

TSG
2023-7800

Uppdrag att utreda när det ska vara
tillåtet att använda dubbdäck

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
Bedömning	5
Problembeskrivning för nuvarande förbudsdatum	5
Konsekvenser av att ändra datum för dubbdäcksförbud från den 16 april till den 1 maj	6
1 FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	8
1.1 Förslag till ändring av datum för dubbdäcksförbud i berörda föreskrifter	8
2 INLEDNING	9
2.1 Uppdraget	9
Skälen för regeringens beslut	9
2.2 Syfte och frågeställningar	10
2.3 Metod	10
2.4 Avgränsningar	11
3 GÄLLANDE RÄTT FÖR ANVÄNDNING AV VINTER- OCH DUBBDÄCK....	11
3.1 Regler för vinterdäcksanvändning	11
3.2 Regler för när dubbdäck inte får användas	12
3.2.1 Bakgrund till dubbdäcksförbudet	13
3.3 Sanktioner mot användning av dubbdäck under otillåten tid	13
3.4 Datum för dubbdäcksförbud i våra grannländer	14
4 DUBBDÄCKSANVÄNDNING	15
4.1 Nuläge	15
4.1.1 Trender	16
4.2 När sker bytet till sommardäck?	17
4.3 Vem utför däckbytet?	19
5 LUFTKVALITET	21
5.1 Dubbdäckens påverkan på luftkvalitet	21
5.1.1 Slitage av vägbana	21
5.1.2 Slitage av däck	22
5.1.3 Emissioner av partiklar till luft	23
5.2 Mål och lagstiftning för bättre luftkvalitet	24
5.2.1 Generationsmålet och miljökvalitetsmålet Frisk Luft	24
5.2.2 Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet	25
5.2.3 EU:s luftkvalitetsdirektiv och implementering i Sverige	25
5.2.4 WHO:s riktlinjer för luftkvalitet	26
5.2.5 EU:s taktidirektiv, luftvårdsförordningen och det svenska luftvårdsprogrammet	27
5.3 Partikelhalter i luft i Sverige	27

5.3.1	Varifrån kommer partikelutsläppen?.....	27
5.3.2	Skillnader i partikelhalt geografiskt i Sverige.....	29
5.4	Uppfyllelse av mål.....	30
5.4.1	Miljö kvalitetsmålet Frisk Luft	30
5.4.2	Miljö kvalitetsnormer	30
5.4.3	EU:s luftkvalitetsdirektiv	30
5.4.4	Överträdelseärende.....	31
5.4.5	Åtagande enligt luftvårdsförordningen och EU:s takt direktiv	32
5.4.6	WHO:s riktlinjer för luftkvalitet	32
5.4.7	Prognos	32
5.4.8	Åtgärder för att sänka halter av PM10.....	33
5.4.9	Dubbdäckens betydelse för att nå luftkvalitetsmålen	34
6	VAD ÄR PROBLEMET MED NUVARANDE REGLERING	35
6.1	Hög efterfrågan på däckbytestjänster	35
6.2	Utförare av däckbytestjänst	35
6.2.1	Förutsättningar för utförare av däckbytestjänst.....	36
6.2.2	Arbetsmiljö	37
6.2.3	Osund konkurrens	38
6.3	Dubbdäcksanvändare	38
6.3.1	Svårigheter med att få tid för däckbyte.....	39
6.3.2	Svårigheter att bedöma väglag	41
6.3.3	Byta däck flera gånger	41
6.4	Polismyndigheten	41
6.5	Trafiksäkerhet	42
6.5.1	Byte till sommardäck görs för tidigt	43
6.5.2	Olycksstatistik.....	43
6.6	Framkomlighet	45
7	KONSEKVENSER AV SENARELAGT DATUM FÖR DUBBDÄCKSFÖRBUD PÅ VÅREN.....	46
7.1	Utförare av däckbyttjänster.....	46
7.2	Dubbdäcksanvändare.....	47
7.3	Polismyndigheten	49
7.4	Staten, regioner eller kommuner	50
7.4.1	Drift och underhåll av vägar	50
7.4.2	Vägslitage.....	50
7.4.3	Luftkvalitetsåtgärder	51
7.4.4	Vite för överträdelser	51
7.5	Miljö.....	52
7.5.1	Luftkvalitet	52
7.5.2	Övrig miljöpåverkan.....	59
7.6	Externa effekter.....	61
7.6.1	Tillgänglighet till transportsystemet	61
7.6.2	Trafiksäkerhet.....	61

7.6.3	Nedsmutsning.....	63
7.6.4	Hälsa	63
7.7	Transportpolitisk måluppfyllelse.....	66
7.7.1	Hur påverkas funktionsmålet av ett senarelagt datum för dubbdäcksförbud?	67
7.7.2	Hur påverkas hänsynsmålet av ett senarelagt datum för dubbdäcksförbud?	67
7.8	Överensstämmelse med EU-rätt	68
8	MÖJLIG UTVECKLING AV REGLER UTIFRÅN FÖRUTSÄTTNINGAR I OLIKA DELAR AV SVERIGE	68
8.1	Utformning	69
8.2	Differentierade krav i Norge	69
8.3	Polismyndighetens synpunkter	70
8.4	Däck- och verkstadsbranschens synpunkter	70
9	FÖRSLAG OCH BEDÖMNINGAR	71
9.1	Förslag om ändring av datum för dubbdäcksförbud från den 16 april till den 1 maj.....	71
9.1.1	Konsekvenser av förslaget	72
9.2	Utveckling av regler utifrån förutsättningar i olika delar av Sverige.....	75
9.3	Övriga alternativ.....	76
BILAGA		77

Sammanfattning

Regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda och ta fram förslag till ändringar av datum för förbud mot att använda dubbdäck med utgångspunkt att tiden då det är tillåtet att använda dubbdäck på våren förlängs med två veckor. Uppdraget har även omfattat att utreda om reglerna kan utvecklas för att ta ytterligare hänsyn till de förutsättningar som gäller i olika delar av Sverige.

Transportstyrelsen har i uppdraget haft kontakt med branschorganisationer och aktörer inom däck- och verkstadsbranschen, M Sverige, Naturvårdsverket, Trafikverket, Arbetsmiljöverket, Skatteverket, Polismyndigheten samt trafiksäkerhetsmyndigheter i Finland och Norge.

Bedömning

Transportstyrelsen föreslår ingen förändring av datum för dubbdäcksförbud på våren i sina föreskrifter. Ett införande av senarelagt datum för dubbdäcksförbud är oproportionerligt eftersom de negativa konsekvenserna bedöms vara större än de positiva. Naturvårdsverket har vid samråd med Transportstyrelsen meddelat att de har svårt att se att ett senarelagt datum är en lämplig ändring med avseende på de negativa konsekvenserna på luftkvaliteten.

Om regeringen gör en annan bedömning kan Transportstyrelsen efter ett uppdrag från regeringen, ändra datum för dubbdäcksförbud i myndighetens föreskrifter. Alternativt kan datum för dubbdäcksförbud regleras i trafikförordningen.

Transportstyrelsen bedömer att reglerna om dubbdäcksförbud inte bör utvecklas för att ta hänsyn till de förutsättningar som gäller i olika delar av Sverige. Regelverket tillåter redan idag dubbdäcksanvändning om behovet finns och olika krav i olika delar av landet riskerar bli komplicerade och svårbegripbara. Intressenter som Polismyndigheten och däck- och verkstadsbranschen förordar inte ett införande av differentierade krav.

Problembeskrivning för nuvarande förbudsdatum

Den begränsade perioden på två veckor för att byta från dubbdäck till sommaräck på våren leder till att efterfrågan på däckbytestjänster stundtals kan bli koncentrerad. Däck- och verkstadsbranschen anser att detta leder till hög belastning och försämrad arbetsmiljö med högre risker. Man anger också svårigheter med att rekrytera personal för att kunna bemöta efterfrågan och uppfylla kundönskemål.

En enkätundersökning som Transportstyrelsen gjort tillsammans med organisationen M Sverige visade att tillgången på däckbytestjänster verkar vara relativt väl anpassad till efterfrågan bland dubbdäcksanvändare och att nuvarande datum upplevs som rimligt för deras behov.

I områden där vägarna ofta är isfria i andra halvan av april kan nuvarande datum leda till byte till sommardäck trots risk för tillfälligt vinterväder och halka. Att köra med sommardäck när vinterväglag inträffar innebär förhöjd risk för halkolyckor.

Konsekvenser av att ändra datum för dubbdäcksförbud från den 16 april till den 1 maj

För intressenter som direkt berörs av ett ändrat datum är konsekvenserna i olika grad positiva. Däck-och verkstadsbranschen antar att ett senarelaggt datum jämnar ut efterfrågan på däckbytestjänster och mildrar deras utmaningar. Dubbdäcksanvändare får ökad flexibilitet för däckbyte genom det utökade tidsfönstret och sannolikheten minskar för att behöva bedöma om vinterväglag råder eller befaras råda. En enkätundersökning visar att en av fem dubbdäcksanvändare anser att tidpunkten för bytet till sommardäck skulle påverkas av ett framflyttat förbudsdatum. Polismyndigheten anser att man påverkas positivt genom förenklingar vid kontroller av dubbdäcksanvändning.

Dubbdäcksförbudet är inrättat med syfte att minska vägslitage och minska påverkan på luftkvaliteten. En längre dubbdäckssäsong påverkar syftet negativt. Vaghållare som Trafikverket och kommuner påverkas genom ökade kostnader för vägslitage. Ökade partikelhalter i luften kan göra att flera kommuner behöver utföra ytterligare åtgärder för att förbättra luftkvaliteten och kunna klara miljökvalitetsnormerna.

Gränsvärden i miljökvalitetsnormer och EU:s luftkvalitetsdirektiv överskrids årligen vad gäller grova partiklar, PM10 och EU-kommissionen har ett pågående överträdelseärende mot Sverige angående höga PM10-halter. Dubbdäcksanvändning anses som ett huvudproblem till de höga halterna. Revideringen av EU:s luftkvalitetsdirektiv innebär att miljökvalitetsnormerna för PM10 kommer att skärpas till 2030.

Enligt beräkningar i modellen NORTRIP försvåras möjligheterna att klara det nationella miljökvalitetsmålet Frisk Luft vad gäller dygnsmedelvärde för PM10. Enligt samma beräkningar skulle ändringen leda till att gränsvärden för PM10 enligt miljökvalitetsnormer och luftkvalitetsdirektiv överskrids i genomsnitt tre till fyra dygn ytterligare per år i några städer.

Högre partikelhalter i luften leder till negativa konsekvenser för människors hälsa och det transportpolitiska målets hänsynsmål motverkas. Det transportpolitiska funktionsmålet uppfylls i mycket begränsad omfattning genom förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Nya krav på dubbdäck som börjar gälla 2027 kan bidra till att minska vägslitaget med 15 procent vilket minskar dubbdäckens negativa påverkan på vägslitage och partikelhalter i luft. Motvikter till en sådan förbättring framöver är att trafikarbetet antas öka och att personbilarna tenderar att bli allt tyngre vilket kan öka slitaget.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till ändring av datum för dubbdäcksförbud i berörda föreskrifter

En eventuell förändring av datum för dubbdäcksförbudet i berörda föreskrifter, exempelvis Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar, kan komma att se ut enligt följande.

Transportstyrelsens författningssamling



Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar;

TSFS 20[::]Utkom från trycket
den []**VÄGTRAFIK**

beslutade den []

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276) och 8 kap. 16 § fordonsförordningen (2009:211) att 8 § styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar ska ha följande lydelse.

8 § På andra bilar och släpvagnar än utryckningsfordon samt släpvagn kopplat till utryckningsfordon får dubbade däck inte användas den 1 maj – 30 september annat än när det råder vinterväglag eller sådant kan befaras och detta motiverar att dubbade däck används..

Denna författning träder i kraft den [].

2 Inledning

2.1 Uppdraget

Regeringen gav den 26 oktober 2023 i uppdrag till Transportstyrelsen att utreda och ta fram förslag till ändringar när det gäller de datum för förbud mot att använda dubbdäck som anges i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar. Utgångspunkten för utredningen och förslagen ska vara att förlänga tiden då det är tillåtet att använda dubbdäck på våren med två veckor. Transportstyrelsen ska särskilt utreda om reglerna kan utvecklas för att ta ytterligare hänsyn till de förutsättningar som gäller i olika delar av Sverige.

Utredningen ska göras utifrån ett helhetsperspektiv och särskilt inkludera ny kunskap och nya förutsättningar sedan tidpunkten för när förbud att använda dubbdäck inträder senast ändrades 2009. Förslag till författningsändring ska analyseras i enlighet med förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. I konsekvensutredningen ska Transportstyrelsen särskilt redogöra för däck- och verkstadsbranschens planeringsförutsättningar liksom för påverkan på luftkvaliteten och Sveriges möjligheter att klara kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa (EU:s luftkvalitetsdirektiv). När det gäller påverkan på luftkvaliteten ska Transportstyrelsen samråda med Naturvårdsverket.

En eventuell ändring av föreskrifterna ska föregås av sedvanlig remittering. Transportstyrelsen ska senast den 16 augusti 2024 lämna en redovisning av uppdraget till Regeringskansliet (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet).

Skälen för regeringens beslut

I 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276) ställs krav på att de flesta bilar ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning under perioden den 1 december– 31 mars när vinterväglag råder. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar förbjuder användningen av dubbdäck mellan den 16 april och den 30 september annat än när det råder vinterväglag eller sådant väglag kan befaras och detta motiverar att dubbdäck används. Dessa två regler ger bilister som kör med dubbdäck på vintern en begränsad tid att byta däck på våren.

Att begränsa användningen av dubbdäck när det inte råder vinterväglag är viktigt för att inte orsaka slitage på vägbanan och högre halter av grova partiklar, PM10. Höga halter av partiklar har en stor påverkan på

människors hälsa. Det finns också gränsvärden för förekomst av PM10 i EU:s luftkvalitetsdirektiv som Sverige är bundet av. Samtidigt bör tidpunkten för när förbud mot användning av dubbdäck inträder på våren vara anpassad efter att många väljer att köra med dubbdäck av trafiksäkerhetsskäl och att väderleken under april är oberäknelig i stora delar av landet. Det är viktigt att de som använder dubbdäck har rimliga förutsättningar för att göra ett planerat och säkert byte av däck. Även verkstadsbranschen – som genomför en stor del av alla däckbyten i Sverige – måste ha rimliga förutsättningar för sin verksamhet.

2.2 Syfte och frågeställningar

Utredningen omfattar att ta fram förslag till ändringar när det gäller datum för förbud mot att använda dubbdäck, samt att utreda vilka konsekvenser det medför. Utgångspunkten är att datumet senareläggs två veckor på våren. En särskild del i utredningen syftar till att se om det är möjligt att differentiera reglerna utifrån de förutsättningar som gäller i olika delar av Sverige.

Vi behöver utreda vilka problem som nuvarande datum för dubbdäcksförbud skapar. För att kunna bedöma nytta och konsekvenser av ändrade tidsgränser behöver vi skapa oss en uppfattning om i vilken omfattning dubbdäcksanvändningen kan antas öka genom förändringen.

Utredningen ska omfatta konsekvenser för de som direkt berörs av reglerna om dubbdäcksförbud. Det gäller i synnerhet dubbdäcksanvändare, Polismyndigheten samt däck- och verkstadsbranschen vilken innefattar de aktörer som erbjuder däckbytestjänster. Konsekvenser på trafiksäkerhet, tillgänglighet till transportsystemet, luftkvalitet, miljö och hälsa, samt påverkan på företag, stat och kommun med mera, ska också utredas. Utredningen behöver ta hänsyn till andra eventuella alternativa lösningar utifrån problemställningen.

När det gäller påverkan på luftkvaliteten och på möjligheten för Sverige att nå uppsatta mål, behöver det klargöras vilken påverkan en utökad tid för dubbdäcksanvändning har på partikelhalten i luften. Hänsyn behöver tas till de förutsättningar som råder i slutet av april i olika delar av landet. Förändringar av luftkvalitet behöver sedan kopplas till hur de påverkar uppfyllandet av de mål och gränsvärden som finns för luftkvalitet.

2.3 Metod

Arbetet har innefattat litteraturstudier och med stöd av Trafikverket ett framtagande av en rapport med beräkningar av påverkan på luftkvaliteten av förlängd dubbdäckssäsong utförd av SLB-analys¹.

¹ Stockholms Luft- och Bulleranalys, en enhet på Miljöförvaltningen i Stockholm som även utför konsultuppdrag inom luftkvalitet och vindkomfort.

Transportstyrelsen har haft kontakter och gjort intervjuer med olika branschorganisationer inom däck- och verkstadsbranschen, enskilda aktörer inom däckservice och organisationer som företräder bilister. Samarbetet med intresseorganisationer har omfattat enkätundersökningar som deras medlemmar svarat på. Vi har också haft kontakt med Trafikverket, Arbetsmiljöverket, Skatteverket och Polismyndigheten samt trafiksäkerhetsmyndigheter i Finland och Norge. När det gäller påverkan på luftkvaliteten har Transportstyrelsen haft samråd med Naturvårdsverket.

2.4 Avgränsningar

Uppdraget är avgränsat till att omfatta ändring av datum för när användning av dubbdäck ska vara förbjudet på våren enligt Vägverkets och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd.

Datum för dubbdäcksförbud på hösten omfattas inte i uppdraget. Krav på när vinterdäck ska vara obligatoriska utreds inte. Eftersom dubbdäcksanvändningen på tunga fordon är försumbar, ligger fokus i utredningen främst på användningen av dubbdäck på lätta fordon.

3 Gällande rätt för användning av vinter- och dubbdäck

I kapitlet redovisas vad som gäller för användning av vinterdäck och dubbdäck i Sverige. I kapitlet beskrivs också vad som händer vid överträdelse av dubbdäcksförbud samt hur reglerna ser ut i våra grannländer.

3.1 Regler för vinterdäcksanvändning

I trafikförordningen (1998:1276) regleras att personbilar, lastbilar, bussar, a-traktorer och släpvagnar som dras av sådana fordon ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning mellan den första december och den sista mars om vinterväglag råder. Förordningen medger några undantag från vinterdäckskravet. Om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten kan fordon få köras utan vinterdäck för provkörning eller bogsering i samband med reparation. Undantaget gäller också för färd till och från besiktning samt för fordon som är äldre än trettio år. I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar (TSFS 2009:19) anges fler detaljerade undantag.

I TSFS 2009:19 finns även allmänna råd om att vinterväglag bör anses råda när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen. Den rättsliga bedömningen om det råder vinterväglag eller inte görs av polisen.

3.2 Regler för när dubbdäck inte får användas

Till skillnad mot reglerna om användning av vinterdäck regleras inte dubbdäcksförbud i trafikförordningen, utan i flera av Transportstyrelsens föreskrifter, se tabell 1.

För personbilar, bussar, lastbilar och släpvagnar finns reglerna om dubbdäcksförbud i TSFS 2009:19. I föreskrifterna uttrycks att dubbdäcksförbudet inte omfattar utryckningsfordon och deras släpvagnar.

Dubbdäcksförbud för andra slags fordon, exempelvis traktorer, motorcyklar, tre- och fyrhjuliga mopeder, motorredskap, terrängmotorfordon och efterfordon med mera, regleras i olika föreskrifter som omfattar närmare bestämmelser för beskaftenhet och utrustning för respektive fordonsslag, se tabell 1. Ett dubbdäcksförbud innebär dock krav på hur fordonet eller utrustningen ska användas och är inte att anse som krav på fordonets beskaftenhet och utrustning.

Dubbdäcksförbudet har samma omfattning i alla föreskrifter, det vill säga att förbudet gäller under perioden 16 april till och med 30 september, men inte gäller om det råder vinterväglag eller om vinterväglag kan befaras och detta motiverar att dubbdäck används.

<i>Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar</i>
<i>Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2013:63) om bilar och släpvagnar som dras av bilar</i>
<i>Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:97) om traktorer</i>
<i>Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:11) om motorcyklar som tagits i bruk och släpvagnar till dessa</i>
<i>Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:10) om godkännande av motorcyklar</i>
<i>Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:132) om mopeder som tagits i bruk och släpvagnar till dessa</i>
<i>Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:17) om terrängmotorfordon</i>
<i>Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:19) om bil ombyggd till traktor samt bil ombyggd till motorredskap klass II</i>
<i>Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:20) om efterfordon, terrängsläp, släplåde samt vissa släpfordon som dras i högst 50 km/h</i>

Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:27) om motorredskap

Tabell 1 Föreskrifter som reglerar dubbdäcksförbud för olika fordonsslag

Utöver dubbdäcksförbudet i Transportstyrelsens föreskrifter medger trafikförordningen möjlighet till lokala dubbdäcksförbud. En kommun kan genom lokala trafikföreskrifter införa dubbdäcksförbud på en viss väg, en viss vägsträcka eller för alla vägar inom ett visst område.

3.2.1 Bakgrund till dubbdäcksförbudet

Vinterdäckskraven för personbilar, lätta lastbilar och släp till dessa kom sommaren 1999 genom en ändring av trafikförordningen. Datum för när dubbade däck inte får användas reglerades tidigare i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter². Från början inträdde förbudet 1 maj men ändrades 1988 till att inträda den första måndagen efter påskhelgen. 2003 togs nya föreskrifter³ fram och datumet för när förbud inträder blev då åter 1 maj. Datumet tidigare lades sedan till den 16 april genom en ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar. Det ändrade datumet började gälla våren 2010.

Huvudorsaken till att datumet ändrades för när dubbdäck är tillåtna att användas, var problem med luftkvaliteten gällande höga halter av partiklar⁴. Tiden före föreskriftsändringen debatterades det om de höga halterna av partiklar och dess negativa inverkan på människors hälsa. De nivåer som uppmättes åren innan 2009 låg betydligt över gränsvärdena i EU:s luftkvalitetsdirektiv (se 7.3.3). För att komma tillrätta med överträdelserna av gränsvärdena för partikelhalter beslutades att tiden för när dubbdäck är tillåtna att användas skulle förkortas under våren, eftersom de högsta partikelhalterna uppmättes då. Även väglitage och de högre ljudnivåer som dubbdäck gav upphov till hade viss påverkan vid avvägningen till beslutet att förkorta perioden när dubbdäck är tillåtna att användas.

3.3 Sanktioner mot användning av dubbdäck under otillåten tid

Den som bryter mot regeln att köra med dubbdäck under perioden 16 april till och med 30 september om det inte råder vinterväglag eller när sådant kan befaras kan få böta 500 kr⁵. Om man kör med dubbade däck på en gata

² Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om däck, medar och band (TSVFS 1985:3)

³ Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar

⁴ Vägverket. (2009). *Samlad lägesrapport om vinterdäck - Redovisning av ett regeringsuppdrag*. FO 30 A 2008:68231

⁵ Riksstämman föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott, bilaga 02 Fordonsförordningen

där det är dubbdäcksförbud enligt lokala trafikföreskrifter är böterna 1 000 kr⁶.

Polisen är den myndighet som kontrollerar och bedömer om det är motiverat eller inte att köra med dubbdäck under förbudsperioden. Enligt polisen så förelägger de varje år mellan 16 – 30 april mellan 250 – 300 böter till förare för att de inte följt reglerna om dubbdäcksförbud.

3.4 Datum för dubbdäcksförbud i våra grannländer

I Sverige är det alltså förbjudet att köra med dubbdäck från den 16 april till och med den 30 september om det inte råder vinterväglag eller om vinterväglag kan befaras. Vad gäller vinterdäck är det ett krav att använda när vinterväglag råder mellan den första december till den sista mars.

Norges regler är något annorlunda. Där får man köra med dubbdäck från den första november fram till söndagen efter påsk, vilket innebär att förbudet kan inträda någon gång mellan den sista mars och den andra maj. I Norges två nordligaste fylken (regioner) gäller andra regler. Där börjar förbudet alltid den första maj. De fylkena ligger norr om en breddgrad motsvarande Storuman i Sverige. I Norge finns inget formellt krav på att använda vinterdäck så länge fordonets totalvikt är under 3,5 ton. Föraren har dock alltid ett ansvar för att väggreppet är tillräckligt i det väglag som råder, vilket i praktiken betyder att vinterdäck är obligatoriska vid vinterväglag.

Finland har en kortare period för dubbdäcksanvändning än Sverige. Förbudet börjar den första april och räcker fram till och med den sista oktober. Vinterdäck är obligatoriska vid vinterväglag från den första november till den sista mars vilket innebär att det i teorin inte finns någon marginal i tid när dubbdäcken ska bytas.

Danmark har överhuvudtaget inga obligatoriska krav på vinterdäck och dubbdäck är förbjudna från 16 april till den sista oktober.

⁶ Riksåklagarens föreskrifter (1999:178) om ordningsbot för vissa brott, bilaga 01 Trafikförordningen

4 Dubbdäcksanvändning

I kapitlet beskrivs i vilken omfattning dubbdäck används och vad som påverkar tidpunkt för bytet.

4.1 Nuläge

Dubbdäck används främst på personbilar och lätta lastbilar, medan användningen på tunga fordon är mycket begränsad. På uppdrag av Trafikverket gör Däckbranschens informationsråd årliga undersökningar av däcktyp på personbilar i olika delar av Sverige. Den senaste undersökningen gjordes under första kvartalet 2023 på 19 orter utspridda i landet. Utifrån undersökningen uppskattas att 54 procent av alla personbilar som kör på vintern i Sverige kör med dubbdäck.⁷

Skillnaden i användningsgrad är stor mellan olika delar av Sverige. I region norr körs 96 procent av personbilarna med dubbdäck medan andelen i region syd är 34 procent. Region Stockholm har en lägre andel dubbdäck (42 procent) än omgivande regioner (region öst 65 procent, region väst 51 procent) vilket antas bero på exempelvis lokala dubbdäcksförbud och informationsinsatser. I undersökningen används Trafikverkets tidigare regionindelning med sex regioner i Sverige.⁸

Enligt undersökningar gjorda av Trafikverket 2020 är andelen som kör med dubbdäck under sommaren endast en tiondels procent, medan andelen som sommartid kör med dubbfria vinterdäck är 6 procent.⁹ Reglerna om förbud mot att använda dubbdäck på sommarhalvåret följs därmed i hög grad.

