtkomst till garageplats inte kan ske utan att köra på gata med dubbdäcksförbud. Det innefattar alltså inte de med boendeparkeringstillstånd.

Ytterligare skäl kan vara verksamhet som bedriver nyttotrafik, exempelvis transport av farligt gods, eller transport av värde där rånrisk föreligger. Dispensbeslutet ska medföras i fordonet vid färd på gata med dubbdäcksförbud och ska kunna uppvisas för polis vid kontroll.

Det är möjligt att samtidigt ansöka om dispens från flera av förbudena, men behovet av dispens måste kunna motiveras för varje enskild gata. Antalet beviljade dispenser bedöms bli begränsat medan antalet frågor och ansökningar som avslås kan bli betydande. Det är därför viktigt att informationen om förbudet är tydligt och korrekt så att onödiga dispensansökningar undviks.

Bilburna besökare och yrkestrafik med dubbdäck som inte omfattas av undantagen kan under vintersäsongen tvingas köra omvägar eller göra andra anpassningar. Det är alltid tillåtet att korsa en väg med dubbdäcksförbud men inte att köra längs gatan.

**Trafikkontoret**  
Trafikplanering

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Telefon  
Växel 08-508 27 200  
olivia.stopek@stockholm.se  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

#### **Trafikkontorets förslag för lyckat genomförande**

##### Uppföljning och utvärdering av införande

Införandet av dubbdäcksförbud på utvalda gator är ett viktigt verktyg för att minska partikelhalter och förbättra luftkvaliteten. För att säkerställa att åtgärden får önskad effekt och stärker

kunskapsunderlaget i arbetet mot WHO:s riktvärden, krävs en systematisk uppföljning och utvärdering.

Kontoret föreslår ett stegvis införande av dubbdäcksförbud på aktuella gator i två steg, med tid för uppföljning och utvärdering mellan stegen. För Sveavägen, Birger Jarlsgatan, Torsgatan och Vasagatan föreslås att förbudet införs från och med den 1 oktober 2027. Ett beslut med denna tidplan ger god framförhållning för långsiktig kommunikation och ger biltrafikanter goda möjligheter att planera och genomföra däckbyte. Efter införandet avser kontoret att följa upp och utvärdera effekterna av förbudet avseende trafik och luftkvalitet.

Parallellt utreds ytterligare större gator i innerstaden. Kontoret bedömer preliminärt att dubbdäcksförbud även behöver införas på dessa gator för att bidra till att de nya miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet kan uppfyllas. Ett införande från och med den 1 oktober 2029 bör utformas med utgångspunkt i erfarenheterna från steg 1. För att möjliggöra nödvändiga förberedelser, såsom skyltning och kommunikation, bör beslut om steg 2 fattas av trafiknämnden under 2028.

Kontoret rekommenderar att genomföra före- och eftermätningar av andelen fordon med dubbdäck, analysera eventuell trafikförflyttning till närliggande gator samt genomföra luftmodellering baserad på uppmätta värden. Resultaten ska bekräfta att förbuden fungerar enligt syftet, leder till faktiska förbättringar av luftkvaliteten och ger ett underlag för det fortsatta strategiska arbetet med luftkvalitetsfrågor.

### Långsiktig kommunikationsinsats kring luftkvalitet fram till 2030

Tidigare utvärderingar visar att återkommande informationsinsatser kan öka både kännedomen om dubbdäcksförbuden och förståelsen för deras syfte. Många bilister uppger att däckvalet främst påverkas av ekonomi och att byte till dubbfria däck oftast sker först när de gamla är utslitna. Förändringen i andelen dubbdäck sker därför successivt. Detta motiverar en långsiktig och mer systematisk kommunikationsinsats om däckval och luftkvalitet, för att främja både regelefterlevnad och acceptans över tid.

Kontorets rekommendation för ett lyckat införande är att genomföra återkommande informationsinsatser under åren fram till 2030 (då alla kommuner ska ha uppnått de nya miljö kvalitetsnormerna) som både riktas direkt till bilister och däckförsäljare och bredare

informationskampanjer på stadens utomhusytor för att uppmärksamma om varför staden strävar efter bättre luftkvalitet.

### **Ekonomi**

Utgiften för implementeringen av förslaget beräknas uppgå till cirka 2 miljoner kronor. I beloppet ingår kostnader för material och arbetstid i samband med omskyltning, arbetstid kopplad till dispenshantering, hantering av frågor från allmänheten samt kommunikationsinsatser.

Utgiften bedöms kunna inrymmas inom kontorets ordinarie budgetram.

### **Slut**