



Rektor

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transsport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transsport.remissvar@regeringskansliet.se)

## Yttrande avseende promemoria – Nya regler för vinterdäck och snökedjor (ert dnr Li2025/00224)

Karolinska Institutet (KI) har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerat betänkande. KI överlämnar härmed yttrandet.

Yttrandet har utarbetats av docent Petter Ljungman vid Institutet för miljömedicin (IMM), biträdande lektor Jeroen de Bont (IMM), docent Charlotta Eriksson (IMM), docent Olena Gruzieva (IMM) och professor Göran Pershagen (IMM).

KI avgränsar sina kommentarer till att beskriva hur de föreslagna ändringarna i föreskrifterna kan påverka miljöfaktorer och deras hälsoeffekter.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad prorektor Martin Bergö i närvaro av universitetsdirektör Veronika Sundström efter föredragning av samordnare Sara Sigsjö. Närvarande var också Medicinska Föreningens ordförande Patrik Blomberg.

Martin Bergö

Sara Sigsjö

## Bilaga

### **Yttrande över Landsbygds- och infrastrukturdepartementets promemoria – Nya regler för vinterdäck och snökedjor**

Karolinska Institutet (KI) begränsar sina kommentarer till att beskriva hur de föreslagna ändringarna i föreskrifterna kan komma att påverka olika miljöfaktorer och generera olika hälsoeffekter.

I promemorian lämnas förslag till skärpta regler för användning av vinterdäck samt krav på att tunga fordon ska medföra snökedjor under perioden 1 november–15 april. Syftet är att stärka beredskapen inför det att antalet halktillfällen ökar p.g.a. klimatförändringar.

Förslaget presenterar två alternativ:

#### **Alternativ 1)**

Datumgränsen för krav på vinterdäck för personbilar slopas och ersätts med generella regler om tillräckligt väggrepp i förhållande till väglaget samt krav på vinterdäck om det råder vinterväglag. Datumgränser för dubbdäcksförbud bibehålles. Datumreglering för tunga fordon kvarstår och förlängs till 1 nov–15 april.

#### **Alternativ 2)**

Datumperioden för krav på vinterdäck förlängs för både lätta och tunga fordon till 1 nov–15 april.

Konsekvensutredningen belyser förväntade effekter på framkomlighet och trafiksäkerhet; staten, kommuner och regioner; företag; privatpersoner; miljön och människors hälsa; och övriga områden.

## Hälsokonsekvenser alternativ 1 och 2

Den presenterade konsekvensutredningen bedömer att det generella kravet i Alternativ 1 leder till ökad användning av vinterdäck och i marginell omfattning även dubbdäck under den tillåtna perioden och att effekten på människors hälsa blir begränsad. Det påpekas även att lokala effekter kan hanteras med kommunala insatser.

Alternativ 2 anses ha samma konsekvenser utom att det är trubbigare att hantera Sveriges geografi och kraftigt skiftande väderförhållanden.

All fordonstrafik bidrar till utsläpp av slitagepartiklar där typ av däck, fordonstygnd, typ av vägunderlag, vägunderhåll och väderförhållanden påverkar halter och spridning. Slitagepartiklar utgör främst grova partiklar som kan andas in i luftvägarna och leda till ett flertal hälsokonsekvenser. Dubbdäck bidrar särskilt mycket till ökade utsläpp av slitagepartiklar genom att de ökar friktionen mot vägunderlaget, speciellt vid barmark. Slitagepartiklar bidrar till att öka andelen grova partiklar i luften vi andas. Halterna bestäms främst av lokala utsläpp, dvs partiklarna transporteras i mindre grad över mycket långa avstånd från region till region. Dessa partiklar hamnar företrädesvis i luftvägarna inklusive lungorna. Där kan de bidra till sjukdomsprocesser såsom inflammation, oxidativ stress och påverkan på det icke-viljestyrda nervsystemet som reglerar olika reflexer, hjärtrytm och luftvägssammmandragningar.

I huvudsak påverkar grova partiklar luftvägarna och bidrar till fler sjukhusinläggningar för astma och kronisk bronkit, särskilt vid korttids öknings (dagliga) av dessa partiklar. Men även hjärtat påverkas och leder till ökad sjuklighet i hjärtsjukdom. Ökade dödsfall i samband med öknings av grova partiklar i luften har också rapporterats.

Däck och motorer bidrar ytterligare till buller från vägtrafiken. För

personbilar dominerar däcksbuller vid hastigheter över cirka 30–50 km/tim och för tunga fordon över 50–70 km/tim. Dubbdäck bullrar mer än odubbade däck, bl a beroende på att de kräver vägbeläggning med större stenstorlek för att klara slitaget. Exponering för vägtrafikbuller leder till omfattande besvärsreaktioner och sömnstörningar, särskilt i tätorter, och ökar även risken för hjärt-kärlsjukdomar. Det misstänks också påverka ämnesomsättningen och bidra till övervikt liksom åldersdiabetes.

### **Slutsats**

Om förslaget leder till ökad användning av vinterdäck, särskilt dubbdäck, bedöms det medföra ökade utsläpp av hälsoskadliga slitagepartiklar samt ökat vägtrafikbuller. Samtidigt kan förslaget leda till ett minskat antal traumafall och trafikstopp pga halka, samt bidra till förbättrad framkomlighet för räddningstjänster. Antalet dödsfall och sjuklighet knutna till partikelutsläpp och vägtrafikbuller bedöms dock vara högre än antalet dödsfall från trafikolyckor. Lokala bestämmelser såsom skärpta hastighetsbegränsningar och vägunderhåll i tätorter kan minska både partikelslitage och vägtrafikbuller. Sammantaget är vår bedömning att förslagen till nya regler sannolikt leder till viss ökad ohälsa pga ökade utsläpp av slitagepartiklar och mera vägtrafikbuller. Det ställer krav på motåtgärder att minska partikelutsläpp och vägtrafikbuller på annat sätt för att minimera de negativa hälsokonsekvenserna.

# Signature page

This document has been electronically signed  
using eduSign.

eduSign