Trafikverket tar fram effektsamband för att analysera effekter och konsekvenser av olika åtgärder inom transportsystemet. I effektberäkningarna utgår man från att dubbdäcksanvändare i Sverige i snitt använder dubbdäck fem månader och sex dagar per år (5,2 månader).¹⁰

Transportstyrelsen har med stöd från M Sverige¹¹ i november 2023 gjort en enkätundersökning bland organisationens medlemmar spridda över landet¹². Enkäten berörde frågor kring tiden för när dubbdäck är tillåtna på våren och besvarades av 6 714 av organisationens medlemmar. Av svaren framkom att 48 procent kör med dubbdäck på vintern. Svaren stämmer väl överens med de undersökningar som Däckbranschens informationsråd gör, och visar

⁷ Trafikverket. (2023). *Undersökning av däcktyp i Sverige - vintern 2023 (januari-mars)*. 2023:148

⁸ Trafikverket. (2023). *Undersökning av däcktyp i Sverige - vintern 2023 (januari-mars)*. 2023:148

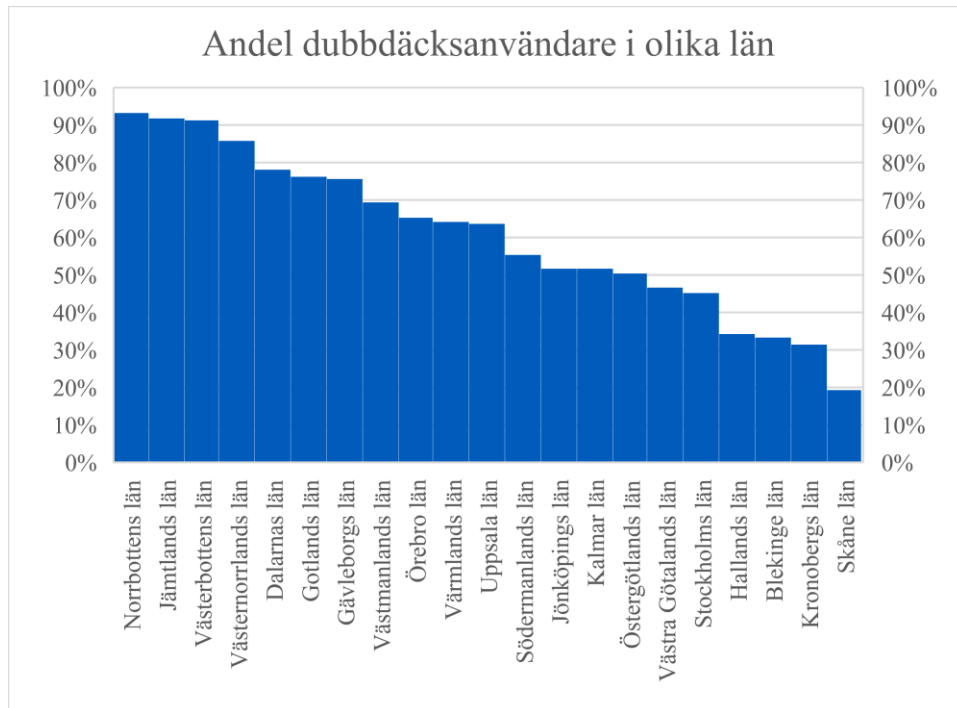
⁹ Trafikverket. (2021). *Undersökning av andel vinterdäck på sommaren i Sverige 2020, 2021:214*

¹⁰ Trafikverket. (2023). *Effektsamband för transportsystemet, Bygg om och bygg nytt, kapitel 7 miljö*. Version 2023-04-03.

¹¹ M Sverige är en konsumentorganisation för bilister och andra trafikanter. Organisationen arbetar med trafiksäkerhet, miljö och bilägande.

¹² M Sverige har uttryckt att det är svårt att säga i vilken utsträckning de som svarat på enkäten, dvs. organisationens medlemmar, är representativa för Sveriges bilister. M Sveriges har meddelat att deras medlemmar generellt är lite äldre med lite bättre ekonomi och oftare män än befolkningen i allmänhet.

tydligt att andelen dubbdäcksanvändare är större i de norrländska länen och att Stockholms län har en mindre andel än dess omgivande län, se figur 1.



Figur 1 Resultat från enkätundersökning 2023 bland medlemmar av M Sverige visar andel personbilsförare som använder dubbdäck på den bil de vanligtvis använder under vintern, uppdelat per län.

4.1.1 Trender

Trenden för dubbdäcksanvändning är nedåtgående sett till hela landet. För tio år sedan uppskattades andelen personbilar med dubbdäck vara 68 procent medan den nu uppskattas till 54 procent. Skillnaden mellan utvecklingen i olika regioner är dock stor. I norr har andelen dubbdäck istället ökat sedan 2010. Den totalt sett nedåtgående användningen av dubbdäck i Sverige visas även genom att andelen sålda dubbdäck av den totala vinterdäckförsäljningen minskat från cirka 60 procent för tio år sedan till cirka 50 procent idag.¹³

Anledningar till minskad dubbdäcksandel kan vara fler områden med lokala dubbdäcksförbud och spridning av information om dubbdäckens påverkan på luftkvaliteten. Ytterligare anledning till den nedåtgående trenden för dubbdäcksanvändning kan vara att vintrarna har blivit mildare.¹⁴

¹³ Trafikverket. (2023). *Undersökning av däcktyp i Sverige - vintern 2023 (januari-mars)*. 2023:148

¹⁴ SLB-analys. B. Lövenheim, L. Burman, M. Elmgren. (2022). *Beskrivning av problembilden för NO2 och PM10 i Stockholms län*. SLB 25:2022

Transportstyrelsen bedömer det svårt att förutspå utvecklingen av andelen dubbdäck bland vinterdäcksanvändare framöver. Även om dubbdäcksandelen skulle fortsätta minska behöver detta inte betyda att den trafikmängd som utförs med dubbdäck minskar. Enligt Trafikverkets basprognoser för trafikarbete på väg¹⁵ (Trafikverket, 2024) antas den totala mängden trafikarbete för lätta fordon öka med ungefär en procent årligen. Problemen med vägslitage och partikelproduktion som beror på dubbdäck kan därför bestå framöver trots lägre dubbdäcksandelar.

4.2 När sker bytet till sommardäck?

Dubbdäcksförbudet inträder den 16 april men gäller inte om vinterväglag råder eller befaras råda. I vissa delar av Sverige kan vinterväglag råda eller befaras råda under hela april och ibland ännu längre in på året. Vanligtvis kan fordonsägare i dessa delar vänta med att byta till sommardäck till efter att förbudsdatumet passerat. I delar av Sverige med lägre risk för vinterväglag byter fordonsägare i större utsträckning till sommardäck före 16 april. Dubbdäck används även undantagsvis efter 16 april i delar av landet där vinterväglag inte kan befaras om man avser åka till platser där vinterväglag råder eller befaras råda.

Branschorganisationernas uppfattning är att många dubbdäcksanvändare väljer att byta till sommardäck så snart deras behov av att ha däck med bra grepp på vinterväg upphör¹⁶. Det finns också dubbdäcksanvändare som i högre grad styrs av datumet för när förbud inträffar och behåller däcken på så länge som möjligt fram till och med 15 april.

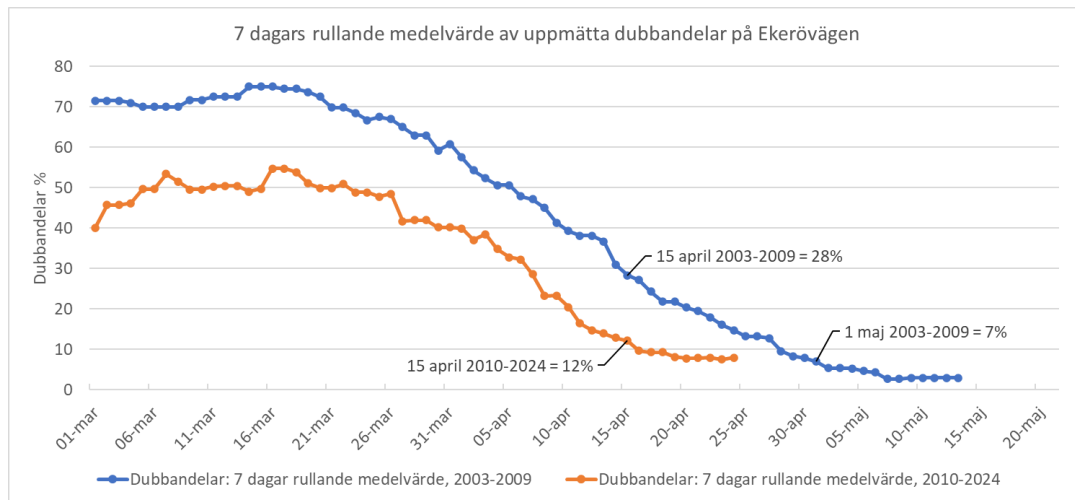
I södra delarna av landet kan däckbytena påbörjas redan i mars. SLB-analys (Stockholms Luft- och Bulleranalys) räknar löpande dubbdäcksandelar för personbilar och lätta lastbilar som kör på Stockholms infartsleder varje vinterhalvår, aktuellt resultat presenteras på deras hemsida¹⁷. I en rapport om beräkningar av påverkan på PM10-halter av förlängd dubbdäckstid¹⁸ presenterar SLB-analys uppmätt andel bilar som kör med dubbdäck från 2003 till och med 2024 på Ekerövägen utanför Stockholm, se figur 2. I diagrammet visas kurvor för perioden 2003-2009 respektive perioden 2010-2024. Uppdelningen beror på att datumet för när dubbdäcksförbud inträder ändrades från den första maj till den 16 april från och med 2010.

¹⁵ Trafikverket. (2024). *Prognos för persontrafiken 2025, Trafikverkets basprognoser 2024*. TRV 2021/7267

¹⁶ Information vid fysiskt möte mellan Transportstyrelsen och representanter från däck- och verkstadsbranschen 2024-02-13

¹⁷ <https://www.slb.nu/slbanalys/dubbdack/>

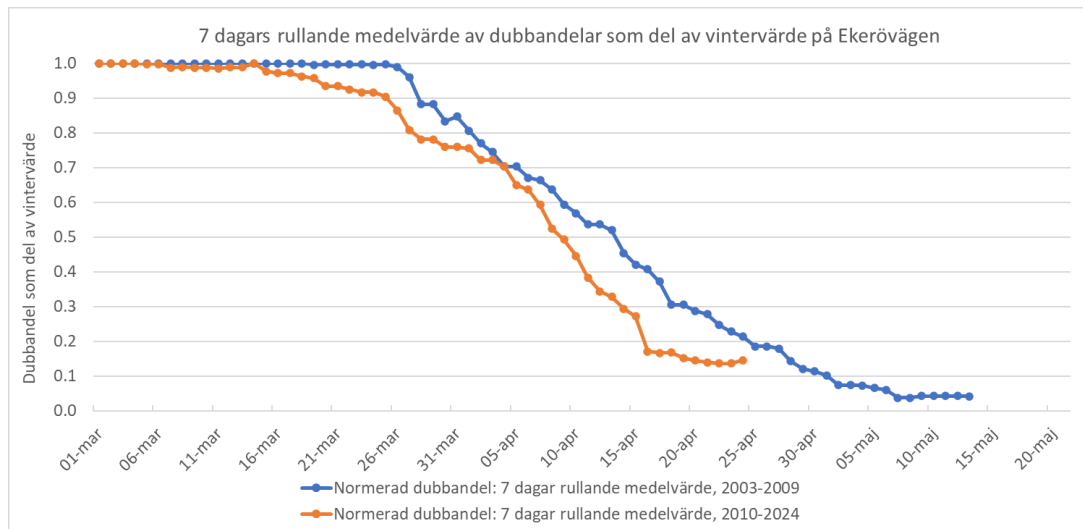
¹⁸ SLB-analys, M. Norman, M. Elmgren, M. Engardt. (2024). *Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta påverkan på PM10-halterna av förlängd dubbdäckssäsong*. SLB 25:2024.



Figur 2 Uppmätta dubbdäcksandelar på Ekerövägen. Rullande medelvärden för perioderna 2003–2009 samt 2010–2024 (före, resp. efter förändringen av datum för dubbdäcksförbud).¹⁹

Figuren visar att klart färre använt dubbdäck under den senare perioden. För att tydligare se skillnaderna mellan uppmätta dubbandelar har SLB-analys presenterat ett diagram med normerande rullande medelvärde, se figur 3 på nästa sida. Här kan man se att under perioden 2010–2024 börjar andelen bilar som kör med dubbdäck minska under mitten av mars men att de flesta väljer att byta till sommarkäck mellan 1 och 15 april. Från 15 till 16 april sker en markant minskning i antalet fordon med dubbdäck.

¹⁹ SLB-analys, M. Norman, M. Elmgren, M. Engardt. (2024). *Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta påverkan på PM10-halterna av förlängd dubbdäckssäsong*. SLB 25:2024.



Figur 3 Normerade dubbdäcksandelar mot vinterns högsta dubbdäcksandel för varje enskilt år i data-setet. Sedan medelvärdesbildades perioden 2003–2009 samt perioden 2010–2024 med 7 dagars rullande medelvärde.²⁰

Utöver väderförhållanden och datum för förbud påverkas också däckbytet av när påsken infaller²¹. Infaller påsken sent kan de som planerat en fjällresa under ledigheten vilja behålla dubbdäcken på efter att förbudsdatumet inträtt. Påskdagen kan inträffa mellan den 22 mars och den 25 april.

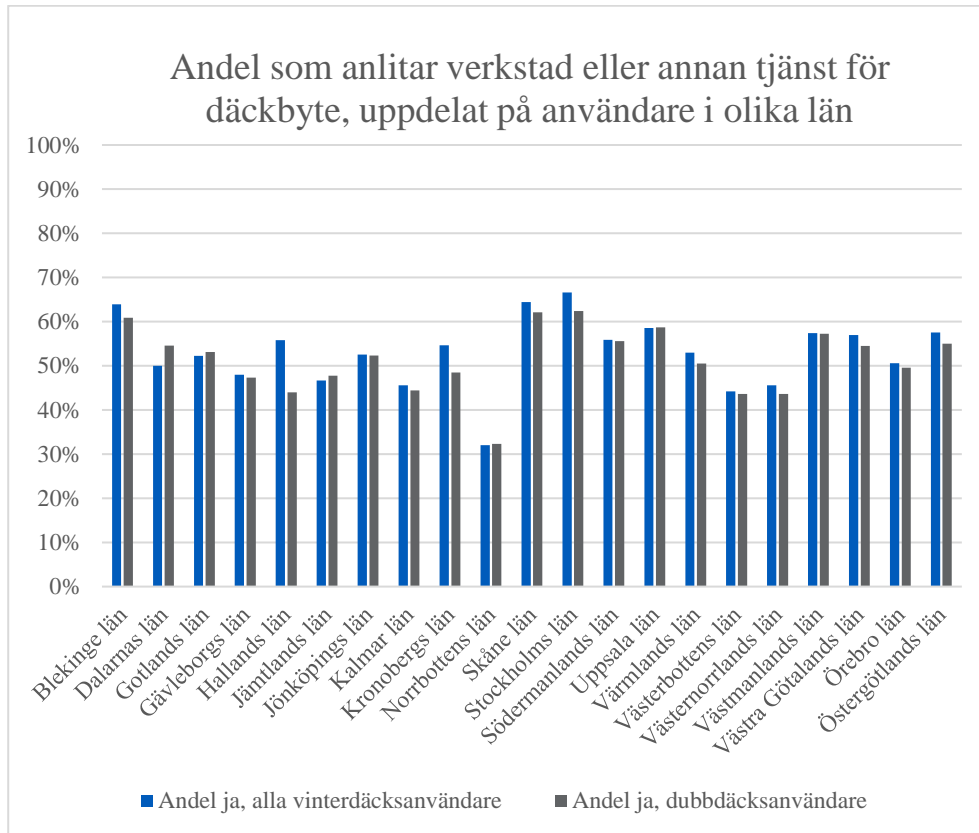
4.3 Vem utför däckbytet?

Många anlitar idag verkstad eller annan aktör för tjänsten att byta däck. Alternativet är att byta däcken själv eller med hjälp av någon annan. I den enkätundersökning som Transportstyrelsen har gjort med stöd från M Sverige²² svarade 58 procent av alla vinterdäckanvändare att de anlitar verkstad eller annan tjänst för däckbyte. Bland de som använder dubbdäck var andelen som använder däckbytestjänst något mindre, 55 procent. Figur 4 visar hur stor andel av medlemmarna som svarat ja uppdelat på olika län och om de använder dubbdäck.

²⁰ SLB-analys, M. Norman, M. Elmgren, M. Engardt. (2024). *Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta påverkan på PM10-halterna av förlängd dubbdäckssäsong*. SLB 25:2024.

²¹ VTI, M. Gustafsson et al. (2019). *Driftåtgärder mot PM10 i Stockholm, utvärdering av vintersäsongen 2017-2018*. VTI rapport 1000.

²² M Sverige är en konsumentorganisation för bilister och andra trafikanter. Organisationen arbetar med trafiksäkerhet, miljö och biläggande.



Figur 4 Resultat från enkätundersökning bland medlemmar av M Sverige som visar andel som anlitar verkstad eller annan tjänst för däckbyte. Uppdelat i svarande per län samt för alla vinterdäcksanvändare respektive för dubbdäcksanvändare

Av undersökningen kan man se att andelen som anlitar verkstad eller annan tjänst för däckbyte är högst i Stockholms, Skåne och Blekinge län. Lägst andel finns i de norrländska länen. Enligt undersökningen så använder ungefär fyra av fem av som anlitar verkstad för däckbyte även däckhotell för lagring av däcken.

5 Luftkvalitet

Kapitlet beskriver hur användningen av dubbdäck påverkar luftkvaliteten i Sverige. De svenska luftkvalitetsmålen sammanfattas och det beskrivs hur dubbdäcksanvändningen påverkar uppfyllandet av målen.

5.1 Dubbdäckens påverkan på luftkvalitet

Användandet av dubbdäck har stor betydelse vad gäller luftkvaliteten i svenska tätorter på grund av slitagepartiklar som skapas från vägbanan. Partiklarna kan spridas till luften i form av såväl fina partiklar PM_{2,5} som grova partiklar PM₁₀. Vägtrafiken ger även upphov till luftburna partiklar från avgaser, slitage av däck och bromsar samt sandning och saltning av vägen, men den dominerande källan till partiklar som orsakas av vägtrafiken är slitage från vägen.

5.1.1 Slitage av vägbanan

Vägslitage påverkas av trafikflöde, dubbdäcksandel, fordons hastighet och beläggningsegenskaper, främst genom stenstorlek och stenkvalitet.²³ En uppskattning från Trafikverket är att ungefär 60 000 ton asfalt årligen slits bort från vägarna med anledning av dubbdäcksanvändning, uppskattningen gäller totalt för både statliga och kommunala vägar²⁴. År 2022 bidrog slitaget från vägbanan till 29 500 ton luftburna partiklar varav 15 200 ton var av storlek PM₁₀.²⁵ En stor del av partiklarna har skapats från dubbdäcksanvändning

Dubbade vinterdäck sliter mer på vägbanan och ger upphov till högre emissioner av slitagepartiklar från väg än dubbfria vinterdäck och sommarkäcker. Dubbdäcken sliter på vägbanan när den är fri från snö och is och dubbarna kommer i kontakt med körbanan. Även användning av grus på gatorna bidrar till ökat vägslitage och ökade halter av PM₁₀ när gruset mals mellan däck och vägyta.²⁶ Gruskorn som samlas i däckmönster, framförallt i finare mönster på nordiska dubbfria däck, bör också kunna bidra till högre slitage och partikelhalter. Detta eftersom gruskornen kan ha ett stort utstick utanför däckets yta och nöta mot vägytan vid körning.

Vid de effektberäkningar som Trafikverket gör beräknas hur mycket slitagepartiklar som bildas från vägytorna. I effektberäkningarna används en formel som innebär en partikelproduktion från vägbanan på 3,4 g/fkm²⁷ för körning med dubbdäck på referensvägbeläggning (skelettasfalt 16, kk7) med

²³ Trafikverket. (2012). *Vägbeläggningar och PM10. Sammanställning av Trafikverksfinansierade forskningsresultat kring hur vägbeläggnings egenskaper påverkar emissioner och egenskaper hos slitagepartiklar*. 2012:240.

²⁴ E-post Trafikverket 2024-05-24

²⁵ Nationella emissionsdatabasen, SMHI

²⁶ Lundberg, J. (2018). *Non-Exhaust PM10 and Road Dust*.

²⁷ fkm är en förkortning av fordonskilometer

hastigheten 70 km/h. Av detta antas fem procent, d.v.s. 0,17 g vara partiklar av storlek PM10. Motsvarande siffror för vägslitage från däck utan dubb antas enligt Trafikverkets beräkningsunderlag vara 0,015 g/fkm varav 0,0075 g/fkm antas bestå av PM10.²⁸ Dubbdäcken antas därmed i beräkningsunderlaget orsaka mer än tjugo gånger så mycket PM10 från vägslitage än dubbfria vinterdäck.

Hur stor del av det vägslitagematerial som dubbdäcken orsakar som består av PM10 varierar i olika studier. I en utvärdering av driftåtgärder mot PM10 i Stockholm anges att ungefär fem till tio procent av det totala slitaget från dubbdäck utgörs av PM10-partiklar medan resten är grövre material.²⁹ I en studie i Oslo antogs en PM10-andel på 20 procent och i andra studier har procentsatser på 16 till 30 procent diskuterats.³⁰

Utveckling av dubbdäck ger minskat slitage

Kraven på dubbar och dubbdäck har skärpts genom åren och däckens egenskaper utvecklas kontinuerligt. Kraven omfattar områden som maximal dubbvikt och dubbantal, dubbutstick, statisk dubbkraft (den kraft som går åt för att trycka in dubben till samma höjd som däckets) men även maximalt vägslitage. Över tid har fler och fler tillverkare använt möjligheten att tillverka dubbdäcken utifrån funktionsbaserade krav i det finska typgodkännandeförfarandet, kallat vägslitagetestet. Däcken kan därmed bli godkända med fler dubbar eller dubbar med andra egenskaper än enligt kraven. Idag är den absoluta huvuddelen av de däck som saluförs, tillverkade och godkända utifrån de funktionsbaserade kraven i vägslitagetestet.

Nya skärpta krav för typgodkännande av däck till personbilar vad gäller maximalt vägslitage blir obligatoriska för däck tillverkade efter 1 januari 2027. Från och med 1 januari 2025 kan däck märkas enligt det nya typgodkännandet. Genom kravskärpningen beräknas vägslitaget minska med cirka 15 procent enligt en undersökning av finska Traficom som ansvarar för regelverket gällande vägslitagetestet.³¹

5.1.2 Slitage av däck

I förhållande till utsläpp av slitagepartiklar från vägbanan är mängden utsläpp av partiklar från slitage av däck små. En studie av däckslitage i

²⁸ Trafikverket. (2023). *Effektsamband för transportsystemet, Bygg om och bygg nytt, kapitel 7 miljö*. Version 2023-04-03.

²⁹ VTI, Gustafsson M et al.(2014). *Driftåtgärder mot PM10 i Stockholm - utvärdering av vintersäsongen 2012-2013*. VTI rapport 802

³⁰ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

³¹ Finnish Transport and Communications Agency Traficom. (2019). *Technical requirements for and type-approval of studded tyres for vehicles* TRAFICOM/220809/03.04.03.00/2019.

Stockholm med hjälp av den s.k. NORTRIP-modellen³² visade dock att bidraget till vägtrafikens PM10-partiklar var en icke-obetydlig del av lokalt genererat PM10 och nästan dubbelt så stort som utsläpp av PM10 från trafikens avgaser. I NORTRIP-modellen antas att 10 procent av däckslitage utgörs av PM10. Det råder osäkerheter om det finns skillnader i slitage av däckmaterial mellan dubbdäck och sommardäck. Default-värde för däckslitage-parametern i NORTRIP är detsamma för dubbdäck som för sommardäck (0,5 g/fkm). Tungta fordon (utan dubbdäck) antas generera betydligt större däckslitage än lätta fordon.³³

5.1.3 Emissioner av partiklar till luft

Meteorologiska förhållanden har stor betydelse för slitagepartiklarnas spridning till luften. I synnerhet är vägytans fuktighet en viktig faktor, men även nederbörd, vindriktning, vindhastighet och bebyggelsestruktur påverkar.

När vägbanan är fuktig stannar slitagepartiklarna kvar på eller vid körbanan och sprids inte till luften. När det sedan blir torrare förhållanden kan de ansamlade partiklarna spridas till luften genom den uppvirvling trafiken orsakar. Längre perioder med fuktig vägbanan gör att större mängder partiklar ackumuleras på eller vid vägen och kan orsaka höga partikelhalter i luften när vägbanan sedan väl torkat upp. Detta är ofta orsaken till höga halter av PM10 i mars, april och maj. Om vägbanorna är torra under en längre period på vintern, virvlar partiklarna istället upp lite i taget vilket leder till färre dagar med höga partikelhalter.^{34 35}

De höga halterna av PM10 finns främst i trånga gaturum med stort trafikarbete. Gator med bebyggelse på båda sidor har oftast störst problem med höga halter eftersom gaturummets dimensionering och utformning påverkar utvädring och utspädning av partikelhalterna.³⁶

Hur mycket partiklar som virvlas upp beror på antal fordon, deras hastighet, vikt mm, men även vägytans textur. Stora fordon virvlar upp mer än små fordon. Partiklar som inte virvlas upp i luften kan istället lämna vägen genom avrinning när vägen plogas eller städas. Uppvirvlingen av partiklar skiljer sig inte nämnvärt mellan dubbade och odubbade däck. I

³² NORTRIP-modellen (NON-exhaust Road TRaffic Induced Particle emissions) används för att beräkna emissioner till atmosfären av slitagepartiklar utifrån faktorer om meteorologi, trafik, vägskötsel, dubbdäcksandel mm. NORTRIP-modellen är beskriven i flera vetenskapliga arbeten, t ex. (B R Denby et al., 2013) och (R B. Denby, 2012) och har testats, framförallt för PM10, längs ett flertal vägar i Norden (M.Norman, 2016)

³³ SLB-analys, M Engardt. (2021). *Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta utsläpp och halter i luft av däckslitagepartiklar*. SLB 53:2021.

³⁴ SLB-analys, B. Lövenheim, L. Burman, M. Elmgren. (2022). *Beskrivning av problembilden för NO2 och PM10 i Stockholms län*. SLB 25:2022.

³⁵ IVL, M. Ferm, K. Sjöberg (2015). *Concentrations and emission factors for PM2.5 and PM10 from road*. Atmospheric Environment 119 (2015), sid 211-219.

³⁶ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

Trafikverkets effektberäkningar uppskattas uppvirvlingen till densamma oavsett vilka däck som används.³⁷

En studie har visat att ungefär en procent av de slitagepartiklar från vägen som dubbdäcken orsakar totalt under ett år emitteras till luften, detta gällde partiklar i storlek mellan PM_{2,5} och PM₁₀.³⁸ I ett finskt forskningsprojekt visades att dubbade vinterdäck hade betydligt högre emissionsfaktorer till luft än dubbfria vinterdäck på dammfri och torr vägbanan som motsvarar sommarväg. På vägar där det redan ansamlats damm var skillnaderna i emissioner mindre mellan däcktyperna. På vägar med väldigt mycket damm var emissionerna till och med högre vid körning med odubbade vinterdäck än för dubbdäck. Någon jämförelse med sommardäck gjordes inte i studien.³⁹

5.2 Mål och lagstiftning för bättre luftkvalitet

Luftkvaliteten i Sverige påverkas av både svenska utsläpp och utsläpp från andra länder som transporteras in över gränsen. Närliggande länder påverkas också av svenska utsläpp. För att klara de luftrelaterade målen behövs ofta internationella lösningar. Förutom att arbeta med nationell lagstiftning så är Sverige därför också aktiva med att driva luftvårdspolitik internationellt inom EU och FN och deltar även i flera olika internationella forum inom luftkvalitetsområdet. Nedan beskrivs nationell och internationell lagstiftning och vilka mål för luftkvalitet vi har att förhålla oss till.

5.2.1 Generationsmålet och miljökvalitetsmålet Frisk Luft

Sveriges riksdag har beslutat det s.k. generationsmålet som är ett övergripande mål för miljöpolitiken att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Sveriges riksdag har definierat och fastställt sexton miljökvalitetsmål för att ge en långsiktig målbild för att nå generationsmålet. Ett av miljökvalitetsmålen heter Frisk Luft och lyder: ”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.” För partiklar preciseras miljömålet genom att halter av fina partiklar (PM_{2,5}) inte ska överstiga 10 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 25 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett dygnsmedelvärde. Motsvarande mål för grova partiklar (PM₁₀) innebär att halter inte ska överstiga 15 mikrogram

³⁷ Trafikverket. (2023). *Effektsamband för transportsystemet, Bygg om och bygg nytt, kapitel 7 miljö*. Version 2023-04-03.

³⁸ IVL, M. Ferm, K. Sjöberg (2015). *Concentrations and emission factors for PM_{2.5} and PM₁₀ from road*. Atmospheric Environment 119 (2015), sid 211-219

³⁹ REDUST. (2014). *Deliverable product of the REDUST LIFE09 ENV/FI/000579 Actions 1 and 2. Demonstration test final report Main results and conclusions 15-08-2014*

per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 30 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett dygnsmedelvärde.

5.2.2 Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet

I nationella luftkvalitetsförordningen regleras ett antal miljökvalitetsnormer för utomhusluft med grund i EU:s luftkvalitetsdirektiv.

Miljökvalitetsnormerna har varit ett av de viktigaste verktygen för att minska föroreningshalterna i luften.

Miljökvalitetsnormerna ska följas och omfattar gränsvärden för halter av såväl PM_{2,5} och PM₁₀ samt hur många gånger gränsvärdena får överskridas per år. Gränsvärdena enligt miljökvalitetsnormerna är högre än gränsvärdena i de preciserade miljökvalitetsmålen.

Kommunerna ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten och att miljökvalitetsnormerna följs. Om en miljökvalitetsnorm överskrids eller riskerar att överskridas, kan en kommun eller region bli ålagd att utfärda åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten. För att en kommun ska kunna påbörja ett luftkvalitetsarbete i ett tidigare skede än idag, ändrades miljöbalken under 2023 så att kommuner får uppgiften att upprätta en förebyggande luftkvalitetsstrategi.

5.2.3 EU:s luftkvalitetsdirektiv och implementering i Sverige

EU-direktivet 2008/50/EG⁴⁰ om luftkvalitet och renare luft i Europa innehåller luftkvalitetsmål och gränsvärden för luftföroreningar för att skydda människors hälsa och miljön. EU:s medlemsländer ska arbeta för att nå målen och är skyldiga att se till att gränsvärdena inte överskrids efter vissa bestämda datum. Dessutom regleras kontroll av luftkvaliteten, vilken information som måste vara tillgänglig samt hur identifierade problem ska åtgärdas.⁴¹

Luftkvalitetsdirektivets bestämmelser är implementerade i Sverige genom bl.a. miljöbalken, luftkvalitetsförordningen (SFS 2010:477) och Naturvårdsverkets föreskrifter om kontroll av luftkvalitet (NFS 2019:9). Lagstiftningen bidrar till att uppnå miljömålet Frisk Luft och exempelvis är direktivets gränsvärden införda som miljökvalitetsnormer i Sverige.

Förslag på reviderat direktiv

2022 tog EU-kommissionen fram ett förslag på reviderat luftkvalitetsdirektiv, ändringarna förväntas beslutas under hösten 2024. Förslaget innehåller skärpta luftkvalitetsnormer till 2030, exempelvis för PM_{2,5} och PM₁₀, se tabell 2. Förslaget innehåller även nya tröskelvärden

⁴⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa

⁴¹ <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/internationellt-arbete-med-luft/eus-luftkvalitetsdirektiv/>
Senast granskad 2023-04-24. Hämtad 2024-03-01

för larm för partikelhalt. I förslaget föreslås också ökade krav på kontroll och mätning av luftkvalitet, förtydliganden som ska göra åtgärdsprogrammen mer effektiva, utökade bestämmelser kring sanktioner vid överträdelser och rätt till skadestånd mm.

		Gränsvärdesnorm för medelvärde per dygn	Antal tillåtna överskridanden (dygn) per år	Gränsvärdesnorm för medelvärde per år
PM10	Nuvarande miljökvalitetsnorm	50 µg/m ³	35	40 µg/m ³
	Förslag till nytt luftkvalitetsdirektiv	45 µg/m ³	18	20 µg/m ³
	WHO:s riktlinjer (2021)	45 µg/m ³	3-4	15 µg/m ³
PM2,5	Nuvarande miljökvalitetsnorm	-	-	25 µg/m ³
	Förslag till nytt luftkvalitetsdirektiv	25 µg/m ³	18	10 µg/m ³
	WHO:s riktlinjer (2021)	15 µg/m ³	3-4	5 µg/m ³

Tabell 2 Nuvarande miljökvalitetsnormer för partiklar, gränsvärden i förslag till luftkvalitetsdirektiv samt WHO:s riktlinjer för medelvärden.

5.2.4 WHO:s riktlinjer för luftkvalitet

Världshälsoorganisationen (WHO) tog 2021 fram nya riktlinjer för luftkvalitet med syfte att minimera hälsoskadliga effekter. Riktlinjerna är uppdaterade genom systematisk analys av det samlade vetenskapliga underlaget. Det har framkommit att luftföroreningar utgör ett större hot mot den globala hälsan än vad som tidigare varit känt. De nya riktlinjerna innebär därför skärpningar av gränsvärden för bland annat partiklar och WHO:s gränsvärden är nu generellt lägre än gränsvärdena i EU:s luftkvalitetsdirektiv, se värden i tabell 2 ovan.

WHO:s riktlinjer är centrala som underlag vid översynen av EU:s luftkvalitetsdirektiv och påverkar därmed även de svenska miljökvalitetsnormerna. I förslaget till reviderat luftkvalitetsdirektiv är det långsiktiga målet att uppfylla WHO:s riktlinjer till år 2050.

WHO:s riktlinjer utgör också underlag för översyner av våra svenska miljökvalitetsmål och dess preciseringar.

5.2.5 EU:s takdirektiv, luftvårdsförordningen och det svenska luftvårdsprogrammet

EU:s takdirektiv (EU)2016/2284⁴² om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar gäller alla länder i EU. Direktivet fastställer åtaganden om minskning av olika hälso- och miljöpåverkande utsläpp till luft fram till år 2030. För Sveriges del innebär åtagandet bland annat att det årliga totala utsläppet av PM_{2,5} ska minska med 19 procent från 2005 till 2030. Takdirektivet reglerar inte utsläpp av PM₁₀.

Regeringen beslutade 2018 om ett nytt etappmål för minskning av nationella utsläpp av luftföroreningar som knyter an till EU:s takdirektiv, etappmålet omfattar bland annat totala utsläpp av partiklar PM_{2,5}.

Med hjälp av luftvårdsförordningen (2018:740) kan bestämmelserna i takdirektivet genomföras i Sverige. Åtgärder och styrmedel för att nå utsläppsminskningarna i Sverige finns i det nationella luftvårdsprogrammet som beslutas av regeringen. Ett nytt luftvårdsprogram beslutades av regeringen i februari 2024. Naturvårdsverket rapporterar programmet till EU-kommissionen.

5.3 Partikelhalter i luft i Sverige

Sverige har i ett europeiskt perspektiv relativt låga halter av luftföroreningar och luftkvaliteten har på många håll förbättrats under de senaste 50 åren.⁴³ Mätningar i tätortsmiljö i våra största städer visar på en tydlig minskning av partiklar de senaste decennierna, såväl fina partiklar PM_{2,5} som grova partiklar PM₁₀. De senaste tio åren har dock inte luftkvaliteten gällande PM₁₀ förbättrats och Sverige har fortfarande lokala problem med höga halter av PM₁₀. De dagar då de lokala PM₁₀-haltena är som högst är på våren då vägarna är snöfria och torra och partiklar från vägslitage virvlas upp av trafiken.

Problematiska dygnsmedelvärden av PM₁₀ finns främst i trånga gaturum med stort trafikarbete. I trånga gaturum blir utvädring och utspädning inte lika stor som vid stora, öppna vägar. Emissionerna blir därför kvar en längre tid nere på gatunivå, värst drabbade är gator med bebyggelse på båda sidor som försvårar spridningen av partiklar.⁴⁴

5.3.1 Varifrån kommer partikelutsläppen?

Mindre partiklar kan transporteras långa sträckor och för halter av PM_{2,5} har långdistanstransporten från andra länder stor betydelse, i synnerhet i

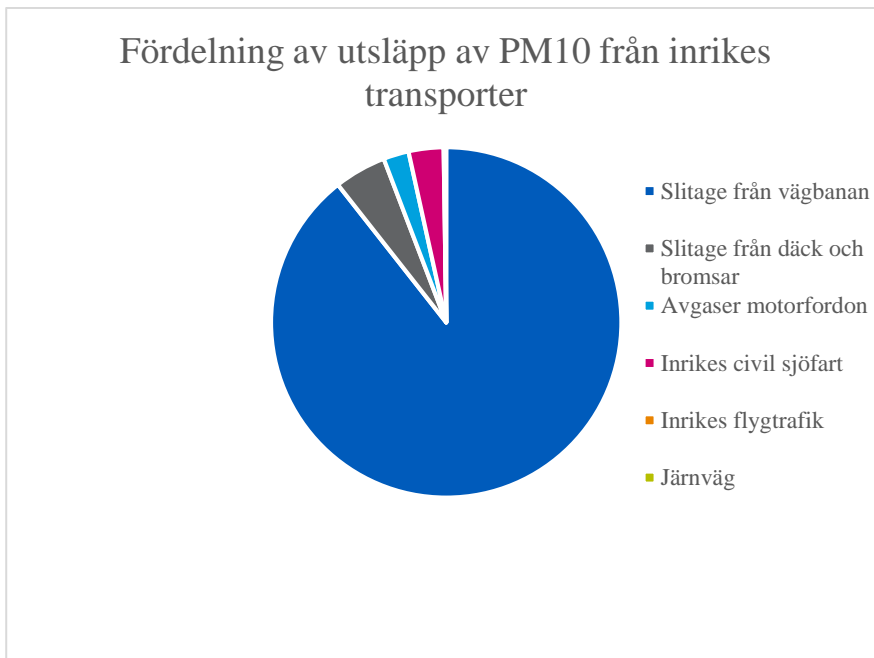
⁴² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2284 av den 14 december 2016 om minskning av nationella utsläpp av vissa luftföroreningar, om ändring av direktiv 2003/35/EG och om upphävande av direktiv 2001/81/EG

⁴³ IVL. M. Fredricsson, K. Persson., L.Tang. (2016). *Urbanmättnätet - 30 års mätningar av luftkvalitet*. IVL Rapport C230.

⁴⁴ SOU 2015:27. Skatt på dubbdäck i tätort?

södra Sverige.⁴⁵ För de grövre partiklarna, PM10 har de nationella utsläppen större betydelse för halterna, men det finns även här en bakgrundshalt som beror på förorenad luft som kommer med vindar från Centraleuropa.⁴⁶ Av all PM2,5 i Sverige kommer en fjärdedel från andra länder, vad gäller PM10 är siffran 13 procent, men en stor delmängd är då PM2,5.

Vägslitage är den dominerande källan till utsläpp av PM10 från transporter i Sverige. Dubbdäcken har en betydande roll för emissioner av partiklar från vägslitage, men även sandning av vägen ökar bidraget till PM10.⁴⁷ År 2022 stod vägslitage för närmare 90 procent av PM10-utsläppen från transporter och 36 procent av de totala nationella utsläppen vilket innebär ungefär 15 000 ton PM10. I mängden ingår även bidrag från sandning av vägen. För PM2,5 stod vägslitage för 72 procent av utsläppen från transporter och 14 procent av de totala utsläppen.



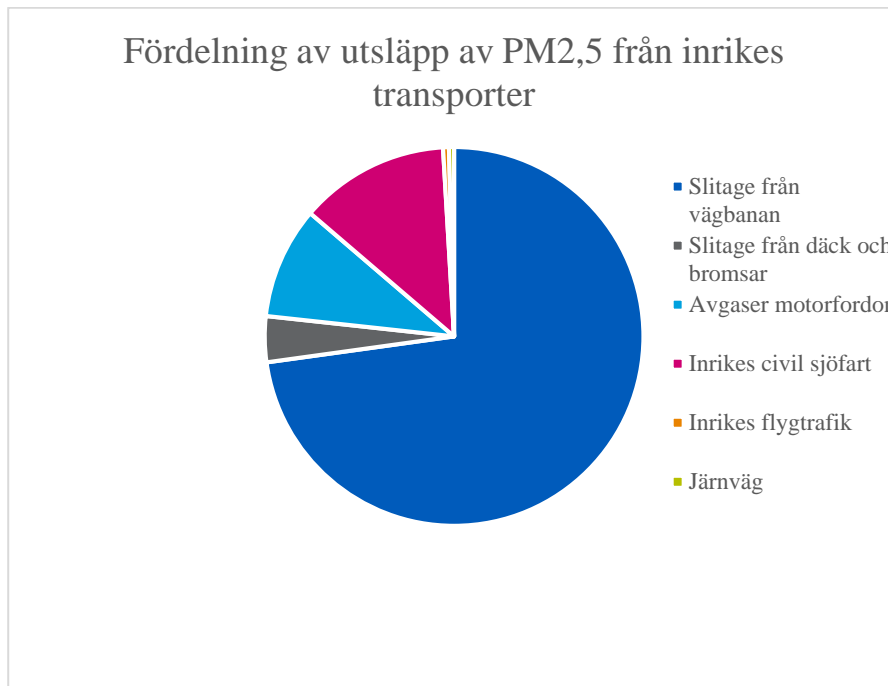
Figur 5 Fördelning av utsläpp av partiklar PM10 från inrikes transporter i Sverige 2022 ⁴⁸

⁴⁵ <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/luftforeningar-och-dess-effekter/fakta-om-partiklar-i-luft-pm25-och-pm10/> Senast granskad 2024-03-20. Hämtad 2024-04-01

⁴⁶ <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/luft/partiklar-pm10-halter-i-luft-regional-bakgrund-arsmedelvarder/> Senast granskad 2023-09-12. Hämtad 2024-04-01

⁴⁷ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

⁴⁸ Nationella emissionsdatabasen, SMHI



Figur 6 Fördelning av utsläpp av partiklar PM_{2,5} från inrikes transporter i Sverige 2022 ⁴⁹

5.3.2 Skillnader i partikelhalt geografiskt i Sverige

Generellt sett är partikelhalterna högre i södra Sverige än i norra, vilket förutom närheten till kontinenten också beror på skillnad i transporttätet. Sveriges södra delar påverkas i högre utsträckning av långdistanstransport av mellaneuropeiska utsläpp än de norra delarna. Exempelvis står långdistanstransport för 60 procent av de PM_{2,5}-halter som en stadsbo i Malmö utsätts för.⁵⁰ Det lokala bidraget till uppmätta partikelhalter blir därför högre i norra Sverige. Dubbdäcksanvändning anses vara en dominerande orsak till höga halter av slitagepartiklar och de norrländska städer som har problem med höga PM₁₀-halter har också höga dubbdäcksandelar.⁵¹

De mest problematiska perioderna i norr för höga partikelhalter som beror på dubbdäcksanvändning, är innan snön kommer på hösten samt när vägarna blir snö- och isfria på våren. En studie från 2023 om emissionsfaktorer med hjälp av beräkningar i NORTRIP-modellen ⁵² visade att varierande meteorologiska förhållanden mellan söder och norr i landet påverkar emissionerna. Den totala emissionsfaktorn som årsmedelvärde för slitagepartiklar i form av PM₁₀ blir högre i söder, givet att alla övriga

⁴⁹ Nationella emissionsdatabasen, SMHI

⁵⁰ Naturvårdsverket. (2023). *Luft & miljö. Om luftmiljö och svensk luftövervakning 2023*

⁵¹ Trafikverket (2023) *Trafikverkets miljörapport 2022*

⁵² SLB-analys M.Engardt, M.Norman. (2023). *Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta emissionsfaktorer för PM₁₀-slitagepartiklar för svenska förhållanden*. SLB 35:2023.

parametrar som t ex. dubbdäcksandel och trafikmängd är desamma. En ökad dubbdäcksandel i söder ger högre utslag på emissionsfaktorn än en högre dubbdäcksandel i norr.

5.4 Uppfyllelse av mål

De totala utsläppen av partiklar har mer än halverats sedan 1990, däremot har utsläppen av partiklar från slitage från vägen ökat med ungefär en fjärdedel vilket beror på ökad trafikmängd.⁵³ Nedan beskrivs statusen för uppfyllelse av de olika målen och kravnivåerna.

5.4.1 Miljökvalitetsmålet Frisk Luft

Under 2023 gjordes en fördjupad utvärdering av miljömålen.⁵⁴

Utvärderingen fungerar som ett underlag för regeringens politik och som underlag när myndigheter planerar och prioriterar arbetet för bättre luftkvalitet.

Utvärderingen visar att miljökvalitetsmålet Frisk Luft är delvis uppnått eller delvis kommer att kunna nås, dock inte när det gäller partikelhalter.

Halterna av partiklar ligger fortfarande långt ifrån målen och gränsvärden som preciserats för att nå miljökvalitetsmålet överskrids idag vid flera mätstationer i Sverige. För fina partiklar PM_{2,5} klaras som regel målnivån för årsmedelvärde, medan målnivån för dygnsmedelvärde överskrids vissa dygn vid några mätstationer. För grova partiklar PM₁₀ var årsmedelvärdet år 2020 för högt vid knappt hälften av mätstationerna medan dygnsmedelvärdet överskreds vid ungefär en fjärdedel av stationerna.

5.4.2 Miljökvalitetsnormer

Flera kommuner visar idag på en långsiktig trend av minskade partikelhalter i luften men fortfarande så överskrids miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärde av PM₁₀ varje år i ett antal tätorter i landet. År 2022 överskreds dygnsnormen för PM₁₀ i sex kommuner.⁵⁵

Sedan 2013 har tio kommuner tagit fram åtgärdsprogram till följd av överskridande av miljökvalitetsnormer för PM₁₀. Vägtrafiken och i synnerhet dubbdäcksanvändning har i de flesta av dessa fall identifierats som den enskilt viktigaste orsaken till de höga partikelhalterna.

5.4.3 EU:s luftkvalitetsdirektiv

Miljökvalitetsnormerna motsvarar de gränsvärden som finns i EU:s luftkvalitetsdirektiv. Dygnsmedelvärdet för PM₁₀ i ett antal svenska tätorter

⁵³ SCB Statistikdatabasen, utsläpp av luftföroreningar. Hämtad 2024-04-05

⁵⁴ Naturvårdsverket. (2022). *Frisk Luft, fördjupad utvärdering av miljömålen 2023*. Rapport 7067

⁵⁵ <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/luft-och-klimat/miljokvalitetsnormer-for-utomhusluft/overskridanden-av-miljokvalitetsnormerna/> Senast granskad 2023-11-20. Hämtad 2024-04-05

överskrider därmed även direktivets krav. De kommande skärpningarna i EU:s luftkvalitetsdirektiv kommer göra det ännu svårare för Sverige att underskrida gränsvärdena för halter av PM10. I regeringskansliets faktapromemoria⁵⁶ om förslaget till nytt direktiv beskrivs att de föreslagna gränsvärdena på PM10 kan kräva utökade åtgärder och styrmedel kring slitagepartiklar och dubbdäcksanvändning i Sverige.

Naturvårdsverket har jämfört dygnsmedelvärden för PM10 från våra svenska mätstationer år 2022 med de nya krav som föreslås i EU:s luftkvalitetsdirektiv till 2030, dvs. de gränsvärden och antal tillåtna överskridanden per år som kommer att motsvara våra kommande miljökvalitetsnormer. Enligt det nya förslaget skulle överskridanden ha skett vid 31 mätstationer jämfört med överskridanden vid 6 mätstationer enligt nu gällande miljökvalitetsnormer. Dubbdäcksanvändning och vägdamm anges som huvudproblemet och de nya gränsvärdena kan innebära krav på nya åtgärdsprogram i ett antal kommuner i Sverige. När det gäller halter av PM_{2,5} uppfylls de föreslagna nivåerna redan idag.⁵⁷

5.4.4 Överträdelseärende

2011 inledde EU-kommissionen ett överträdelseärende som gällde överskridandet av gränsvärdet för PM10. Ett par år senare riktade kommissionen en formell underrättelse mot Sverige där man redovisade att Sverige brister i sina skyldigheter enligt luftkvalitetsdirektivet eftersom gränsvärdena för PM10 systematiskt och varaktigt överskridits på några platser.⁵⁸

Sverige har besvarat och upplyst EU-kommissionen om sin inställning och planerade åtgärder. I Sveriges svar framkom att överskridandena inte visar på en trend av att vara fortlöpande och varaktiga och är begränsade till ett fåtal mätstationer där överträdelserna inte skett varje år. Man vidhöll också att dubbdäcksanvändningen var den huvudsakliga anledningen till de förhöjda partikelhalterna och att reglering av tiden för användning av dubbdäck är en viktig åtgärd för att uppfylla luftkvalitetsdirektivet. Sveriges bedömning var att vi är nära att varaktigt nå gränsvärdena men att arbete med att få ned partikelhalter måste fortsätta.

Om tvisten kvarstår kan EU-kommissionen föra ärendet vidare till EU-domstolen som meddelar en dom om medlemsstaten gjort sig skyldig till fördragsbrott. Medlemsstaten måste då vidta de åtgärder som krävs för att följa domen. Om medlemsstaten inte gör det kan kommissionen på nytt väcka talan vid EU-domstolen för att domstolen ska döma ut att medlemsstaten ska betala ett vite eller ett standardbelopp. Vitet brukar

⁵⁶ Miljödepartementet (2022) *Översyn av EU:s luftkvalitetsdirektiv*. Faktapromemoria 2022/23:FPM20

⁵⁷ Naturvårdsverket (2024) *Programområde Luft NMÖ-RMÖ*. Presentation digitalt 2024-04-24

⁵⁸ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

fastställas med ett belopp per dag som överträdelserna fortgår. Standardbelopp eller viteskostnader kan uppgå till ett par hundra miljoner kronor.⁵⁹

Enligt EU:s luftkvalitetsdirektiv finns möjlighet att vid utvärderingarna räkna bort överskridanden av gränsvärden för PM10 som beror på sandning och saltning under vintern. Sverige har inte valt att utnyttja möjligheten att räkna bort bidrag från sandning och saltning.⁶⁰

5.4.5 Åtagande enligt luftvårdsförordningen och EU:s takdirektiv
Naturvårdsverkets senast framtagna scenario för utveckling fram till 2030 visar att åtagandet för totala utsläpp av mindre partiklar (PM2,5) ser ut att klaras.⁶¹ För utsläpp av PM10 finns inget åtagande.

5.4.6 WHO:s riktlinjer för luftkvalitet

Utifrån WHO:s riktlinjer visar beräkningar att 82 procent av Sveriges befolkning år 2019 utsattes för oacceptabla nivåer av fina partiklar (PM2,5) medan 10 procent utsattes för oacceptabla nivåer av grova partiklar PM10.⁶²

5.4.7 Prognos

De kommuner som i dagsläget har svårt att klara miljö kvalitetsnormerna för PM10 riskerar att även framöver överskrida gränserna om inte verkningfulla åtgärder sätts in.⁶³ En framtida utveckling mot en mer elektrisk fordonsflotta, med tyngre bilar till följd av tunga batterier, skulle kunna orsaka ökade partikelhalter.⁶⁴ En prognos av årsmedelhalter av partiklar år 2030 visar marginella skillnader jämfört med år 2019. Svenska utsläpp av PM2,5 förväntas minska mer än utsläppen av PM10.

Årsmedelhalterna av PM2,5 antas dock inte minska i motsvarande grad eftersom halterna också påverkas av sekundärt bildade partiklar från andra utsläpp. Bedömningen i den fördjupade utvärderingen av miljömålet Frisk Luft är att föroreningar av PM10 kommer att vara en fortsatt utmaning även efter år 2030. Oro för att elektrifieringen av fordonsflottan ska leda till ökade utsläpp av slitagepartiklar tas upp som en osäkerhet i utvärderingen.⁶⁵

De vetenskapliga beläggen har stärkts för att negativa hälsoeffekter är större och uppstår vid lägre halter än vad som tidigare beräknats. Bedömningen i den fördjupade utvärderingen är att ambitionsnivån i dagens miljömål för

⁵⁹ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

⁶⁰ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

⁶¹ <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/internationellt-arbete-med-luft/eus-direktiv-for-utslapp-av-luftforeningar/sveriges-atagande-enligt-nya-takdirektivet/> Senast granskad 2023-12-12. Hämtad 2024-04-05.

⁶² IVL. G. Gustafsson et al. (2022). *Quantification of population exposure to NO2, PM10 and PM2.5, and estimated health impacts 2019*. IVL Rapport B2446.

⁶³ <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/statistik--utslapp-och-halter/luften-i-sverige/luftkvalitet-i-tatorter/> Senast granskad 2023-09-12. Hämtad 2024-04-05.

⁶⁴ H. K. Kriit et al. (2021). *A health economic assessment of air pollution effects under climate neutral vehicle fleet scenarios in Stockholm, Sweden*. Journal of Transport & Health, 22 (artikel-id 101084).

⁶⁵ Naturvårdsverket. (2022). *Frisk Luft, fördjupad utvärdering av miljömålen 2023*. Rapport 7067

Frisk Luft varit för låga med anledning av senare tids forskning om luftföroreningar. Naturvårdsverket föreslår därför att miljömålets preciseringar skärps för såväl PM_{2,5} som PM₁₀. Lägre halter i preciseringarna kommer kräva fler och kraftfullare åtgärder för att nå miljökvalitetsmålet.⁶⁶

5.4.8 Åtgärder för att sänka halter av PM₁₀

I Naturvårdsverkets fördjupade utvärdering av miljömålen 2023 görs bedömningen att det krävs ytterligare åtgärder för att sänka halterna av partiklar, såväl mindre (PM_{2,5}) som grova (PM₁₀).⁶⁷

En kommun som har problem med höga halter av PM₁₀ som beror på dubbdäcksanvändning kan enligt trafikförordningen (1998:1276) 10 kap 2§ använda möjligheten att införa dubbdäcksförbud på vissa gator. Förbud är idag införda i Stockholm, Göteborg och Uppsala. I Södertälje är ett förbud beslutat som börjar gälla i oktober 2025. Åtgärden bidrar till lägre lokal halt av PM₁₀ och förbudet kan sättas in där det behövs. Dubbdäcksförbud på vissa gator kan även antas minska dubbdäcksandelen bland bilarna i kommunen.

Att minska andelen dubbdäck leder till att halterna av PM₁₀ sänks, men även minskat trafikflöde, lägre hastighet samt städning och dammbindning kan bidra till lägre lokala halter av PM₁₀. Trafikverket lyfter i sin miljörapport 2022 att de minskade dygnsmedelvärden av PM₁₀ man kan se i vissa kommuner primärt beror på trängselskatt, dubbdäcksförbud samt intensifierad städning och dammbindning.

Dubbdäcksanvändningen i Stockholm har minskat vilket bland annat beror på att dubbdäcksförbud införts på ett flertal gator. En utvärdering av minskade dubbdäcksandelar i Stockholm visar att vid vissa mätstationer på statliga vägar har ett överskridande av miljökvalitetsnormen förhindrats tack vare de minskade dubbdäcksandelarna. Utvärderingen visade också att även den dammbindning man utfört förhindrat överskridanden av miljökvalitetsnormen.⁶⁸

I den senaste rapporten om luften i Stockholm anges att den främsta anledningen till de minskande halterna av PM₁₀ de senaste tio åren är stadens åtgärder med städning, dammbindning och tidig sandupptagning på många gator i innerstaden.⁶⁹

⁶⁶ Naturvårdsverket. (2022). *Frisk Luft, fördjupad utvärdering av miljömålen 2023*. Rapport 7067

⁶⁷ Naturvårdsverket. (2022). *Frisk Luft, fördjupad utvärdering av miljömålen 2023*. Rapport 7067

⁶⁸ SLB-analys, M.Elmgren (2019). *Essingeleden, en sammanställning av halter, åtgärder och konsekvenser*. SLB 4:2019

⁶⁹ SLB-analys. (2024). *Luften i Stockholm År 2023*, SLB 17:2024.

I Norge finns ett system med avgifter för användning av dubbdäck i vissa områden vilket har minskat dubbdäcksandelarna. Halterna av PM10 har minskat tydligt i vägnära miljöer efter att avgifterna infördes vilket tyder på att dubbdäcksanvändningen har betydande effekt på partikelhalterna.⁷⁰

En slutsats i en rapport av SMHI om beräkningar av emissioner av partiklar för olika dubbdäcksscenarioer⁷¹ är att en minskad dubbdäcksanvändning är gynnsam för luftkvaliteten men att ökad sandning och saltning för att motverka halkrisken kan innebära att effekterna på luftkvaliteten minskar eller uteblir.

5.4.9 Dubbdäckens betydelse för att nå luftkvalitetsmålen

Enligt Naturvårdsverkets fördjupade utvärdering av miljömålen 2023 gör förekomsten av slitagepartiklar som beror på användning av dubbdäck att det idag är svårt att uppfylla miljö kvalitetsmålet Frisk Luft. Det gäller i synnerhet halter av PM10. Den fördjupade utvärderingen av miljömålen klargör att det är angeläget med fortsatta åtgärder för att minimera uppkomsten av partiklar från vägslitage.⁷²

Även utifrån miljö kvalitetsnormerna så bedöms behovet av åtgärder öka framöver med anledning av kommande skärpningar av gränsvärden och maximalt antal tillåtna årliga överskridanden av dygnsmedelhalt i det reviderade luftkvalitetsdirektivet.⁷³ Dubbdäcksanvändningen har av Sverige pekats ut som den huvudsakliga anledningen till de förhöjda partikelhalter som föranlett överträdelser av EU:s luftkvalitetsdirektiv.

⁷⁰ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

⁷¹ SMHI, G. Omstedt, S. Andersson (2008) Vintervägar med eller utan dubbdäck. Beräkningar av emissioner och halter av partiklar för olika dubbdäcksscenarioer. SMHI Meteorologi Nr 134, 2008

⁷² Naturvårdsverket. (2022). *Frisk Luft, fördjupad utvärdering av miljömålen 2023*. Rapport 7067

⁷³ Naturvårdsverket. (2022). *Frisk Luft, fördjupad utvärdering av miljömålen 2023*. Rapport 7067

6 Vad är problemet med nuvarande reglering

I detta kapitel beskrivs problemställningar med anledning av nuvarande datum för dubbdäckförbud och den begränsade perioden för byte av dubbdäck. Kapitlet börjar med en beskrivning av problem som kan upplevas av de intressenter som direkt berörs av kraven och avslutas med hur nuvarande datum kan påverka trafiksäkerhet och framkomlighet i trafiken.

6.1 Hög efterfrågan på däckbytestjänster

Den begränsade perioden idag på två veckor för byte av dubbdäcken kan leda till hög efterfrågan på däckbytestjänster under april. Såväl datum i regelverket som väderförhållanden spelar in på hur koncentrerad efterfrågan blir på däckbytestjänster.

Efterfrågan koncentreras ofta under de två första veckorna efter att vinterdäckskravet upphör den 1 april i områden där det oftast råder barmark under perioden. I områden där vinterväglag brukar råda eller befaras i början av april kan topparna i efterfrågan ske senare och i högre grad vara väderberoende.

Ofta sker resor till fjällen i samband med ledigheter och skollov under påsken. Behovet av vinterdäck kan då sträcka sig längre in i april de år som påskdagen infaller sent. Påskdagen inträffar som senast den 25 april vilket innebär att de som har påsklov veckan efter påsk kan behöva använda dubbdäck fram till den 2 maj. Påskens datum kan därmed inverka på hur efterfrågan på däckbytestjänst fördelas över tid. Aktörer inom däckbytesbranschen kan dessutom också hålla stängt under påskens helgdagar vilket minskar tillgången på däckbytestjänst.

I de fall bytet till somnardäck gjorts och det blir vinterväglag i andra halvan av april, kan ibland byte tillbaka till vinterdäck göras. Det gör att efterfrågan på däckbytestjänst ökar.

Däck- och verkstadsbranschen uppfattar att allt fler väljer att anlita verkstad eller annan tjänst för att byta däck istället för att göra bytet själva. Däckbranschen tror att efterfrågan på däckbyten under högsäsong kan bli ännu högre framöver.⁷⁴

6.2 Utförare av däckbytestjänst

De företag som utför däckbytestjänster är främst bil- och däckverkstäder eller mobila anläggningar. Mobila anläggningar erbjuder däckbytestjänster

⁷⁴ Information vid fysiskt möte mellan Transportstyrelsen och representanter från däck- och verkstadsbranschen 2024-02-13

på strategiska platser under däckbytessäsongen, exempelvis på parkeringsplatser.

Däck- och verkstadsbranschen är kritiska till den begränsade tidsperioden i dagens regelverk. Uppfattningen är att regelverket gjort att efterfrågan på däckbytestjänster under våren blir kraftigt koncentrerad till en kort period och tidvis mycket hög vilket leder till hög arbetsbelastning och stress. Uppfattningen delas även av de enskilda aktörer som Transportstyrelsen varit i kontakt med. I en enkätundersökning som Däckspecialisternas riksförbund gjort bland sina medlemsföretag i april 2024 framkom att 99 procent av medlemmarna generellt upplever däckbytesperioden under vårsäsongen som stressiga eller mycket stressiga.⁷⁵ Enkäten besvarades av ungefär 150 av 750 medlemsföretag.

Vid intervjuer med enskilda däckverkstäder i april 2024 framgick att väntetiden för den som ville boka tid för däckbyte var upp till två veckor. Vid intervjuerna uttryckte några aktörer frustration över att tvingas säga nej till kunder som vill byta däcken innan dubbdäcksförbudet inträffar och att de då riskerar missnöjda kunder

6.2.1 Förutsättningar för utförare av däckbytestjänst

En trång sektor för verkstädernas förmåga att möta efterfrågan på däckbytestjänster under högsäsong är den begränsade tillgången på fordonslyftar. De ser det inte som realistiskt att utöka verkstadsytan och installera fler fordonslyftar med anledning av den förhöjda efterfrågan i april eftersom de extra lyftarna skulle stå outnyttjade under resten av året.

En del aktörer utökar sina öppettider för att möta efterfrågan under högsäsongen och kan även behöva prioritera däckbyten framför annat arbete. Några aktörer försöker även styra och planera bokningar så att bytet görs så tidigt som möjligt för de som har dubbdäck för att kunderna inte ska riskera att bryta mot dubbdäcksförbudet.

Många företag behöver som regel ta in extra personal under april för att kunna möta efterfrågan. Den extra bemanningen kan ibland vara flera gånger så stor som ordinarie bemanning. Branschen har angett svårigheter att hitta extrapersonal med rätt kompetens. Man kan därför behöva göra särskilda utbildningsinsatser för säsongspersonal. Man har även angett att kompetensbehovet ökat eftersom den tekniska utvecklingen av bilarna lett till fler moment vid ett däckbyte. Exempelvis behöver olika fordonsystem kopplade till däcken hanteras.⁷⁶ Allt fler bilar kräver också särskild hantering vid däckbyte. Exempelvis behöver speciella lyftpunkter användas

⁷⁵ Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) Resultat DRF frågor, Tema: Skiftetiden – Del 1, 7 mars - 24 april 2024

⁷⁶ Exempelvis TPMS, Tire Pressure Monitoring System - system för däcktrycksövervakning eller CTI Central Tire Inflation - system för ställbart lufttryck.

på elbilar och en felaktig hantering kan leda till dyrbara skador på batterierna. Elbilar kan även ha krav på olika däckdimensioner fram och bak. Fler moment gör också att däckbytet längre tid vilket påverkar kapaciteten hos bil- och däckverkstäderna.⁷⁷

Företagen kan ha olika typer av affärsmodeller med olika typer av kundavtal. Flera företag inom däckbranschen erbjuder idag så kallade däckhotell där man lagrar däcken åt kunden under året och åtar sig att byta däcken på bilen höst och vår. I och med att företaget binder upp ett antal kunder för däckbyte minskar kapaciteten för att byta däck åt övriga kunder utan avtal eller däckhotell. Förutsättningarna för tecknande av sådana avtal är förstås kända för aktörerna.

En aspekt som branschen lyft fram är att vid omväxlande väder i april kan verkstäderna i vissa fall behöva byta däck flera gånger, i synnerhet när man avtalat att utföra däckbyte på fordon som ingår i samhällssystemet som exempelvis polis, ambulanser och postfordon med mera. De kunderna har ofta hög prioritet och kan leda till att däckbyten för andra kunder fördröjs.

6.2.2 Arbetsmiljö

Att skifta däck är ett tungt och fysiskt ansträngande arbete med monotona rörelser och tunga lyft. Arbetet med att skifta däck kan även innebära arbetsmiljöproblem i form av exempelvis buller, vibrationer, damm, kemikalier och smuts. Ju längre arbetsdagarna är samt ju färre pauser anställda kan ta, desto mer påverkan får förstås miljön i verkstaden. I ett möte mellan Transportstyrelsen och representanter från däck- och verkstadsbranschen den 13 februari 2024 framkom att branschen anser att den höga arbetsbelastningen med långa arbetsdagar i högt tempo leder till stress och ökad risk för olyckor.

Arbetsmiljöverkets tillsyn av företag i däckbranschen

Enligt uppgifter från Arbetsmiljöverket har myndigheten mellan 2018 och 2023 genomfört 596 inspektioner relaterade till företag som bedriver däckservice. Det har inte gått att i efterhand särskilja om företaget varit en stationär verkstad eller en mobil station.

33 av inspektionerna har varit kopplade till olyckor som skett på 17 olika arbetsplatser. Olyckorna har varit av varierande slag och inkluderat allt från träffskador orsakade av tunga föremål såsom däck, till explosioner och fallolyckor. Inspektionerna visar på en bred variation av risker på arbetsplatser med däckservice.

⁷⁷ Information vid fysiskt möte mellan Transportstyrelsen och representanter från däck- och verkstadsbranschen 2024-02-13

Arbetsmiljöverket framhåller att det är uppenbart att åtgärder måste vidtas för att förhindra olyckor och skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet på platser med däckservice. Arbetsmiljöverket har genom inspektionsinsatserna inte kunnat få fram information om en förlängning av tiden för när dubbdäck är tillåtna är en lämplig åtgärd för att minska riskerna i arbetsmiljön på arbetsplatserna.

6.2.3 Osund konkurrens

Däck- och verkstadsbranschen har lyft att den höga, tillfälliga efterfrågan på däckbytestjänst som den begränsade perioden på två veckor för däckbyte bidragit till, har frammanat en ökad osund konkurrens.⁷⁸

Däck- och verkstadsbranschen menade i en presentation att myndigheternas fokus på aktörer inom däckbytesbranschen visar att den korta bytesperioden skapat osund konkurrens och arbetsmiljöproblem.⁷⁹ Branschens uppfattning är att problemen uppstått för att efterfrågan på däckbytestjänst skulle vara större än tillgången.

Skatteverkets tillsyn av företag i däckbranschen

Skatteverket har fokuserat på området och gjorde under hösten 2023 en särskild granskning av företag som byter däck, positionerade över hela landet. Såväl stationära verkstäder som mobila anläggningar kontrollerades. I granskningen kontrollerade Skatteverket personalliggare och kassaregister. Vid misstanke om att löner och intäkter inte deklarerats har Skatteverket gått vidare med skatteutredning. Av de kontrollerade företagen fick 47 procent betala kontrollavgifter med anledning av brister⁸⁰.

Transportstyrelsen kan utifrån Skatteverkets underlag inte dra någon slutsats om att tiden för när dubbdäck är tillåtna att användas skulle bidra till en osund konkurrens.

6.3 Dubbdäcksanvändare

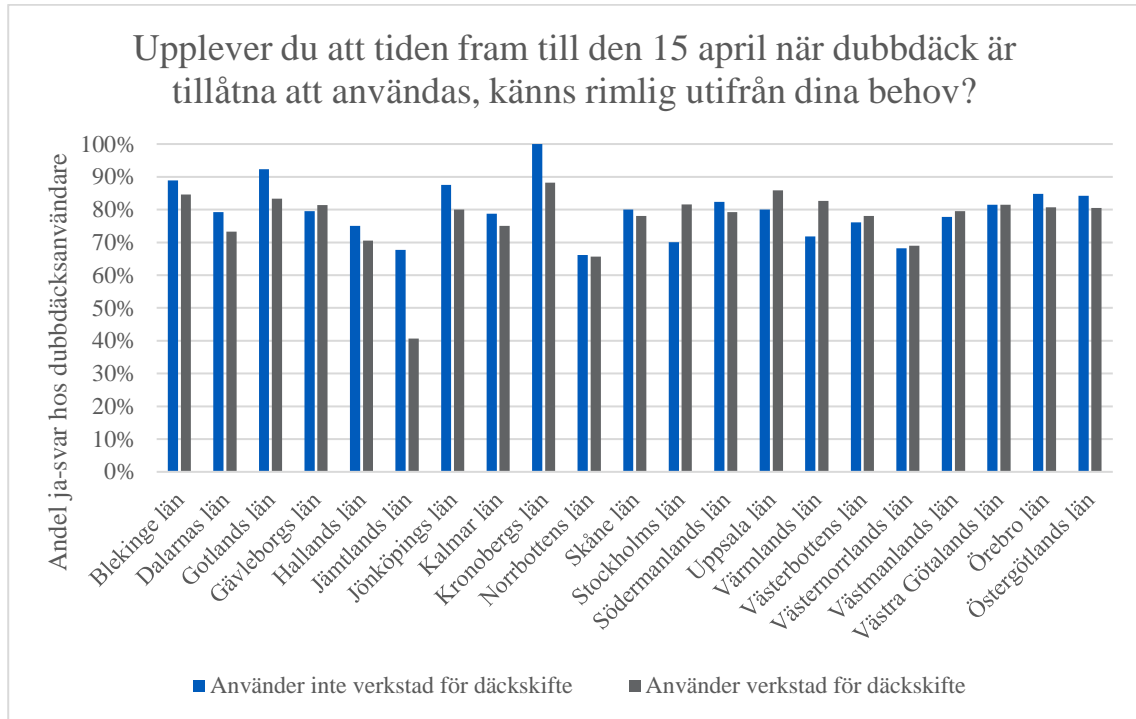
I den enkätundersökning som genomförts tillsammans med M Sverige ställdes frågan till deras medlemmar om man som dubbdäcksanvändare upplever att tiden fram till den 15 april känns rimlig utifrån sitt behov. 78 procent av dubbdäcksanvändarna svarade ja på frågan, det vill säga att nuvarande tidsgräns upplevs som rimlig. 2 procent svarade vet ej medan 20 procent svarade nej. Skillnaden i svar mellan de som använde verkstad för däckbyte och de som gjorde däckbytet själva var sett till det totala antalet

⁷⁸ Fysiskt möte mellan Transportstyrelsen och representanter från däck- och verkstadsbranschen 2024-02-13

⁷⁹ Presenterat vid fysiskt möte mellan Transportstyrelsen och representanter från däck- och verkstadsbranschen 2024-02-13

⁸⁰ Kontroller hos däckfirmor visade en rad brister, Skatteverket pressmeddelande 2024-03-27

svarande minimal. Figur 7 visar uppdelning av svaren i län samt om man använder däckbytestjänst.



Figur 7 Resultat från enkätundersökning bland medlemmar av M Sverige som visar andel av dubbdäcksanvändare som utifrån sina behov upplever att det är rimligt att det är tillåtet att köra med dubbdäck fram till just 15 april. Uppdelat i svarande per län samt med staplar för de som inte använder verkstad för bytet resp. för de som använder verkstad för att byta däck.

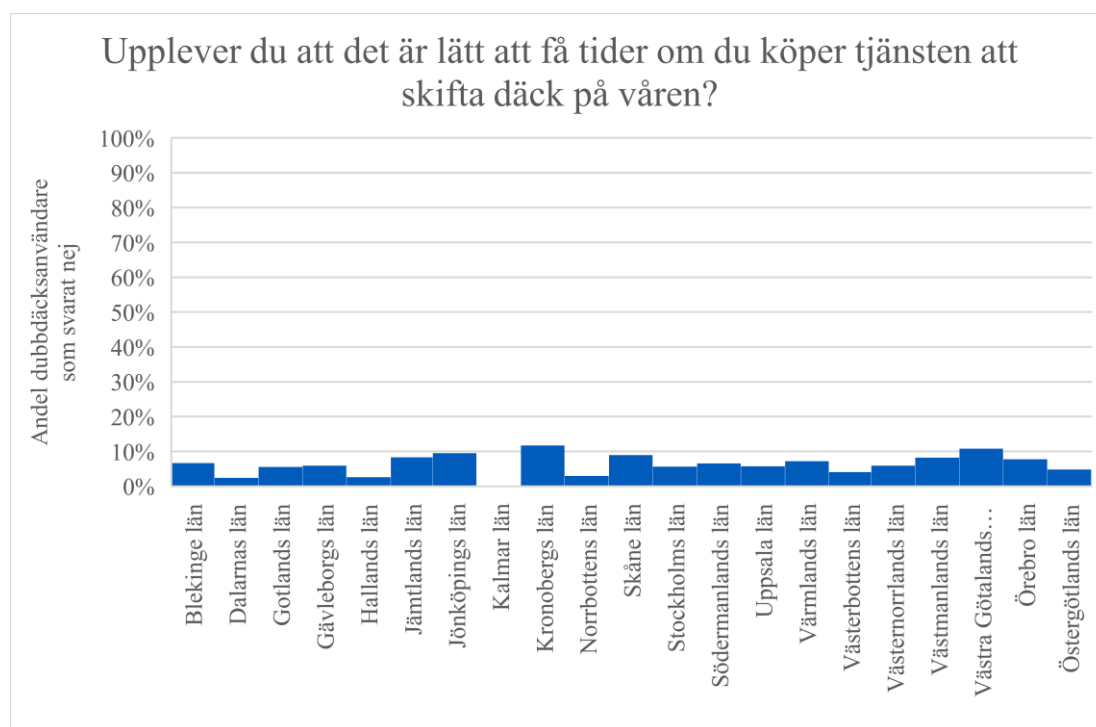
6.3.1 Svårigheter med att få tid för däckbyte

Vid intervjuer med enskilda aktörer inom däckbranschen i april 2024 framkom att den höga efterfrågan gör att man ibland behöver säga nej till kunder som vill boka tid för däckbyte innan datumet för dubbdäcksförbud inträffar. Det kan innebära extra arbete för bilföraren – antingen att försöka boka tid hos en annan aktör, byta däcken själv eller med på egen hand införskaffad hjälp. Alternativt kan bilföraren förstås boka en tid hos aktören efter att datumet för dubbdäcksförbud passerats, då med risk för att bryta mot reglerna.

Enkätundersökningen som Transportstyrelsen gjort med hjälp av M Sverige⁸¹ innehöll en fråga om det upplevs lätt att få tid om man köper tjänsten att byta däck på våren. 7 procent av dubbdäcksanvändarna svarade nej på frågan, 77 procent svarade ja, och 16 procent svarade att det varierar.

⁸¹ M Sverige är en konsumentorganisation för bilister och andra trafikanter. Organisationen arbetar med trafiksäkerhet, miljö och bilägande.

Av de dubbdäcksanvändare som köper däckbytestjänst men som inte använder däckhotell svarade 9 procent nej, 67 procent ja, och 24 procent att det varierar. De som inte använder däckhotell upplever det alltså vara något svårare att få tider. Av de som inte kör med dubbdäck svarade 6 procent nej, 83 procent ja, och 11 procent att det varierar. I figur 8 visas andelen nej-svar hos dubbdäcksanvändare uppdelat på svar från olika län. Resultatet indikerar att det trots hög efterfrågan ändå verkar finnas rimligt stor tillgång till däckbytestjänst på våren.



Figur 8 Resultat från enkätundersökning bland medlemmar av M Sverige som visar hur stor andel av de dubbdäcksanvändare som anlitar verkstad eller annan tjänst för däckbyte, som svarat nej på frågan om de upplever att det är lätt att få tid när man köper däckbytestjänst på våren. Svaren är uppdelade i län.

Intervjuer med enskilda däckverkstäder i april 2024 visade att väntetiden för ett däckbyte kunde vara minst två veckor för den som ville boka en tid. Om det är fullbokat hos de aktörer som erbjuder däckbytestjänst och man inte har möjlighet att byta till sommardäck själv uppstår risken att man måste köra med dubbdäck under otillåten tid.

De som har avtal med utförare av däckbytestjänst, till exempel med de aktörer som erbjuder däckhotell, kan utifrån avtalets utformning behöva vänta med däckbytet tills att det finns en tid att boka. Risk kan då finnas att man bryter mot dubbdäcksförbudet. Problemet skapas av hög efterfrågan, men eventuellt också av företagens affärsmodeller.

6.3.2 Svårigheter att bedöma väglag

Dubbdäcksförbudet som inträder den 16 april gäller inte om vinterväglag råder eller kan befaras. Bedömningen av om förbud gäller riskerar att bli godtycklig eftersom den baseras på väderprognoser, vilka sällan sträcker sig mer än ett par veckor framåt samt aldrig är helt tillförlitliga. Oklarheter över hur regleringen ska tillämpas och över vilken bedömning polisen kan komma att göra kan skapa osäkerhet hos den som kör med dubbdäck. Under år, eller i områden, med risk för vinterväglag efter den 15 april ökar kraven på dubbdäcksanvändaren att själv bedöma väglaget. Om dubbdäcksanvändarens egen bedömning skiljer sig från polisens föreligger risk att polisen utdömer böter för att ha kört med dubbdäck under otillåten tid. För att vara säker på att följa reglerna kan bilförare välja att byta däck innan datumet för förbud inträffar, trots att vinterväglag råder och det fortfarande finns behov av vinterdäck.

6.3.3 Byta däck flera gånger

Vädret i april kan vara mycket svårt att förutse eftersom det kan skifta kraftigt mellan sommarvärme och vinterväder med snö och is. Detta kan leda till att man som dubbdäcksanvändare åter får behov av att använda dubbdäck trots att man redan bytt till sommardäck. För att inte bryta mot reglerna och upprätthålla god trafiksäkerhet kan man behöva byta tillbaka till dubbdäck och sedan ännu en gång till sommardäck. Det innebär då totalt tre däckbyten på våren.

6.4 Polismyndigheten

Polisen bedömer om dubbdäck används otillåtet utifrån reglerna om huruvida vinterväglag råder eller kan befaras när dubbdäcksförbudet inträtt. Vid bedömning av vinterväglag kan polisen utgå från allmänna råd i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar (TSFS 2009:19).

Nedanstående synpunkter rörande dubbdäcksförbud och datum för dubbdäcksförbud har framkommit vid möten och via e-postkorrespondens med Polismyndigheten under våren 2024.

Polismyndigheten anser att det alltid innebär utmaningar för den polisman som ska kontrollera efterlevnaden av regelverk där det finns utrymme för bedömningar. Polisen behöver ibland bedöma om det är motiverat att använda dubbdäck utifrån bilförarens förklaring, till exempel att man inom kort ska köra till en plats där det är eller befaras vinterväglag. Det blir väldigt svårt för en polisman att motbevisa ett sådant påstående och polisens bedömning bygger mycket på vad bilföraren uppger.

Polismyndighetens uppfattning är att polismannen ofta har en pragmatisk hållning när det kommer till bedömning av om vinterväglag råder eller kan befaras vid kontroll av om reglerna för dubbdäcksanvändning efterföljs. Det finns ingen nationell styrning av hur polisman ska göra bedömningen. Sådan styrning kan göras på länsnivå. Polismyndigheten har ingen skyldighet att informera medborgare om hur man bedömer aktuellt vinterväglag.

Polismyndigheten ser gärna ett framflyttat datum för dubbdäcksförbud eftersom bedömningar av om vinterväglag råder eller befaras råda skulle förenklas i takt med att sannolikheten för vinterväder minskar. Antalet bedömningar bör också minska i takt med att fler har bytt till sommardäck.

Polismyndigheten upplever att det för bilförare är krångligt att förstå och veta hur man ska följa nuvarande regelverk om vinterdäck och dubbdäck. När det gäller datum för dubbdäcksförbud anser man att det skulle vara lämpligare att ett förbud inträder från och med ett månadsskifte. Den angivna orsaken är att det skulle bli enklare att kommunicera ut och tydligare för den som vill veta när förbudet inträder.

6.5 Trafiksäkerhet

Från den 16 april då dubbdäckförbud inträder är det endast tillåtet att köra med dubbdäck om vinterväglag råder eller om sådant kan befaras. Det innebär att från den 16 april behöver bilföraren bedöma själv om vinterväglag råder. Att köra med sommardäck på vinterväglag innebär ökad olycksrisk, och sannolikheten för att det ska råda vinterväglag i april är olika stor i olika delar av landet. I utredningens bilaga framgår vilka dagar i april under åren 2019-2023 som det för statliga vägar i olika län utfärdades en varning för halka, för risk för halka eller snö. Statistikunderlaget kommer från Trafikverkets historikdatabas. I bilagan har dygn då det utfärdats minst en varning på minst en statlig väg i aktuellt län noterats. Varningen är noterad oavsett om halkbekämpningsåtgärder som till exempel sandning, saltning eller plogning utförts eller inte. Det finns en sannolikhet att det varit risk för halka på vissa vägsträckor i länet det dygnet utan att det noterats en varning. Då kan det exempelvis röra sig om halka på kommunala vägar eller att det förekommit tillfälliga isfläckar på korta vägparter.

Av sammanställningen kan man se att vinterväglag ofta råder under hela april i Norrbottens och Västerbottens län. I mellersta Norrland och norra Mellansverige inträffade under ungefär hälften av de undersökta åren perioder med halka eller risk för halka eller snö i andra halvan av april. Söder om Dalarnas och Gävleborgs län är sannolikheten för vinterväglag i andra halvan av april låg, med enstaka dagar med halka under de undersökta åren.

6.5.1 Byte till sommardäck görs för tidigt

Under den två veckor långa perioden mellan 31 mars då vinterdäck krävs om det råder vinterväglag och 16 april då dubbdäcksförbud gäller, kan dubbdäcksanvändare känna sig tvungna att byta till sommardäck – även om väder och väglag skulle kunna motivera att ha dubbdäcken kvar. Bilförare som vill vara helt säkra på att följa lagstiftningen, och inte vill eller kan göra en egen bedömning av väglaget, kommer att ha bytt sina dubbdäck senast den 15 april. Konsekvensen kan bli en ökad risk för halkolyckor om vinterväglag inträffar i april och man ändå ger sig ut med sommardäck. Risken är på grund av väderskillnaderna olika stor i olika delar av Sverige.

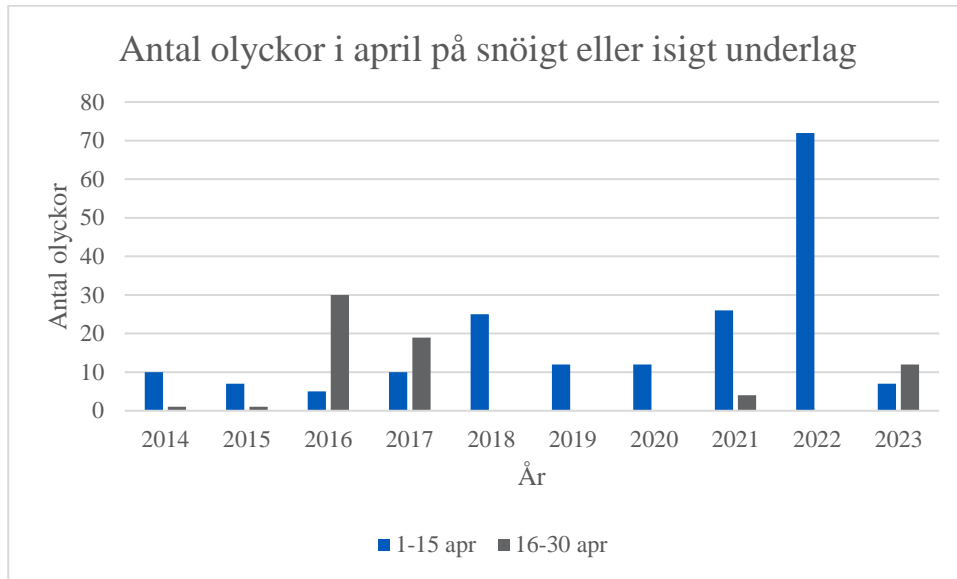
Vissa verksamheter med däckhotell förbokar tider för sina kunder. Många aktörer försöker boka in att byten av dubbdäck ska utföras innan byten av dubbfria däck. Detta för att undvika att riskera att kunderna ska bryta mot dubbdäcksförbudet med anledning av att det inte finns möjlighet att erbjuda tjänsten i tid. Dubbdäcksanvändare kan därför generellt ha bytt till sommardäck tidigare än andra vinterdäcksanvändare. Ett tidigt byte till sommardäck ökar risken för halkolyckor om vinterväglag inträffar i april.

6.5.2 Olycksstatistik

Transportstyrelsens olycksdatabas STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) omfattar olyckor med personskador eller omkomna. Ur databasen för åren 2014-2023 framgår att antalet olyckor som Polismyndigheten rapporterat där minst en personbil varit inblandad⁸² och där väglaget bestått av lös snö/snömodd, tjock is/packad snö eller tunn is, totalt sett varit ungefär tre gånger fler under perioden 1-15 april än perioden 16-30 april. Se figur 9 för antal olyckor på vinterväglag per respektive år.

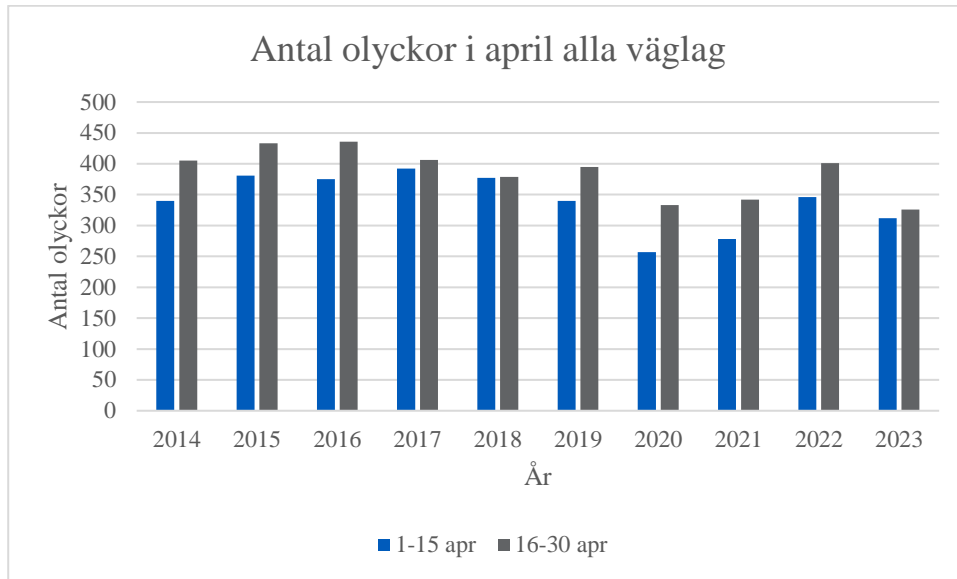
När det gäller antalet olyckor totalt, även inkluderat olyckor på torrt eller vått/fuktigt väglag, har 13 procent fler olyckor inträffat under andra halvan av april än under den första halvan sett till mätperioden 2014-2023. Utifrån statistiken går det inte att dra någon slutsats om datumet för dubbdäcksförbud haft någon inverkan på antalet olyckor.

⁸² Tunga fordon som lastbilar och bussar använder sällan dubbdäck och har inte tagits med i uttaget ur STRADA.



Figur 9 Antal olyckor som rapporterats av Polismyndigheten till STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) ha skett på snöigt eller isigt underlag, första respektive andra halvan av april under åren 2014-2023.

I figur 9 kan man se att det under åren 2016, 2017 och 2023 skedde fler olyckor på snöigt eller isigt underlag under den senare halvan av april än under första halvan. Detta stämmer väl överens med tillgängliga väderdata för dessa perioder. Övriga sju år i sammanställningen skedde ytterst få olyckor på underlag av snö eller is under senare delen av april, jämfört med under första delen.



Figur 10 Antal olyckor i april på alla typer av väglag 2014-2023 som rapporterats av Polismyndigheten till STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Uppdelat på om olyckan skett första respektive andra halvan av april.

Figur 10 visar att antal olyckor är fler i andra halvan av april än under första halvan. Antalet olyckor som skett i april på torrt eller vått underlag är betydligt fler än de som skett på snöigt eller isigt underlag.

6.6 Framkomlighet

Framkomligheten antas kunna påverkas genom att trafikens hastighet blir lägre i sådana fall bilföraren bytt till sommardäck för tidigt och vinterväglag uppstår, exempelvis med anledning av datum för dubbdäcksförbud.

Transportstyrelsen har inte kännedom om någon studie om hur framkomlighet på väg påverkas av tidpunkt för byte till sommardäck på våren. Befintliga studier inom däckområdet som omfattar framkomlighet för lätta fordon består i huvudsak av jämförelser mellan dubbdäck och dubbfria vinterdäck.

7 Konsekvenser av senarelagt datum för dubbdäcksförbud på våren

I detta kapitel beskrivs konsekvenser av ett senarelagt datum för när dubbdäck blir förbjudna på våren. Problem som upplevs med nuvarande datum på våren beskrivs i kapitel 6. Utgångspunkten för de konsekvenser som beskrivs är att datumet för när dubbdäcksförbud inträder flyttas fram två veckor från den 16 april till den 1 maj. Utgångspunkten är också att övrig nuvarande reglering om att det är tillåtet att använda dubbdäck om vinterväglag råder eller befaras, behålls. Det har förutsatts att dubbdäcken byts till sommardäck på våren. Om det är relevant beskrivs geografiska skillnader.

Hur ett senarelagt datum för dubbdäcksförbud påverkar när byte till sommardäck görs spelar stor roll för hur stora konsekvenserna blir. Det scenario vi utgår från i kapitlet innebär ett antagande om att däckbytena idag sker jämt fördelat över två veckor (1-15 april) sett över hela landet och att det vid senarelagt datum fortsatt blir en jämn fördelning, men då istället över fyra veckor (1-30 april). Antagandet är inte överensstämmande med verkligheten på alla platser i landet men bör i grova drag motsvara förhållandena i landet som helhet. Antagandet skulle innebära att trafikmängden med dubbdäck ökar motsvarande en veckas ytterligare körning med dubbdäck per år. En sådan ökning motsvarar ungefär fem procents ökning av nuvarande trafikmängd med dubbdäck.

Ett annat scenario är att bytessäsongen inte förskjuts trots ett senarelagt förbud vilket inte skulle betyda någon större skillnad från idag. Hela bytessäsongen kan också komma att förskjutas i olika grad med extremfallet att däckbytena påbörjas två veckor senare och vilket leder till andra konsekvenser jämfört med det antagna scenariot.

7.1 Utförare av däckbytjänster

Branschorganisationer för de olika företag som erbjuder däckbytestjänster bedömer att vid en förlängd period där dubbdäck tillåts till 30 april, kommer hälften av de med dubbdäck i bland annat Stockholmsregionen ha bytt till sommardäck till den 15 april. Av återstående fordonsägare bedömer man att huvuddelen ser ett behov av dubbdäck efter 15 april på grund av att man behöver köra i delar av landet med risk för vinterväglag. Andelen personbilar som kör med dubbdäck antas sedan avklinga starkt under andra delen av april. Med denna däckbytestakt antar branschen att de problem som de upplever med anledning av dagens reglering mildras. Denna däckbytestakt motsvarar det scenario som antagits i konsekvensutredningen. Om ett senarelagt datum för dubbdäcksförbud skulle påverka tidpunkten för

däckbyten på ett annat sätt än det antagna, kan de problem branschen framhåller komma att lösas i mindre grad.

Branschen menar att en förlängning av perioden för när dubbdäck är tillåtna att användas på våren i hög grad skulle minska stressen för de anställda och även öka flexibiliteten för såväl kunder som anställda. Man behöver exempelvis inte prioritera byten av dubbdäck före byten av dubbfria däck i samma omfattning som idag. Man antar att verkstäderna skulle få mer tid att planera och genomföra däckbyten som därmed kan göras på ett mer säkert och ergonomiskt sätt vilket är till gagn för arbetsmiljön.

Arbetsmiljöverket har pekat på ett antal brister som finns inom däckservicebranschen och menar att det är uppenbart att åtgärder måste vidtas för att förhindra olyckor och skydda arbetstagarnas hälsa och säkerhet. Arbetsmiljöverket kan dock inte bedöma om tiden för när dubbdäck är tillåtna att användas behöver förlängas eller inte.

Utifrån de affärsmodeller med kundavtal om däckhotell och däckbyten som däck- och verkstadsbranschen har idag, kommer ett senarelaggt datum kunna ge rimligare förutsättningar för verksamheterna. Avtalen i sig kan eventuellt kopplas till en högre arbetsbelastning under bytesperioden.

Ett senarelaggt datum kan minska de högsta efterfrågetopparna på däckbytestjänster och däckverkstäderna kan då få mer utrymme att utföra däckbyte åt drop in-kunder. Ett framflyttat datum minskar också risken för att dubbdäcksanvändare måste byta däcken flera gånger på våren. Det kan i sin tur minska den stora och koncentrerade efterfrågan på däckbytestjänster.

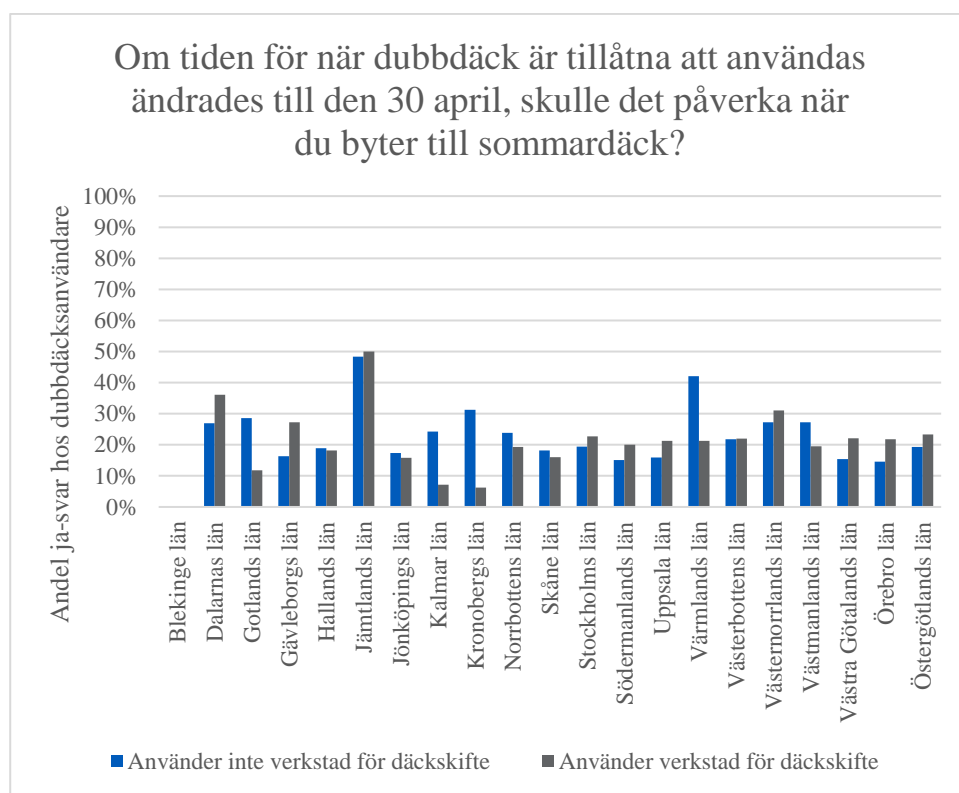
Däck- och verkstadsbranschen har framhållt att nuvarande regelverk bidragit till osund konkurrens inom området för däckbyttjänster. Skatteverkets inspektioner har visat på att det finns brister i hantering av såväl kassaregister som personalliggare hos de företag som utför däckbyten. Information rörande om skattehanteringen brister i olika utsträckning under olika delar av året finns inte att tillgå. Vi kan därmed inte bedöma vilka eventuella effekter ett ändrat datum för dubbdäcksförbud skulle få på företagens skattehantering och eventuell osund konkurrens.

7.2 Dubbdäcksanvändare

I den enkät Transportstyrelsen gjort tillsammans med M Sverige⁸³ svarade ungefär en av fem dubbdäcksanvändare att de inte tycker att nuvarande datum för dubbdäcksförbud på våren är rimligt, se kapitel 6.3. Andelen är högre i de nordligaste länen än i resten av landet. I enkätundersökningen tillfrågades dubbdäcksanvändare även om tidpunkten när man byter till

⁸³ M Sverige är en konsumentorganisation för bilister och andra trafikanter. Organisationen arbetar med trafiksäkerhet, miljö och bilägande.

sommardäck skulle påverkas om datumet för när dubbdäck är tillåtna ändrades till 30 april, se figur 11. Sett till alla svaren över landet svarade 22 procent av dubbdäcksanvändarna att tidpunkten för när de byter till sommardäck skulle påverkas. 11 procent svarade vet ej medan 67 procent svarade nej. Dubbdäcksanvändare i Västernorrlands, Jämtlands, Dalarnas och Värmlands län anser att man skulle påverkas av ändrat datum i något högre grad än dubbdäcksanvändare i andra län. En anledning kan vara att väglaget i andra halvan av april kan variera mer mellan vinterväglag och torrt väglag i dessa län än i övriga Sverige, se bilaga. Skillnaden i svar mellan de som anlitar verkstad och de som inte anlitar verkstad var sett till det totala antalet svarande liten.



Figur 11 Andel av dubbdäcksanvändare svarat ja på frågan om tidpunkten när de byter till sommardäck skulle påverkas av ett framflyttat datum för dubbdäcksförbud till 30 april. Uppdelat per län. Från enkätundersökning hos medlemmar av M Sverige, januari 2024.

Enkätundersökningen visar även att det trots den stora, koncentrerade efterfrågan på däckbytestjänster på våren i ganska hög grad verkar finnas möjlighet att få tid när man vill köpa däckbytestjänst, se kapitel 6.3.1. Om den koncentrerade efterfrågan på däckbytestjänst planas ut mer under en längre period bör det bli ännu enklare att få en tid, vilket är till fördel för bilföraren. Man behöver inte kontakta flera aktörer för att få en tid för däckbyte. Har man anlitat däckhotell skulle det istället innebära mer

flexibilitet vid val av tidpunkt för däckbyte. I en undersökning utförd i april 2024 av däck- och fälgförsäljaren Bythjul.com var 77 procent av de 2 704 svarande bilägarna positiva till att tillåta dubbdäck fram till den 30 april⁸⁴. Resultatet indikerar att uppfattningen bland bilförare är ett senarelaggt datum inte skulle vara problematiskt.

Vissa dubbdäcksanvändare antas avgöra datum för byte av däcken med anledning av oro för att bryta mot reglerna, snarare än med rådande eller befarat väglag i åtanke. Man kanske varken vill, kan eller vågar bedöma om det råder eller befaras vinterväglag. Därmed styrs man mer av regleringens datum än den egna bedömningen av behovet av dubbdäck. Ett framflyttat datum minskar risken för osäkerheter och underlättar för bilförarens egen bedömning av när det är lämpligt att byta till sommardäck.

Dubbdäcksanvändare som bytt till sommardäck kan behöva byta tillbaka till dubbdäck eller låta bilen stå om det åter blir vinterväglag. Risken att man byter för tidigt minskar om datumet senareläggs.

Olika dubbdäcksanvändare agerar på olika sätt när det är dags för byte till sommardäck. Många bilförare vill inte köra med dubbdäck längre än nödvändigt på våren och önskar byta till sommardäck så snart väglaget tillåter. Däck- och verkstadsbranschen har uppfattningen att denna grupp är stor. Gruppen dubbdäcksanvändare som byter till sommardäck när väglaget tillåter och bor långt norrut där det kan råda vinterväglag i större delen av april bör inte påverkas av ett framflyttat datum.

Dubbdäcksanvändare som väljer att byta till sommardäck så sent som möjligt innan förbudet inträder kan komma att byta senare på våren om datumet flyttas fram. De negativa konsekvenserna för dessa bilförare bör inte vara så stora.

Sammantaget så bedömer Transportstyrelsen att nuvarande förbudsdatum inte innebär några stora problem för dubbdäcksanvändaren, men att ett framflyttat datum bör ge ökad flexibilitet i valet av datum för byte till sommardäck. Tidsrymden för då dubbdäcksanvändaren själv behöver bedöma om man följer reglerna eller inte, minskar. De bilförare som redan idag byter dubbdäcken efter egen bedömning av behov, oavsett förbudsdatum, kommer påverkas i mindre grad av ett senarelaggt datum.

7.3 Polismyndigheten

Utifrån regelverket kontrollerar polisen om dubbdäck används tillåtet. Vid kontroll ska polisen utgå från om vinterväglag råder eller kan befaras, och utifrån detta bedöma om det är motiverat att använda dubbdäck.

⁸⁴ <https://www.dackavisen.se/majoritet-stodjer-ny-lag-om-dubbdack/> Hämtad 2024-05-20

Bedömningen kan vara svår att göra, framförallt bedömningen av om det kan komma att råda vinterväglag.

Ett framflyttat datum för dubbdäcksförbud på våren förenklar för polisen. Längre fram på våren bör antalet fordon med dubbdäck som behöver bedömas ha minskat och det bör också bli enklare att bedöma om vinterväglag råder eller befaras.

7.4 Staten, regioner eller kommuner

7.4.1 Drift och underhåll av vägar

Dubbdäcksanvändning har inverkan på vägunderhållet. Genom att dubben ruggar upp is så att friktionen ökar och sliter bort snö och is från vägen kan behovet av sandning minska. Vägslitage från dubbdäcken kan göra det svårare att ploga, vilket kan kräva ökad saltning. Dessutom kan behovet av dammbindning på våren öka om trafikarbetet med dubbdäck ökar.

Ett utökad trafikarbete med dubbdäck med anledning av ett senarelagt dubbdäcksförbud kan i viss grad påverka dammbindning-, sandning- och saltningsfrekvenser för kommunala väghållare och för Trafikverket som är statlig väghållare.

7.4.2 Vägslitage

Dubbdäcken sliter mycket på våra vägar, i synnerhet då dubbdäck används på is- och snöfri väg. Enligt Vägverkets samlade lägesrapport om vinterdäck från 2009⁸⁵ kostade dubbdäcksslitage 300-400 miljoner kronor per år på de statliga vägarna. Den sammanlagda slitagekostnaden för både statliga och kommunala vägar antogs kunna vara 700 miljoner kronor. I rapporten anges att en minskning av dubbdäcksanvändning bidrar linjärt till minskade kostnader för vägslitage. Trafikverket har uppskattat att dubbdäcken sliter bort ungefär 60 000 ton vägmateriäl per år (kapitel 5.1) vilket innebär att slitaget skulle utökas med 3 000 ton per år utifrån att trafikarbetet med dubbdäck ökar med fem procent och att dubbdäcksanvändningens bidrag till slitaget är linjärt. Hänsyn är då inte taget till att merparten av det utökade trafikarbetet med dubbdäck bör omfatta trafik på barmark vilket leder till mer slitage än trafik på vägar med snö och is.

Det saknas nyare underlag för att kostnadsberäkna vägslitage från dubbdäcken och vad en förlängd dubbdäcksperiod skulle kosta. Utöver kostnader för vägslitage tillkommer också kostnader för slitage av vägmarkeringar.

⁸⁵ Vägverket. (2009). *Samlad lägesrapport om vinterdäck - Redovisning av ett regeringsuppdrag*. FO 30 A 2008:68231

7.4.3 Luftkvalitetsåtgärder

Sedan 2013 har tio kommuner tagit fram eller håller på att ta fram åtgärdsprogram på grund av överskridande av miljökvalitetsnormen för PM10. Under 2022 och 2023 har flera överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM10 rapporterats vilket innebär att Sverige fortfarande inte klarar kraven i luftkvalitetsdirektivet. Om miljökvalitetsnormerna för partiklar överskrids på fler platser behöver ytterligare kommuner ta fram nya åtgärdsprogram för att komma tillrätta med luftkvaliteten. Åtgärder för kommunerna kan till exempel vara att införa dubbdäcksförbud på vissa vägavsnitt eller att utöka dammbindnings- och städåtgärder.

Vid Naturvårdsverkets kontakter med kommuner gällande deras arbete med luftkvalitetsåtgärder har kommunerna efterfrågat utökade nationella styrmedel och bättre möjligheter att minska dubbdäcksanvändningen som ses som huvudorsaken till överskridande av miljökvalitetsnormen. Till exempel har möjligheten till att förbättra efterlevnaden av dubbdäcksförbud och införande av dubbdäcksavgift framförts upprepade gånger. Naturvårdsverket menar att en förlängning av den tillåtna tiden för dubbdäck sannolikt skulle öka halterna av PM10 och försvåra möjligheterna för kommunerna att följa miljökvalitetsnormerna. Naturvårdsverket anger också att de kommande skärpningarna av miljökvalitetsnormerna till 2030 innebär att fler kommuner kommer att överskrida miljökvalitetsnormen om inte mer kraftfulla åtgärder mot PM10 införs. Naturvårdsverket anser snarare att det behövs ytterligare kraftfulla åtgärder och styrmedel för att minska dubbdäcksanvändningen, dels mot bakgrund av att flera kommuner har svårt att följa redan gällande miljökvalitetsnormer, dels att gränsvärdena kommer att skärpas i det reviderade luftkvalitetsdirektivet.⁸⁶

7.4.4 Vite för överträdelser

Halterna av PM10 i Sverige har inte minskat de senaste tio åren och nuvarande gränsvärden i luftkvalitetsdirektivet överskrids fortfarande årligen på ett antal platser i Sverige. Ett senarelagt datum för dubbdäcksförbud påverkar sannolikt partikelhalterna i luften negativt och motverkar de åtgärder Sverige infört för att uppfylla luftkvalitetsdirektivet.

Sverige har ett aktivt överträdelseärende i EU-kommissionen när det gäller höga halter av PM10. Sverige har i ärendet framfört att dubbdäcksanvändning på våren är huvudorsaken till överträdelserna och att reglering av när dubbdäck får användas är en viktig åtgärd för att uppfylla

⁸⁶ Naturvårdsverket (2024) *PM Naturvårdsverkets synpunkter på Transportstyrelsens regeringsuppdrag om när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck*. NV-04473-24

luftkvalitetsdirektivet. Naturvårdsverket anger att förslaget med förlängd tid för dubbdäck visar på att Sverige inte tar överträdelseärendet på allvar.⁸⁷

Ett överträdelseärende kan föras vidare av EU-kommissionen till EU-domstolen som kan utdöma vite eller ett standardbelopp till Sverige som stat, summan kan uppgå till ett par hundra miljoner kronor.⁸⁸

7.5 Miljö

7.5.1 Luftkvalitet

Studie av påverkan av förlängd dubbdäckssäsong

SLB-analys har i en studie på uppdrag från Trafikverket utfört beräkningar med NORTRIP-modellen⁸⁹ för att uppskatta hur en förlängd dubbdäckssäsong skulle påverka halterna av PM10 och hur förlängningen skulle påverka möjligheter att nå miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål.⁹⁰ Beräkningarna visar hur halterna av PM10 påverkas av att datumet för dubbdäcksförbud ändras från 16 april till den första maj på fiktiva gator i sju städer; Luleå, Östersund, Karlstad, Stockholm, Jönköping, Göteborg och Malmö.

Utifrån beräkningarna bedömer SLB-analys att ett senarelagd datum för dubbdäcksförbud skulle försvåra möjligheterna att klara nationella miljökvalitetsmålet Frisk Luft för dygnsmedelvärde av PM10. Ett ändrat datum skulle även göra att nuvarande gränsvärden för dygnsmedelvärde av PM10 enligt miljökvalitetsnormer och luftkvalitetsdirektiv överskrids ytterligare några gånger per år i några av de städer som beräkningarna omfattat. Antalet överträdelser som tillåts under ett år skulle dock inte överskridas utifrån nu gällande miljökvalitetsnormer.

Förutsättningar i beräkningarna

Beräkningarna har gjorts utifrån meteorologiskt underlag från åren 2014-2021 för de olika städerna. Antalet fordonspassager har antagits till 15 000 per dygn. Man antar också att det finns 10 meter höga hus på båda sidor om vägen.

Beräkningarna utgår från att dubbdäcksanvändningen idag avtar linjärt från den 1 till den 15 april. Vid ett framflyttat datum antas ett linjärt avtagande av dubbdäcksanvändningen från den första april till den 30 april. Detta

⁸⁷ Naturvårdsverket (2024) *PM Naturvårdsverkets synpunkter på Transportstyrelsens regeringsuppdrag om när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck*. NV-04473-24

⁸⁸ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

⁸⁹ NORTRIP-modellen (NO_x-exhaust Road TRaffic Induced Particle emissions) används för att beräkna emissioner till atmosfären av slitagepartiklar utifrån faktorer om meteorologi, trafik, vägskötsel, dubbdäcksandel mm. NORTRIP-modellen är beskriven i flera vetenskapliga arbeten, t ex. (B R Denby et al., 2013) och (R B. Denby, 2012) och har testats, framförallt för PM10, längs ett flertal vägar i Norden (M.Norman, 2016)

⁹⁰ SLB-analys, M. Norman, M. Elmgren, M. Engardt. (2024). *Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta påverkan på PM10-halterna av förlängd dubbdäckssäsong*. SLB 25:2024.

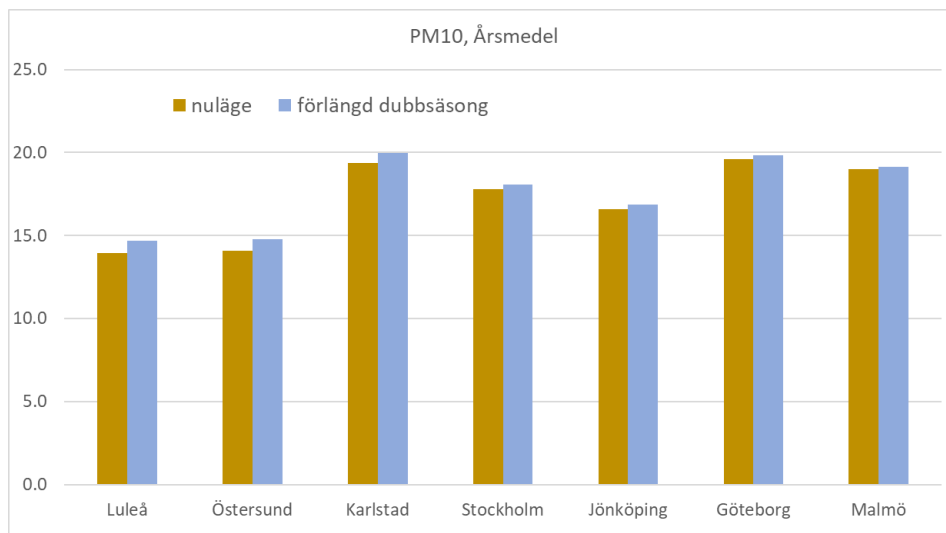
motsvarar sannolikt inte helt verkligheten i de olika städerna. Detaljerad information om när byte till sommardäck görs på olika platser saknas idag, förutom för Stockholm (kapitel 4.2).

Dubbdäcksandelarna är tagna från Trafikverkets undersökning av däcktyp i Trafikverkets olika regioner.⁹¹ För Stockholm används underlag från SLB-analys egna räkningar på rullande trafik.⁹²

I beräkningarna har det inte tagits hänsyn till kommande krav på dubbdäck för minskat vägslitage (kapitel 5.1.1).

Beräknade årsmedelvärden

Endast små skillnader kan ses i årsmedelvärde för PM10 mellan nuläge och förlängd dubbdäcksäsong, se figur 12. Skillnaderna är under $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för samtliga städer, Störst skillnad ses för de städer som har högst dubbdäcksanvändning: Luleå, Östersund och Karlstad.



Figur 12 Beräknad genomsnittligt årsmedelhalt av PM10 för åren 2014–2021. I halten ingår icke-avgas emissioner samt bakgrundshalt.⁹³

Beräknade månadsmedelhalter

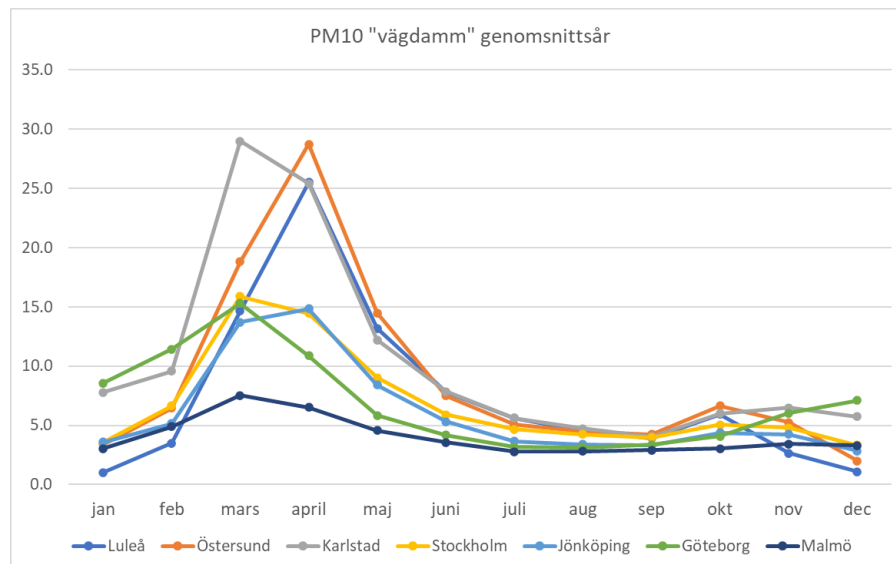
Meteorologin spelar in på variationen av PM10-halter mellan städerna i beräkningen. För flera av städerna beräknas de högsta halterna ske under mars månad och påverkas därför inte av en förlängd dubbdäckssäsong, se figur 13. Luleå, Östersund och Jönköping har dock högre beräknade halter i

⁹¹ Trafikverket. (2023). *Undersökning av däcktyp i Sverige - vintern 2023 (januari-mars)*. 2023:148

⁹² SLB-analys. (2024). *Luften i Stockholm år 2023*. SLB 17:2024

⁹³ SLB-analys, M. Norman, M. Elmgren, M. Engardt. (2024). *Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta påverkan på PM10-halterna av förlängd dubbdäckssäsong*. SLB 25:2024.

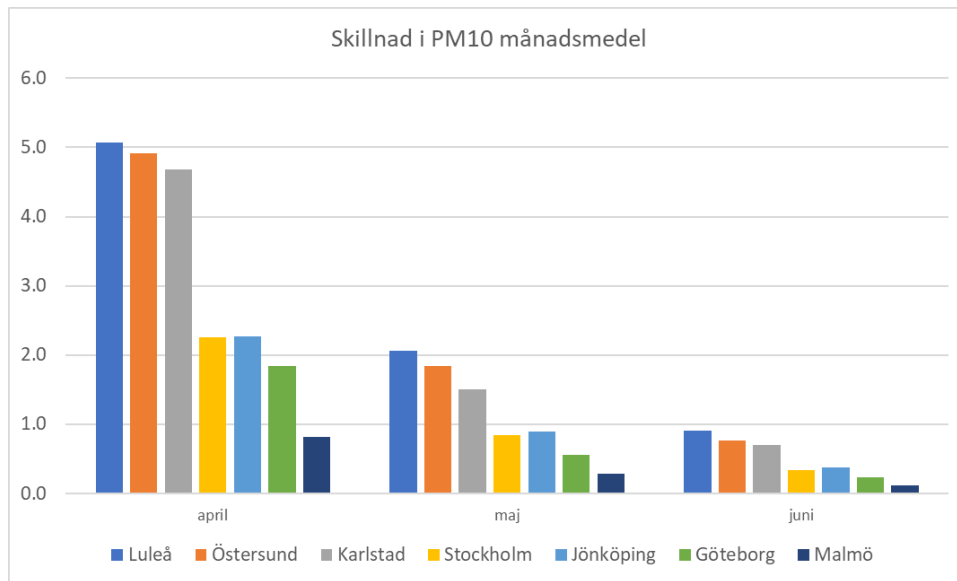
april än i mars eftersom modellen tar hänsyn till att körbanorna är fuktigare i dessa städer under mars.



Figur 13 Nuvarande genomsnittlig variation av PM10-halter över året. Medelvärden i $\mu\text{g}/\text{m}^3$ visas för sju olika svenska städer. Avgaspartiklar är inte inräknade och bakgrundshalten är inte adderad.⁹⁴

De genomsnittliga skillnaderna i månadsmedelhalt av PM10 mellan nuläge och en förlängd dubbdäckssäsong är högst i april för att sedan minska under maj och juni, se figur 14. De genomsnittliga månadsmedelhalterna för april beräknas höjas mest i Luleå, Östersund och Karlstad och antas där öka med 4 - 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, vilket motsvarar en ökning på mellan 12 och 15 procent av städernas genomsnittliga PM10-halt för månaden. Under maj beräknas ökningen av partikelhalten i dessa städer vara mindre, men ändå uppemot 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Det motsvarar en ökning av halten med mellan 6 och 9 procent. Att ökningen är störst i dessa städer beror framför allt på höga dubbdäcksandelar.

⁹⁴ SLB-analys, M. Norman, M. Elmgren, M. Engardt. (2024). *Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta påverkan på PM10-halterna av förlängd dubbdäckssäsong*. SLB 25:2024.



Figur 14 Genomsnittlig beräknad ökning av PM10-halt som månadsmedelvärde för månaderna april, maj och juni, genom förlängd dubbsäsong.⁹⁵

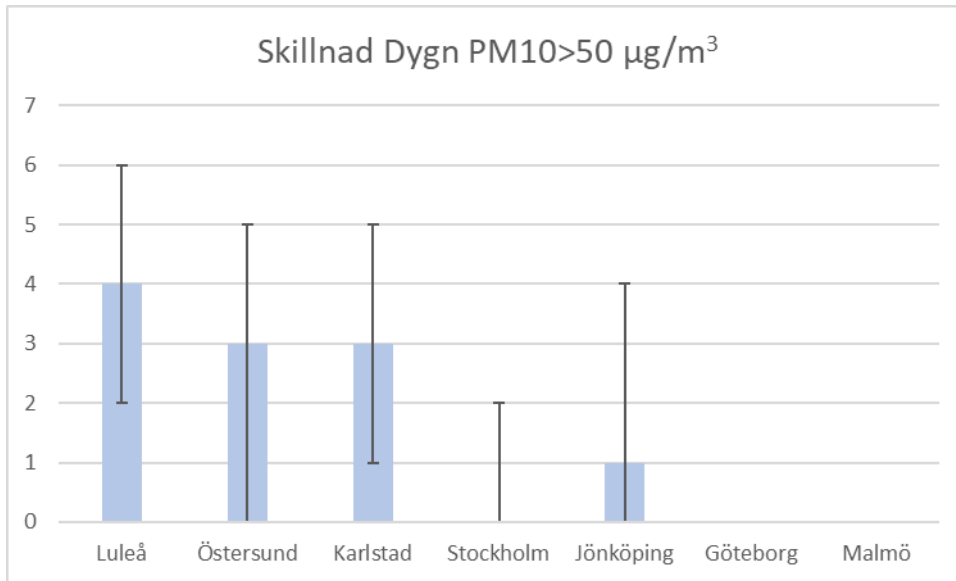
Beräknade dygnsmedelhalter och uppfyllandet av luftkvalitetsmål

I SLB-analys studie har bakgrundshalter adderats till de beräknade dygnsmedelhalterna av PM10 för att få en uppfattning av hur uppfyllandet av miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmålet påverkas av en förlängd dubbdäckssäsong. Bakgrundshalten i beräkningen består av ett konstant värde som är olika för respektive stad. Bidrag till partikelhalten från sandning av vägar och avgaspartiklar saknas. Halterna kan därmed vara underskattade.

Ökningar av antal dygn med PM10-halter över $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (gränsvärde för miljö kvalitetsnormen) beräknas bli störst i Luleå. Där beräknades att ett senarelagd datum för dubbdäcksförbud skulle leda till att gränsvärdet överskrids mellan två och sex dagar och i genomsnitt fyra dagar mer per år, se figur 15. Variationen beror på meteorologin. För Karlstad och Östersund beräknades överskridanden inträffa för i genomsnitt ytterligare 3 dagar. För Stockholm, Göteborg och Malmö blir det i genomsnitt ingen skillnad.

Med hänsyn till nuvarande luftkvalitetssituation i städerna beräknas Karlstad med anledning av senarelagd datum för dubbdäcksförbud, få i genomsnitt 21 dygn med överskridanden och under vissa år maximalt 34 överskridanden. Östersund skulle få i genomsnitt 15 dygn med överskridanden och maximalt 34 dygn. Antal tillåtna överskridanden av gränsvärdet i miljö kvalitetsnormen är idag 35 dygn per år och mätstation.

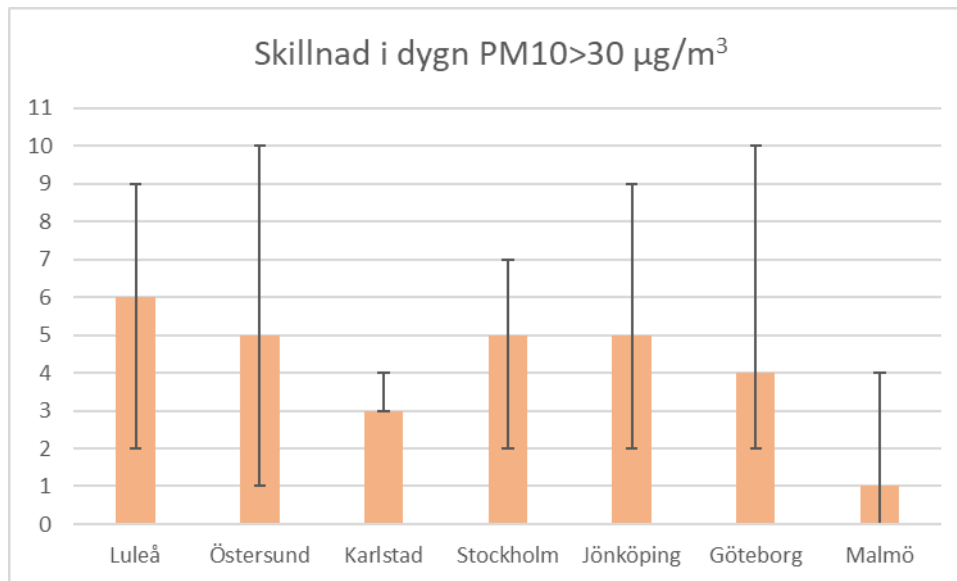
⁹⁵ SLB-analys, M. Norman, M. Elmgren, M. Engardt. (2024). Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta påverkan på PM10-halterna av förlängd dubbdäckssäsong. SLB 25:2024.



Figur 15 Ökning av antalet dygn med PM10 halt över 50 µg/m³ (miljö kvalitetsnorm) mellan förlängd dubbdäckssäsong och nuläge.⁹⁶

Miljö kvalitetsmålet för Frisk luft innebär att dygnsmedelhalten för PM10 ska understiga 30 µg/m³. Figur 16 visar att för samtliga städer utom Malmö beräknas miljö kvalitetsmålet överskridas under tre till sex dygn per år ytterligare vid förlängd dubbdäckssäsong. I Luleå, Östersund, Jönköping och Göteborg kan en förlängd dubbdäckssäsong under enskilda år innebära nio till tio extra dygn som överskrider miljö kvalitetsmålet.

⁹⁶ SLB-analys, M. Norman, M. Elmgren, M. Engardt. (2024). *Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta påverkan på PM10-halterna av förlängd dubbdäckssäsong*. SLB 25:2024.



Figur 16 Ökning av antal dygn med PM10-halt över 30 µg/m³ med anledning av förlängd dubbdäckssäsong.⁹⁷

Specialstudie Karlstad

I studien har också ytterligare modellberäkningar gjorts specifikt för Karlstad. I ett fall har påverkan beräknats utifrån ett scenario där bytessäsongen för dubbdäck förskjuts med två veckor och sker under perioden 15 till 30 april. Enligt beräkningen skulle detta scenario år 2021 ha gett fyra extra dygn över miljökvalitetsnormens gränsvärde. Om bytena till somnardäck istället skulle vara jämnt fördelade under perioden 1 till 30 april beräknades att ett extra dygn över miljökvalitetsnormens gränsvärde skulle inträffa.

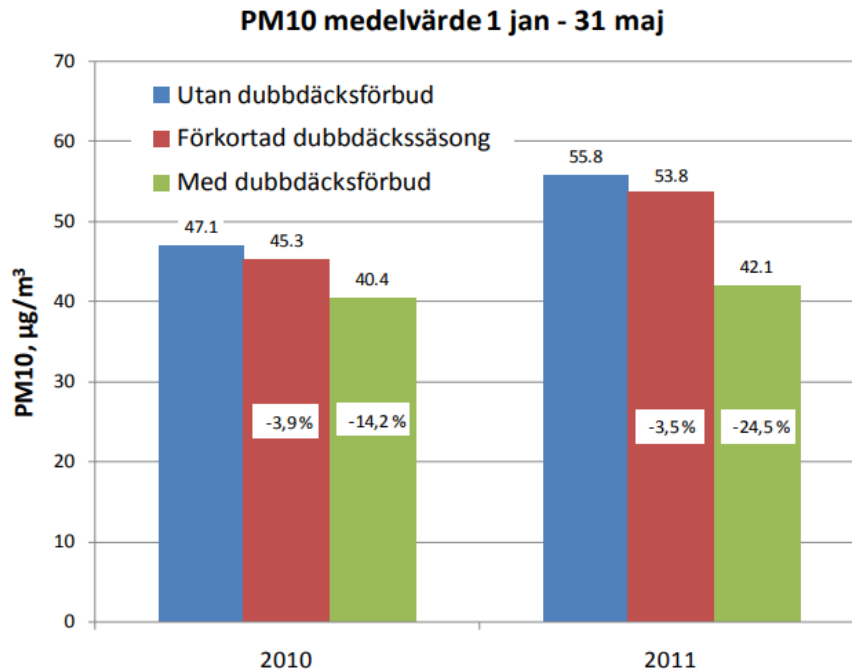
Andra studier

Efter att dubbdäcksförbud införts på Hornsgatan i Stockholm 2010 genomfördes en utredning på uppdrag av Trafikkontoret i Stockholm stad av vad förbudet betytt för luftkvaliteten⁹⁸. Samtidigt som dubbdäcksförbudet infördes förkortades även tiden för när dubbdäck är tillåtna med två veckor nationellt, det vill säga till den period som gäller än idag. I utredningen beräknades att den förkortade dubbdäckperioden på två veckor hade sänkt periodmedelhalten av PM10 med 1,9 respektive 2,0 µg/m³ under perioden 1 januari till 31 maj 2010 respektive 2011. Vid Hornsgatan beräknades den kortade dubbdäckperioden leda till mellan 3,5 – 3,9 procent minskad halt av PM10 som medelvärde under första halvåret, se figur 17. Detta ger en indikation på hur två veckors förlängd tid för dubbdäck skulle kunna

⁹⁷ SLB-analys, M. Norman, M. Elmgren, M. Engardt. (2024). *Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta påverkan på PM10-halterna av förlängd dubbdäckssäsong*. SLB 25:2024.

⁹⁸ SLB-analys, C. Johansson, M. Norman, L. Burman (2011). *Vad dubbdäcksförbudet på Hornsgatan har betytt för luftkvaliteten*. SLB 2:2011

påverka PM10-halterna på platser med samma förutsättningar som Hornsgatan, alltså platser som redan har problem med höga PM10-halter.



Figur 17 Beräknade medelvärden för PM10 januari-maj år 2010 och 2011 vid Hornsgatan i Stockholm. De olika medelvärden som visas utgår från att dubbdäcksförbud saknas, att dubbdäckssäsongen förkortas med två veckor respektive att dubbdäckförbud råder.⁹⁹

En annan studie med beräkningar enligt NORTRIP-modellen gjordes av SLB-analys 2023¹⁰⁰. Beräkningen visade att om dubbdäcksandelen ökade med 10 procentenheter över landet skulle den totala emissionsfaktorn, som årsmedelvärde för PM10 i luften, öka med 15 procent. Beroende på väderförhållandena skulle PM10-emissionerna bli större i söder än i norr. Studien visade också att en 10-procentig ökning av dubbdäcksandelen för lätta fordon även skulle öka emissionsfaktorn för tunga fordon med 10 procent, trots att tunga fordon sällan har dubbdäck. Detta beror på de tunga fordonens uppvirvling av den depå av partiklar som skapats av de lätta fordonens dubbdäcksanvändning.

Under pågående corona-pandemi våren 2020 sköts datumet för dubbdäcksförbud fram två veckor så att dubbdäck var tillåtna fram till den 30 april. Anledningen till det tillfälliga undantaget var för att undvika att bilförare skulle riskera att köra olagligt då de inte kunnat byta däck på grund

⁹⁹ SLB-analys, C. Johansson, M. Norman, L. Burman (2011). *Vad dubbdäcksförbudet på Hornsgatan har betytt för luftkvaliteten*. SLB 2:2011

¹⁰⁰ SLB-analys, M.Engardt, M.Norman. (2023). *Beräkningar med NORTRIP-modellen för att uppskatta emissionsfaktorer för PM10-slitagepartiklar för svenska förhållanden*. SLB 35:2023.

av begränsad bemanning på däckbytesverkstäderna. Eftersom partikelhalter i luften i hög grad påverkas av väderförhållanden är det mycket svårt att dra någon slutsats genom analys av mätvärden från ett enstaka år.

Framtidsspaning

Trenden har under flera år varit att andelen bilar som kör med dubbdäck minskar. De kommande kraven på dubbdäck som avser minskat vägslitage (kapitel 5.1.1) minskar påverkan på partikelhalter från dubbdäck. En sådan förbättring kan motverkas genom att trafikarbetet på väg antas öka framöver, och av att personbilar blir allt tyngre. Många städer arbetar för att börja använda nya typer av vägbeläggningar. En av anledningarna är att begränsa mängden partiklar som bildas vid slitage av vägbanan.¹⁰¹

Skärpningarna i EU:s luftkvalitetsdirektiv av gränsvärden för PM10 och maximalt tillåtna antal överskridanden av dygnsmedelvärden per år (kapitel 5.2.3) till 2030 innebär ytterligare svårigheter att klara kraven framöver om inte mer kraftfulla åtgärder för att sänka PM10-halterna införs¹⁰².

7.5.2 Övrig miljöpåverkan

De största miljöproblemen som kopplas till användning av dubbdäck beror på slitage av vägbeläggning och emissioner av slitagepartiklar.¹⁰³ Förutom höga halter av partiklar i luft så kan slitaget i även leda till andra miljöproblem. Dessa beskrivs nedan.

Utsläpp till mark och vatten

Jämfört med andra typer av däck sliter dubbdäck mycket på vägytan och en förlängd dubbdäckperiod ger upphov till ökat vägslitage. En typisk svensk asfalt består av ungefär 95 procent stenmaterial och resten bindemedel (bitumen). Materialet som slits från asfalten kan virvla upp i luften i form av partiklar eller stanna kvar på vägytan alternativt landa i närliggande omgivning. När det regnar kan materialet sköljas bort från vägen och fastna i jordlager eller transporteras vidare till vattendrag, sjöar och hav. Viss bitumen är polymerbaserad och kan ge upphov till spridning av mikroplaster, vilket får miljömässiga konsekvenser. I Sverige uppgår antalet vägar med polymerbaserad bitumen i slitlagret till cirka fyra procent¹⁰⁴. Dubbdäck sliter mer på vägmärkeringsfärg än däck utan dubbar. Utsläpp av vägmärkeringsfärg är ytterligare en källa till spridning av mikroplaster¹⁰⁵.

¹⁰¹ SLB-analys, B. Lövenheim, L. Burman, M. Elmgren. (2022). *Beskrivning av problembilden för NO2 och PM10 i Stockholms län*. SLB 25:2022

¹⁰² Naturvårdsverket (2024) *PM Naturvårdsverkets synpunkter på Transportstyrelsens regeringsuppdrag om när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck*. NV-04473-24

¹⁰³ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

¹⁰⁴ VTI, Y. Andersson-Sköld et al. (2020). *Mikroplast från däck- och vägslitage. En sammanställning*. VTI rapport 1028.

¹⁰⁵ Stockholms stad, M. Azzopardi. (2018). *Handlingsplan för minskad spridning av mikroplast 2020-2024*.

Studier om slitagepartiklar från vägmarkeringar och polymermodifierad bitumen saknas dock i princip helt.¹⁰⁶

Däckslitage är också en källa till mikroplastföroreningar, men eftersom det råder oklarheter i om det finns skillnader i däckslitage mellan dubbdäck och sommardäck kan Transportstyrelsen inte bedöma om ökad dubbdäcksanvändning påverkar utsläppen av mikroplaster från däckmaterial.

Nedsmutsning

Vägslitaget som dubbdäcken bidrar till orsakar nedsmutsning. En ökad nedsmutsning av fordon och vägmiljö leder till högre förbrukning av spolarvätska och andra rengöringsmedel¹⁰⁷, vilket kan innebära ökad miljöpåverkan. I en samlad lägesrapport om vinterdäck som Vägverket gjorde 2009, anges att VTI har bedömt att bilar tvättas 2-3 gånger extra varje år på grund av dubbdäcksanvändning.¹⁰⁸ Ett senarelagt datum för dubbdäckförbud kan i viss grad påverka antal biltvättar samt förbrukning av spolarvätska och rengöringsmedel.

Energiförbrukning och klimatpåverkan

Sommardäck och dubbfria vinterdäck klassificeras idag utifrån energieffektivitet. Vid klassificeringen mäts däckets rullmotstånd och det nya däck märks med en energimärkningsetikett. Det finns dock inga krav på energimärkning av dubbdäck. Det finns få studier av rullmotstånd för dubbdäck, men en undersökning gjord av VTI indikerar att det är större variationer mellan olika däckmärken än mellan typ av däck.¹⁰⁹

I SOU 2015:27 om skatt på dubbdäcksanvändning anges att det saknas vetenskapliga studier av rullmotstånd för dubbdäck, men att det gjorts vissa tester som visar att rullmotståndet för dubbdäck inte skiljer sig i någon högre grad mot andra typer av däck, vinter- såväl som sommardäck.

Ett ökat vägslitage ökar behovet av vägunderhåll, vilket i sin tur ökar utsläppen av koldioxid.¹¹⁰ Ett senarelagt datum för dubbdäcksförbud kommer att därför leda till ökade koldioxidutsläpp men Transportstyrelsen saknar underlag för att kunna bedöma hur stor ökningen blir.

¹⁰⁶ VTI, Y. Andersson-Sköld et al. (2020). *Mikroplast från däck- och vägslitage. En sammanställning*. VTI rapport 1028.

¹⁰⁷ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

¹⁰⁸ Vägverket. (2009). *Samlad lägesrapport om vinterdäck - Redovisning av ett regeringsuppdrag*. FO 30 A 2008:68231

¹⁰⁹ VTI, T. Vieira. (2020). *Rolling resistance evaluation of winter tyres on in-service road surfaces*.

¹¹⁰ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

7.6 Externa effekter

7.6.1 Tillgänglighet till transportsystemet

En begränsad möjlighet till däckbytestjänst kan påverka medborgarens tillgänglighet till transportsystemet. Bilförare som inte lyckas få tid för byte av dubbdäcken innan förbudet inträffar kan komma att låta bilen stå tills det att däckbyte kan ske för att inte bryta mot reglerna. Sannolikheten för detta kan minska om ett senarelaggt datum leder till mer utjämnad efterfrågan på däckbytestjänst. Transportstyrelsens undersökningar (kapitel 6.3.1) visar dock att den som använder dubbdäck i ganska hög grad tycker att det är lätt att få tid till tjänsten att byta till sommardäck.

Ett senarelaggt datum gör också att bilföraren kan välja att byta dubbdäcken senare vilket minskar risken för att behöva ställa bilen vid plötsligt vinterväder om däcken redan bytts och anledningen till däckbytet varit förbudsdatumet.

Framkomlighet

Med framkomlighet menas här möjligheten att ta sig fram vid halt väglag, hur fort det går att köra och påverkan från störningar som kan uppstå i transportsystemet på grund av olyckor när det är halt. Omfattningen på problem med framkomlighet beror på hur ofta situationer med halt väglag förekommer och vilka områden som berörs. Det senare påverkas av det vintervägunderhåll som bedrivs i ett visst område och av hur trafikarbetet där ser ut.

Ett senare datum för dubbdäcksförbud på våren kan innebära att däckbytena görs senare, vilket minskar risken för problem i trafiken om vinterväglag skulle uppstå. Vid problematiskt vinterväglag försvårar tunga fordon framkomligheten mer än vad lätta fordon gör. Eftersom dubbdäck sällan används på tunga fordon påverkas inte de framkomlighetsproblem som de orsakar av dubbdäcksförbud i någon högre grad.

Transportstyrelsen bedömer att konsekvenserna på tillgänglighet till transportsystemet, utifrån såväl dubbdäcksanvändarens möjlighet att använda sin bil som framkomlighet, är små.

7.6.2 Trafiksäkerhet

Ett framflyttat datum för dubbdäcksförbud innebär en kortare period för bilföraren att själv behöva bedöma om vinterväglag råder eller befaras, och därmed om körning med dubbdäck är tillåtet när förbud annars gäller. Fler kan välja att behålla dubbdäcken på vilket i sin tur kan leda till ökad trafiksäkerhet de år och i de områden det kommer oväntade vinterväder i april. Potentialen för förbättrad trafiksäkerhet bör vara högst i de områden där vägarna ofta är isfria i april men där det ändå finns risk för tillfälligt

vinterväder och halka. De mest berörda områdena är då norra Svealand samt södra och mellersta Norrland. Längre norrut, där sannolikheten för vinterväglag i andra delen av april är ännu större, blir förbudsdatumet av mindre betydelse för när bytet till sommardäck sker. I områden med låg sannolikhet för halt väglag i andra halvan av april (kapitel 6.5) blir de trafiksäkerhetsmässiga fördelarna med att köra med dubbdäck under samma tidsperiod mindre.

En mer utjämnad efterfrågan på däckbytestjänster och en längre period att kunna göra däckbyten på, skulle leda till att däckhotell som förbokar tider för sina kunder får möjlighet att boka in dubbdäcksbyten senare i april. Risken för ett för tidigt byte till sommardäck minskar vilket kan leda till högre trafiksäkerhet vid tillfällig halka i senare delen av april.

Transportstyrelsen har hämtat underlag från olycksdatabasen STRADA¹¹¹ som omfattar olyckor med personskador eller omkomna i april under åren 2014 till och med 2023 (kapitel 6.5.2). Utifrån statistiken går det inte att dra någon slutsats om nuvarande datum för dubbdäcksförbud haft någon inverkan på antalet olyckor.

Ett utökat trafikarbete med dubbdäck ökar antalet slitagepartiklar vilket kan leda till att dammbindning i högre grad behöver utföras på utsatta vägar. Dammbindning är en effektiv metod för att minska halterna av partiklar i luften men har visat sig kunna göra vägarna halare vilket kan påverka trafiksäkerheten. Man bedömer halkrisken så påtaglig att Trafikverket på vägar med skyltad hastighet som överstiger 70 km/h utför dammbindning enbart i vägrenen.¹¹²

Dubbdäck ruggar generellt upp asfalten till skillnad mot däck utan dubb som i högre grad istället polerar underlaget. Den ökade friktionen som dubbdäcken skapar på vägen är positiv ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom ökad friktion på vägen leder till kortare bromssträckor och minskat krockvåld. Dubbdäckens effekt på ökad friktion gäller i synnerhet på vintern, men effekten kan bevaras på vägarna ända fram under sommaren. Ett utökat trafikarbete med dubbdäck kan alltså vara positivt ur trafiksäkerhetssynpunkt för de som kör med dubbfria vinterdäck eller sommardäck.

Transportstyrelsen bedömer att konsekvenserna på trafiksäkerhet av ett senarelagat datum för dubbdäcksförbud är små.

¹¹¹ Swedish Traffic Accident Data Acquisition

¹¹² SLB-analys, M.Elmgren (2019). *Essingeleden, en sammanställning av halter, åtgärder och konsekvenser*. SLB 4:2019

7.6.3 Nedsmutsning

Ökade partikelmängder innebär också ofta ökad nedsmutsning. En förlängd dubbdäcksperiod innebär ett ökat trafikarbete med dubbdäck och kan påverka kostnader för nedsmutsning. Nedsmutsning orsakar ökade kostnader exempelvis för rengöring av byggnader, vägmärken med mera. Kostnaden är högre i storstäder än i mindre städer eftersom att det där finns fler byggnader som kan påverkas. Enligt effektkedjemodell för kostnadsberäkning som anges i en rapport från Naturvårdsverket om luftmiljö och svensk luftövervakning kan kostnaden variera från 100 kr/kg i mindre städer, till 500 kr/kg i Storstockholm.¹¹³

I kalkylbilagan till Trafikverkets så kallade ASEK-rapport¹¹⁴ om analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, anges att skadekostnaden för kulturmiljöeffekter och nedsmutsning av vägtrafikens slitagepartiklar är 336 kr/kg. Siffran gäller alla typer av luftburna slitagepartiklar och är beräknad för den genomsnittliga nedsmutsningen nationellt. Vägslitaget ger upphov till 29 500 ton luftburna partiklar per år varav de största delen beror på dubbdäcksanvändning (kapitel 5.1.1). Under förutsättning att ett framflyttat datum för dubbdäcksförbud leder till fem procent utökat trafikarbete med dubbdäck (kapitel 7) är en mycket grov uppskattning att skadekostnaden för kulturmiljöeffekter och nedsmutsning enligt ASEK kan uppgå till 500 miljoner kronor. Transportstyrelsen har inte gjort någon djupare analys av förutsättningarna för denna kostnadsuppskattning.

7.6.4 Hälsa

Påverkan från partiklar

De ökade partikelhalter i luften som ett senarelagd datum för dubbdäcksförbud orsakar kommer att leda till negativa konsekvenser för människors hälsa.

Partiklar som andas in kan orsaka negativa hälsoeffekter i form av luftvägs-symtom och hjärt- och lungsjukdomar samt leda till förtida dödsfall. Nya studier visar att de också har påverkan på fosterutveckling, ökar risken för diabetes typ 2 och olika cancerformer samt påverkar hjärnfunktioner och ökar risken för demens¹¹⁵. Partiklar har särskilt stora negativa effekter på

¹¹³ Naturvårdsverket. (2023). *Luft & miljö. Om luftmiljö och svensk luftövervakning 2023*

¹¹⁴ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/samhallsekonomi/analysmetod-och-samhallsekonomiska-kalkylvardenasek/> Senast granskad 2024-04-02. Hämtad 2024-05-20

¹¹⁵ Naturvårdsverket (2024) *PM Naturvårdsverkets synpunkter på Transportstyrelsens regeringsuppdrag om när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck*. NV-04473-24

barns hälsa och kan orsaka bland annat astma och försämrad lungutveckling.
116

De minsta och finaste partiklarna, exempelvis PM_{2,5} är mest förknippade med störst hälsorisker.¹¹⁷ De grövre partiklarna, PM₁₀ tycks också ha effekter, inte minst på luftvägarna.¹¹⁸ I en studie om hälsoeffekter av PM₁₀ i Visby hittades statistiskt säkerställda samband mellan PM₁₀-halt och sjukbesök för luftvägsproblem hos vuxna.¹¹⁹ Forskningsresultat tyder på att de relativa riskfaktorerna för hälsoeffekter är högre för förbränningsrelaterade partiklar än för partiklar från andra källor, exempelvis vägslitage.¹²⁰

Enligt Världshälsoorganisationen WHO har partikelhalten negativa hälsoeffekter oavsett hur låg den är.¹²¹ Naturvårdsverket anser att det är fördelaktigt att alltid sträva efter så låga partikelhalter i luften som möjligt.¹²²

Vilka hälsoeffekterna blir påverkas också av om man exponeras för partiklar i luften under kort eller lång tid. Korttidsexponering av luft med hög partikelhalt kan orsaka andningsbesvär och andra luftvägssymtom. Även hjärt- och lungsjukdomar samt förtida dödsfall är möjliga konsekvenser av exponering under kort tid. Långtidsexponering av lägre partikelhalter kan orsaka bland annat hjärt- och kärlsjukdomar och lungcancer.¹²³ Höga partikelhalter orsakade av dubbdäck inträffar främst under kortare perioder med torr vägyta, i synnerhet på våren.

Partiklar i luften uppskattas orsaka flera tusen förtida dödsfall i Sverige varje år. Ett förtida dödsfall beräknas som en genomsnittlig minskning med tio levnadsår. Den största orsaken bedöms vara partiklar som transporteras in över Sveriges gränser. Om man tittar på Storstockholm så beräknas lokala utsläpp leda till några hundra förtida dödsfall per år. Där är trafikens slitagepartiklar en betydligt större orsak än trafikens avgaser, eftersom halterna av slitagepartiklar är högre.¹²⁴ Eftersom att många antaganden ligger bakom beräkningarna av antalet tillskrivna fall ska dessa inte tolkas

¹¹⁶ <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/luftforeningar-och-dess-effekter/fakta-om-partiklar-i-luft-pm25-och-pm10/> Senast granskad 2024-03-20. Hämtad 2024-05-20.

¹¹⁷ Naturvårdsverket. (2019). *Frisk Luft - underlagsrapport till den fördjupade utvärderingen av miljömålen 2019*, Rapport 6861

¹¹⁸ <https://lvfgoteborgsregionen.se/miljokvalitetsnormer--miljomal/miljo--och-halsoeffekter.html> Hämtad 2024-05-22

¹¹⁹ A.Tornevi, B. (2020). *Samband mellan partikelhalten i Visby och akuta vårdkontakter för astma och sjukdomar i andningsorganen - Projekt rapport till Naturvårdsverket*.

¹²⁰ IVL, M. Gustafsson et al. (2014). *Quantification of population exposure to NO₂, PM_{2,5} and PM₁₀ and estimated health impacts in Sweden 2010*. IVL rapport B 2197.

¹²¹ <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/luftforeningar-och-dess-effekter/fakta-om-partiklar-i-luft-pm25-och-pm10/> Senast granskad 2024-03-20. Hämtad 2024-05-20.

¹²² Naturvårdsverket. (2022). *Frisk Luft, fördjupad utvärdering av miljömålen 2023*. Rapport 7067

¹²³ <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/luftforeningar-och-dess-effekter/fakta-om-partiklar-i-luft-pm25-och-pm10/> Senast granskad 2024-03-20. Hämtad 2024-05-20.

¹²⁴ Naturvårdsverket. (2023). *Luft & miljö. Om luftmiljö och svensk luftövervakning 2023*

som exakta eller till antalet sanna, utan istället som ungefärliga uppskattningar. En studie på uppdrag av Naturvårdsverket om skillnaden mellan olika uppskattningar av hälsokonsekvenser av luftföroreningar i Sverige¹²⁵ visar att beräkningarna skiljer sig åt. En slutsats i studien är att eftersom majoriteten av alla beräkningar visar att flera tusen människor i Sverige dör varje år till följd av dålig luft, är detta viktigare att fokusera på än att jämföra siffror.

Naturvårdsverket har vid samråd med Transportstyrelsen framfört att gränsvärden för miljö kvalitetsnormer syftar till ett absolut tak för att undvika en oacceptabel nivå av luftföroreningar och att miljö kvalitetsnormerna inte ger det skydd som behövs för en god livsmiljö. Att klara miljö kvalitetsnormerna anses därför inte tillräckligt. Vid all samhällsplanering bör målet vara de gränsvärden som gäller för miljö kvalitetsmålet Frisk luft. Naturvårdsverket framhåller att ingen nedre gräns för partikelhalternas påverkan på hälsan har observerats och att det därför är av stor vikt att begränsa föroreningarna så mycket möjligt.¹²⁶

Trafikverket har i sin ASEK-rapport presenterat att skadekostnaden vad gäller hälsa för vägtrafikens slitagepartiklar är 1 513 kr/kg. Kostnaden gäller alla typer av luftburna slitagepartiklar. Vägslitaget ger upphov till 29 500 ton luftburna partiklar per år varav de största delen beror på dubbdäcksanvändning (kapitel 5.1.1). Under förutsättning att ett framflyttat datum för dubbdäcksförbud leder till fem procent utökat trafikarbete med dubbdäck (kapitel 7) är en mycket grov uppskattning att den samhällsekonomiska kostnaden för effekter på hälsa kan uppgå till närmare två miljarder kronor. Transportstyrelsen har inte gjort någon djupare analys av förutsättningarna för denna kostnadsuppskattning.

Ljudnivåer från vägtrafiken

Vägtrafiken är en stor källa till oönskat ljud, vilket medför olägenheter för de som exponeras. Människors hälsa påverkas i hög grad av bullerstörningar och minst 300 tidiga dödsfall per år inträffar i Sverige till följd av buller från vägtrafik.¹²⁷ Trafikverket anger att buller från trafiken är ett problemområde som behöver prioriteras.¹²⁸

Buller från fordon påverkas av en rad faktorer, exempelvis typ av fordon, hastighet, trafikvolym och däck. Det innebär att effekten av dubbdäck

¹²⁵ A. Oudin. (2023). *Skillnaden mellan olika uppskattningar av hälsokonsekvenser av luftföroreningar i Sverige*

¹²⁶ Naturvårdsverket (2024) *PM Naturvårdsverkets synpunkter på Transportstyrelsens regeringsuppdrag om när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck*. NV-04473-24

¹²⁷ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer---for-dig-i-branschen/Halsopaverkan/> Senast granskad 2021-01-14. Hämtad 2024-05-21

¹²⁸ <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer---for-dig-i-branschen/mal-for-buller> Senast granskad 2021-01-14. Hämtad 2024-05-30

varierar mellan olika miljöer och det är därför oklart hur stor effekt dubbdäcken har på ljudnivån.¹²⁹

Det finns inga krav på ljudnivåer för dubbdäck så som det gör för andra typer av däck. En studie gjord 2019 om ljud från vinterdäck visar att dubbade däck i vissa frekvensintervall genererar högre ljudnivåer än andra typer av däck.¹³⁰

Vägverkets samlade lägesrapport om vinterdäck från 2009 innehåller bedömningen att om dubbdäck skulle förbjudas en månad skulle ljudnivåerna minska med 0,11 dBA. Viktigt att notera är att de dubbdäck som rapporten bygger på hade helt andra egenskaper än dagens dubbdäck. Utifrån dåvarande förutsättningar skulle störningarna minska med två procent och antalet för tidigt döda beroende på buller minska med sju personer per år.¹³¹ I samband med regeringsuppdraget SAMKOST om trafikens samhällsekonomiska kostnader gjordes försök att modellera dubbdäckens bidrag till bullerexponeringen.¹³² Bidraget blev litet vilket kan bero på att det endast är under kortare perioder under ett år som dubbdäcksanvändningen påverkar bulleremissionerna.¹³³

Vägbeläggningar i Sverige slits mycket genom dubbdäcken. För att minska slitaget väljs ofta grövre typer av asfalt med relativt stora och hårda stenar, vilket i sin tur leder till högre bullernivåer. En minskad andel dubbdäck skulle kunna öka möjligheterna att använda mer finkorniga vägbeläggningar som orsakar mindre ljud.

Att köra med dubbdäck genererar mer buller än om man kör med somnardäck. Ökat buller leder till sämre hälsa och ökade bullernivåer från trafiken motverkar uppfyllandet av miljökvalitetsmålet God Bebyggd Miljö och det övergripande generationsmålet för miljöpolitiken. Transportstyrelsen har inte kunnat bedöma omfattningen av hälsopåverkan från det buller som ett senarelagat datum för dubbdäcksförbud orsakar.

7.7 Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

¹²⁹ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

¹³⁰ VTI, T. Vieira. (2020). *Rolling resistance evaluation of winter tyres on in-service road surfaces.*

¹³¹ Vägverket. (2009). *Samlad lägesrapport om vinterdäck - Redovisning av ett regeringsuppdrag.* FO 30 A 2008:68231

¹³² VTI, J-E. Nilsson, M. Haraldsson. (2016). *Samkost 2 Redovisning av regeringsuppdrag kring samhällsekonomiska kostnader.* VTI rapport 914

¹³³ SOU 2015:27. *Skatt på dubbdäck i tätort?*

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

7.7.1 Hur påverkas funktionsmålet av ett senarelagt datum för dubbdäcksförbud?

Ett senarelagt datum bedöms kunna påverka funktionsmålet positivt men i mycket begränsad omfattning. Dubbdäcksanvändare får ökad flexibilitet för sitt däckbyte på våren. Tillgängligheten till transportsystemet ökar genom minskad risk för att bilföraren ska behöva ställa bilen med anledning av dubbdäcksförbud eller plötsligt vinterväglag. Effekterna på framkomlighet bedöms som mycket begränsade.

7.7.2 Hur påverkas hänsynsmålet av ett senarelagt datum för dubbdäcksförbud?

Ett senarelagt datum bedöms sammantaget i hög grad påverka hänsynsmålet negativt.

Trafiksäkerheten kan påverkas positivt i begränsad omfattning i det fall dubbdäckssäsongen förlängs och plötsligt vinterväglag uppstår.

Miljön påverkas negativt. Sverige har idag svårt att uppnå miljö kvalitetsmålet Frisk Luft med anledning av höga halter av PM10. En förlängd dubbdäckssäsong orsakar försämrade luftkvalitet genom ökade halter av partiklar och gör det ännu svårare att uppnå miljö kvalitetsmålet och därmed även det övergripande generationsmålet för miljö. Vägslitaget som ett utökad dubbdäcksanvändande orsakar påverkar även i viss grad andra miljö aspekter negativt, exempelvis i form av ökade koldioxidutsläpp från ökat vägunderhåll.

Människors hälsa påverkas negativt av ett senarelagt datum genom att partikelhalterna i luft ökar. Partiklar i luft ger negativa hälsoeffekter oavsett hur låg halten är och det är av stor vikt att ha så låga partikelhalter som möjligt i luften.

Ett senarelagt datum för dubbdäcksförbud påverkar även människors hälsa negativt genom det buller som ett utökad användande av dubbdäck orsakar. Ökade bullernivåer från trafiken motverkar generationsmålet för miljö genom miljö kvalitetsmålet God Bebyggd Miljö.

7.8 Överensstämmelse med EU-rätt

Konventionen om vägtrafik, Wien den 8 november 1968, innehåller inga bestämmelser om användning av vinterdäck, vilket innebär att medlemsstaterna själva beslutar om sådana regler.

8 Möjlig utveckling av regler utifrån förutsättningar i olika delar av Sverige

Av uppdraget framgår att Transportstyrelsen särskilt ska utreda om reglerna kan utvecklas för att ytterligare ta hänsyn till de förutsättningar som gäller i olika delar av Sverige. Sverige är ett avlångt land och förutsättningarna utifrån klimat, väder- och vägförhållanden skiljer mycket mellan landets sydliga och nordliga delar. Att nuvarande regelverk inte är anpassat till de olika förutsättningar som råder är argument för att införa olika datum för dubbdäcksförbud i olika delar av landet.

Regelverket tillåter redan idag dubbdäcksanvändning när det finns behov av att köra med dubbdäck, det vill säga där vinterväglag råder eller kan befaras. Ju längre norrut man kommer desto oftare behöver undantaget tillämpas och nuvarande förbudsdatum blir mer irrelevant. Exempelvis ser vi att det ofta råder vinterväglag efter att datum för dubbdäcksförbud passerats i synnerhet i Norrbottens och Västerbottens län samt tämligen ofta i Jämtlands och Västernorrlands län (se bilaga). Medvetenheten om vad regelverket innebär för att få köra med dubbdäck när datum för förbud passerats, bör vara större bland dubbdäcksanvändare som ofta är i behov av att nyttja undantaget.

I en enkätundersökning som Transportstyrelsen gjort bland medlemmar hos M Sverige spridda över landet, kan man se att en något större andel i de norra länen svarat att det nuvarande förbudsdatumet 16 april inte är rimligt utifrån de behov man har (kapitel 6.3). Ungefär sju av tio i de norra länen tycker att nuvarande datum är rimligt.

Transportstyrelsen bedömer att reglerna om dubbdäcksförbud inte bör utvecklas vidare för att ta hänsyn till de förutsättningar som gäller i olika delar av Sverige. Intressenter som däck- och verkstadsbranschen samt Polismyndigheten har samma syn. Nuvarande vinter- och dubbdäcksregler anses svåra att förstå och kommunicera, ett regelverk med olika regler för olika delar av landet antas bli ännu mer svårbegripligt. Möjligheten att vid

behov få köra med dubbdäck under förbudsperioden, finns och används redan idag.

8.1 Utformning

För att möjliggöra dubbdäcksanvändning längre in på våren i områden där vinterväglag kan befaras, skulle en differentiering av datum för dubbdäcksförbud kunna göras utifrån geografiskt område med en indelning utifrån klimatförhållanden. En annan möjlighet är att ha olika krav för olika vägar, vägavsnitt eller vägtyper utifrån risk för halka. Hänsyn kan även tas till påskens datum med anledning av påsktrafiken till områden med vinterväglag.

Oavsett hur en differentiering av krav utformas krävs noggranna överväganden utifrån hur reglerna i praktiken ska bli möjliga att förstå, följa och kontrollera. Ett införande av differentierade datum kommer ställa höga krav på information till allmänheten.

Kommunernas möjlighet att införa dubbdäcksförbud innebär redan idag lokal reglering men med syfte att istället minska den negativa påverkan på luftkvaliteten.

8.2 Differentierade krav i Norge

I Norge inträder dubbdäcksförbud på måndagen en vecka efter annandag påsk och inträder därmed någon gång mellan den sista mars och andra maj. På motsvarande sätt som i Sverige får dubbdäck ändå användas om väglaget så kräver. Anledningen till att påsken påverkar datumet är att många åker till fjällanläggningar under påskledigheten.

Klimatskillnaderna inom Norges gränser är tydliga, i de västra delarna råder ett fuktigare mildare kustklimat, i öster råder ett torrare och kallare inlandsklimat, och de nordligaste delarna har ett arktiskt kallt klimat. I de nordligaste fylkena Nordland samt Troms og Finnmark gäller andra datum för dubbdäcksförbud. Förbudet inträder den första maj och gäller till och med den 15 oktober. Dessa fylken ligger norr om en breddgrad motsvarande Storuman i Sverige.

I Norge verkar det inte upplevas problematiskt för bilister eller rättsväsen att man har en längre tid för när dubbdäck är tillåtna i de två nordligaste fylkena jämfört med i övriga delar av landet. Befolkningen i de större städerna och tätorterna i Norge har ofta tillgång till fjällvärlden i nära anslutning till där de bor med endast en kort transport österut inåt landet. Väldigt få har behov att resa till de nordligaste fylkena för fjällvistelse under påskperioden. Bilresor för påskfirande i fjällvärlden kan därmed oftast göras inom den del av landet som har samma reglering för användning av

dubbdäck. Därmed blir den differentierade regleringen relativt lätt att känna till och följa.

I Sverige råder andra rörelsemönster på vägarna under påsken. Stora delar av trafiken går från de södra, mer tätbefolkade delarna till fjällen i norr och nordväst. Med differentierade regler i Sverige, exempelvis med en gräns söder om Värmland, Dalarna och Gästrikland, skulle en stor mängd bilister behöva förflytta sig från en zon där dubbdäck är förbjudna till en zon där dubbdäck är tillåtna. Detta kan skapa osäkerhet om vilka regler som gäller för användandet av dubbdäck.

8.3 Polismyndighetens synpunkter

Vid kontakt med Polismyndigheten framkom synpunkten att differentierade regler eventuellt kunde vara lämpliga för att ge möjlighet att använda dubbdäck en längre period i norr om behovet skulle uppstå. Olika förbudsdatum i olika områden öppnar för att bilförare vid poliskontroll använder argumentet att man är på väg till ett område med senare datum för dubbdäcksförbud.

Polismyndigheten är dock negativa till att införa differentierade regler eftersom man har uppfattningen att det skulle bli ännu svårare än idag att kommunicera och förstå vad som gäller och hur reglerna ska efterlevas. Man antar att olika regler i olika delar av landet skulle skapa osäkerhet hos många bilförare.

8.4 Däck- och verkstadsbranschens synpunkter

Däck och verkstadsbranscherna ser både för- och nackdelar med att införa differentierad tid för när dubbdäck är tillåtna att användas.

Man anser att en differentiering skulle behöva grundas i geografisk plats, vägtyp, fordonstyp och väderförhållanden. En differentiering av reglerna behöver analyseras noggrant för att få en balans mellan trafiksäkerhet och vad den praktiska tillämpningen skulle medföra.

Man ser fördelar i att differentierade regler tar hänsyn till regionala förhållanden och behov, då skillnader i väderförhållanden i landet är stora under april. Man tror att det skulle finnas en stor förståelse för införandet av differentierade regler hos fordonsägare och allmänhet.

Nackdelar som branschen lyfter fram är att en differentiering troligen skulle innebära en komplexitet i regelverket som resulterar i att reglerna blir svåra att förstå. Detta kan leda till att fordonsägare gör egna tolkningar av reglerna vilket i sin tur kan leda till att dubbdäck används felaktigt. Oklarheter i tolkningen av lagen skulle inte gynna däck- och verkstadsbranschen.

Istället för differentierade regler förordar branschen en längre bytesperiod på våren i hela landet vilket ger fordonsägare möjlighet att gradvis byta till sommardäck när vädret tillåter och skapar minskad stress och förbättrad arbetsmiljö på verkstäderna.

I en enkätundersökning bland medlemsföretag hos Däckspecialisternas riksförbund utförd i april 2024¹³⁴ ansåg 55 procent att man ska ha olika skiftestider i olika delar av Sverige. 24 procent ansåg att man inte skulle ha differentierade regler. I frisvaren kan man se att argument för olika skiftestider främst var att väderförhållandena skiftar kraftigt över landet. Argument mot olika skiftestider var att olika skiftestider skulle bli svåra att förstå och att kontrollera samt att det skulle bli problematiskt för de som behöver köra mellan områden med olika förbudsdatum. Enkäten besvarades av ungefär 150 av 750 medlemsföretag.

9 Förslag och bedömningar

9.1 Förslag om ändring av datum för dubbdäcksförbud från den 16 april till den 1 maj

Bedömning

Transportstyrelsen föreslår ingen förändring av datum för dubbdäcksförbud i de föreskrifter som berörs, exempelvis Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar.

Transportstyrelsens uppdrag enligt förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen är att verka för att de transportpolitiska målen uppnås och att verksamheten särskilt ska inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. I förordningen anges också att Transportstyrelsen ska verka för att nå generationsmålet för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt. Regler om dubbdäcksförbud är inrättade med syfte att minska den negativa påverkan på luftkvaliteten samt för att minska vägslitaget.

Vid en bedömning av hur ett senarelagd datum för dubbdäcksförbud skulle uppfylla de transportpolitiska målen kan det konstateras att en ändring kan komma att bidra till att uppfylla det transportpolitiska funktionsmålet med avseende på tillgänglighet och trafiksäkerhet, men då i mycket begränsad omfattning. Det transportpolitiska hänsynsmålet skulle däremot i större

¹³⁴ Däckspecialisternas Riksförbund (DRF) Resultat DRF frågor, Tema: Skiftestiden – Del 1, 7 mars - 24 april 2024

omfattning komma att motverkas med anledning av negativa miljö- och hälsoeffekter.

Vid en bedömning av konsekvenser av en ändring kan det konstateras att ett senarelagd datum bör kunna ge aktörer som erbjuder däckbytestjänster rimligare förutsättningar att bedriva sin verksamhet på våren. Det skulle även innebära vissa positiva konsekvenser för dubbdäckanvändare samt för polisen. Ökat vägslitage och högre partikelhalter i luft skulle däremot innebära negativa konsekvenser för stat och kommun, främst i form av ökade kostnader. De ökade partikelhalterna i luft kommer att påverka människors hälsa negativt.

Den trend som nu syns med lägre dubbdäcksandelar samt nya krav på dubbdäck från 2027 som kan minska vägslitaget med 15 procent, minskar dubbdäckens negativa påverkan på vägslitage och partikelhalter i luft. Motvikter till en sådan förbättring är att trafikarbetet antas öka och att personbilarna tenderar att bli allt tyngre vilket kan öka vägslitaget.

Transportstyrelsen bedömer att de negativa konsekvenserna av en ändring av datum för dubbdäcksförbud är större än de positiva. Ett införande av senarelagd datum för dubbdäckförbud skulle motverka möjligheten att uppnå de transportpolitiska målen avseende miljö och hälsa och motverka det generationsmål för miljöarbetet och miljö kvalitetsmålet Frisk Luft som riksdagen har fastställt.

Naturvårdsverket har vid samråd med Transportstyrelsen meddelat att de har svårt att se att ett senarelagd datum är en lämplig ändring med de negativa konsekvenserna i beaktande.

9.1.1 Konsekvenser av förslaget

Nedan sammanfattas de huvudsakliga konsekvenserna av ett framflyttat datum för dubbdäcksförbud. Samtliga konsekvenser av förslaget redovisas i sin helhet i kapitel 7.

Utförare av däckbytestjänster

Däck- och verkstadsbranschen anser att ett senare datum för dubbdäcksförbud får nyttoeffekter för de aktörer som tillhandahåller däckservice genom att den koncentrerade efterfrågan på däckbytestjänst antas jämnas ut under en längre period. Branschen bedömer att de problem man upplever med anledning av en hög, koncentrerad efterfrågan, exempelvis försämrad arbetsmiljö, svårigheter att kunna rekrytera extra personal och en försämrad förmåga att uppfylla kundönskemål, skulle komma att mildras.

Dubbdäcksanvändare

Sammantaget bedömer Transportstyrelsen att nuvarande förbudsdatum inte innebär stora problem för dubbdäcksanvändaren, men att ett framflyttat datum skulle ge ökad flexibilitet att välja när bytet till sommardäck ska göras. Sannolikheten minskar för att dubbdäcksanvändaren behöver bedöma om vinterväglag råder eller befaras råda. De bilförare som redan idag byter dubbdäcken efter egen bedömning av behov oavsett förbudsdatum, kommer att påverkas i mindre grad av ett förändrat datum.

Polismyndigheten

Ett framflyttat datum skulle underlätta för Polismyndigheten vid de kontroller de gör. Polisens bedömning av om det råder eller befaras råda vinterväglag förenklas eftersom sannolikheten minskar för att ett sådant väglag inträffar längre fram på våren. Omfattningen av antal bedömningar skulle också minska.

Stat och kommun

Trafikverket ansvarar för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och påverkas genom ökade kostnader för vägslitage. Detsamma gäller kommuner för de kommunala vägarna.

Ökade partikelhalter i luften kan leda till att flera kommuner behöver införa nya åtgärdsprogram och utföra ytterligare åtgärder för att förbättra luftkvaliteten och klara miljökvalitetsnormerna. Åtgärder kan exempelvis vara att inrätta dubbdäcksförbud på vissa gator eller utöka dammbindnings- och städningstätigheter. I Naturvårdsverkets kontakter med kommuner angående deras åtgärdsarbete efterfrågar kommunerna utökade möjligheter för att minska dubbdäcksanvändningen med syfte att förbättra luftkvaliteten. Naturvårdsverket anser att ett senarelaggt datum sannolikt skulle försvåra möjligheterna för kommunerna att följa miljökvalitetsnormerna och att de kommande skärpta gränsvärdena i luftkvalitetsdirektivet 2030 troligtvis kommer kräva att mer kraftfulla åtgärder mot PM10 införs¹³⁵.

Sverige överskrider idag miljökvalitetsnormerna och därmed även EU:s luftkvalitetsdirektiv gällande dygnsmedelhalter av PM10. Ett senarelaggt datum för dubbdäcksförbud motverkar effekten av de åtgärder Sverige infört för att uppfylla luftkvalitetsdirektivet. Det finns ett pågående ärende hos EU-kommissionen för överträdelse av luftkvalitetsdirektivet och Sverige har framfört till kommissionen att användandet av dubbdäck på våren är huvudorsaken till överskridandet. Naturvårdsverket har under samråd med Transportstyrelsen framfört att förslaget med förlängd tid för

¹³⁵ Naturvårdsverket (2024) *PM Naturvårdsverkets synpunkter på Transportstyrelsens regeringsuppdrag om när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck*. NV-04473-24

dubbdäcksanvändning visar på att Sverige inte tar överträdelseärendet på allvar.¹³⁶

Ett överträdelseärende kan leda till att EU-domstolen utdömer vite till medlemsstaten. De kommande skärpta gränsvärdena i luftkvalitetsdirektivet 2030 innebär ytterligare svårigheter för Sverige att uppfylla direktivets krav. Detta gäller givet nuvarande utformning av regelverk där Sverige inte utnyttjat möjligheten enligt direktivet att räkna bort bidrag till partikelhalterna från sandning och saltning.

Miljö

Luftkvalitet

Luftkvaliteten för PM10 har inte förbättrats de senaste tio åren. Det utökade trafikarbetet med dubbdäck med anledning av ett senarelagd datum för dubbdäcksförbud, antas leda till högre halter av partiklar i luften. Enligt beräkningar utförda i maj 2024 av SLB-analys skulle en ändring av datum för dubbdäcksförbud med två veckor ytterligare försvåra möjligheterna att klara det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk Luft vad gäller dygnsmedelvärde för PM10. Enligt samma beräkningar skulle ändringen leda till att nuvarande gränsvärden för PM10 enligt miljö kvalitetsnormer och luftkvalitetsdirektiv överskrids under i genomsnitt ytterligare tre till fyra dygn per år i några av de städer som beräkningarna omfattat. Beräkningarna har inte tagit hänsyn till kommande krav på dubbdäck för minskat vägslitage.

Övrig miljöpåverkan

Förutom högre halter av partiklar i luft så kan ökat vägslitage även leda till andra miljörelaterade problem, exempelvis mer koldioxidutsläpp med anledning av ökat behov av vägunderhåll, utökade utsläpp till mark och vatten och ökad förbrukning av rengöringsmedel pga. ökad nedsmutsning.

Externa effekter

Tillgänglighet till transportsystemet

Ett senarelagd datum kan innebära att tillgängligheten till transportsystemet förbättras i begränsad omfattning. Risken att behöva ställa bilen vid plötsligt vinterväglag skulle minska. Perioden mellan att datum för vinterdäckskrav upphör till dess att datum för dubbdäcksförbud inträder skulle bli längre, vilket skulle minska den höga efterfrågan på däcksbytestjänster under den aktuella perioden och därmed öka möjligheten att få tid för däckbytestjänst. Transportstyrelsens undersökningar (kapitel 6.3.1) visar dock att den som

¹³⁶ Naturvårdsverket (2024) *PM Naturvårdsverkets synpunkter på Transportstyrelsens regeringsuppdrag om när det ska vara tillåtet att använda dubbdäck*. NV-04473-24

använder dubbdäck i ganska hög grad tycker att det är lätt att få tid för tjänsten att byta till sommardäck. Påverkan på framkomligheten av ett senarelaggt datum för dubbdäcksförbud bedöms som begränsad.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten förväntas förbättras i begränsad omfattning. Den positiva effekten kan variera i olika delar av Sverige och antas främst uppstå i norra Svealand samt i södra och mellersta Norrland där vägarna ofta är isfria i andra halvan av april men där det ändå föreligger risk för tillfälligt vinterväder och halka under perioden.

Ökad användning av dubbdäck kan rugga upp asfalten på vägarna vilket ökar friktionen vilket i sin tur är positivt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Om dammbindning behöver utföras i högre grad finns det dock risk för att vägarna blir halare vilket påverkar trafiksäkerheten negativt.

Nedsmutsning

Ökade partikelmängder innebär ökad nedsmutsning som leder till skadekostnader för kulturmiljö och rengöring.

Hälsa

Ett senare datum för dubbdäcksförbud är negativt utifrån ett hälsoperspektiv med anledning av högre partikelhalter i luft samt ökade ljudnivåer i trafiken. Det finns inte någon nedre gräns för när partikelhalten inte ger några negativa hälsoeffekter. Naturvårdsverket har framfört att det är påvisat att de luftföroreningshalter vi har i Sverige leder till flera negativa hälsoeffekter och att det därför är av stor vikt att inte försämra befintlig luftkvalitet utan istället förbättra den. Naturvårdsverket framhåller att gränsvärden för miljö kvalitetsnormer inte ger det skydd som behövs för en god livsmiljö utan att målet vid all samhällsplanering ska vara de gränsvärden som gäller för miljö kvalitetsmålet Frisk Luft.

9.2 Utveckling av regler utifrån förutsättningar i olika delar av Sverige

Transportstyrelsen bedömer att reglerna om dubbdäcksförbud inte bör utvecklas för att ta hänsyn till de förutsättningar som gäller i olika delar av Sverige. Regelverket tillåter redan idag dubbdäcksanvändning när det finns behov av att köra med dubbdäck. Olika regler i olika delar av landet anses bli svåra att förstå och kommunicera. Intressenter som Polismyndigheten och däck- och verkstadsbranschen förordar inte ett införande av differentierade krav.

9.3 Övriga alternativ

Om regeringen anser att det finns skäl att ändra datumet för dubbdäcksförbud bedömer Transportstyrelsen att det kan hanteras på två olika sätt.

Transportstyrelsen kan få ett uppdrag från regeringen att ändra i myndighetens föreskrifter som reglerar dubbdäcksförbud. Alternativt kan datum för dubbdäcksförbud regleras i trafikförordningen istället för i Transportstyrelsens föreskrifter.

Trafikförordningen innehåller övergripande användningskrav för vinterdäck medan dubbdäcksförbudet regleras i tio olika föreskrifter. En överföring av dubbdäcksförbudet till trafikförordningen skulle innebära att regelverket blir mer enhetligt och överblickbart. Regleringen skulle även bli mer stringent utifrån att trafikförordningen skulle innehålla bestämmelser för trafik på väg och när dubbdäck får användas, medan Transportstyrelsens föreskrifter skulle innehålla bestämmelser om krav på däck samt fordons beskaffenhet och utrustning.

Bilaga

Varningar utfärdade för halka, risk för halka, snöfall, snödrev och snörök på statliga vägar uppdelat på län och dag i april år 2019-2023

Orsak till varningarna är snöfall, drivsnö, frost, fallande temperatur, stigande temperatur, underkylt regn eller orsak saknas.

Hänsyn är inte taget till om halkbekämpningsåtgärder utförts eller inte.

x= dag då minst en varning utfärdats för minst en statlig väg i aktuellt län.

	Datum i april																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Norr- bottens län																														
2019				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													
2020	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2021	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2022	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2023	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Väster- bottens län																														
2019	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2020	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2021	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2022	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2023	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Datum

2024-08-16

Dnr/Beteckning

TSG 2023-7800

		Datum i april																													
Jämtlands län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
2019					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2020		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2021		X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2022		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2023		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Västernorrlands län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
2019		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2020		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2021		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2022		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2023		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Gävleborgs län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
2019						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2020			X	X						X																					
2021						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2022		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2023				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

		Datum i april																														
Dalarnas län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
2019						X	X	X	X		X																					
2020				X	X									X	X														X	X		
2021					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X							X	X									
2022	X			X	X	X	X	X	X	X	X			X	X																	
2023					X	X	X	X	X	X	X			X	X	X							X	X	X	X	X	X			X	
Värmlands län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
2019																																
2020	X																															
2021	X				X	X						X																				
2022					X	X	X	X																								
2023						X	X	X	X	X	X	X			X	X								X	X	X	X	X			X	
Örebro län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
2019																																
2020				X																												
2021					X							X																X	X			
2022	X	X	X	X	X	X	X																									
2023					X	X	X	X	X	X	X				X	X									X	X	X	X	X			X

		Datum i april																													
Västmanlands län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
2019																															
2020																															
2021																															
2022																															
2023																															
Uppsala län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
2019																															
2020																															
2021																															
2022																															
2023																															
Stockholms län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
2019																															
2020																															
2021																															
2022																															
2023																															

Datum i april

		Datum i april																																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30				
Södermanlands län																																			
2019																																			
2020							X																												
2021																																			
2022																																			
2023																																			
Västra Götalands län																																			
2019																																			
2020																																			
2021																																			
2022																																			
2023																																			
Östergötlands län																																			
2019																																			
2020																																			
2021																																			
2022																																			
2023																																			

Datum

2024-08-16

Dnr/Beteckning

TSG 2023-7800

Datum i april		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Jönköpings län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
2019											X	X																			
2020						X																									
2021							X		X		X	X																			
2022							X	X	X	X	X	X																			
2023							X																								
Kalmar län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
2019																															
2020											X																				
2021												X																			
2022							X		X	X	X																				
2023							X	X																							
Gotlands län		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
2019											X	X																			
2020						X	X	X	X	X																					
2021											X																				
2022						X	X	X	X	X																					
2023						X	X																								

Datum i april		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Hallands län	2019																														
	2020																														
	2021																														
	2022																														
	2023																														
Kronobergs län	2019																														
	2020																														
	2021																														
	2022																														
	2023																														
Skåne län	2019																														
	2020																														
	2021																														
	2022																														
	2023																														

Datum

2024-08-16

Dnr/Beteckning

TSG 2023-7800

Datum i april

Blekinge län	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
2019																													
2020																													
2021																													
2022																													
2023																													

Underlag: datauttag från Trafikverkets historikdatabas



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503