

Ärendenummer
TRV 2025/143352
Motpartens ärendenummer
KN2025/01294

Dokumentdatum
2026-03-23

Konfidentialitetsnivå
1 – Ej känslig

Mottagare
Klimat- och näringslivsdepartementet
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
parasto.nosrati@regeringskansliet.se
Diariet
Gd-sekreterare
Verksgemensam styrning
Webb- och projektstöd

Remissvar – Omarbetat direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa

Trafikverket har tagit del av Klimat- och näringslivsdepartementets remiss gällande Omarbetat direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa.

Trafikverket ser huvudsakligen positivt på förslagen i *Naturvårdsverkets redovisning av regeringsuppdrag med förslag till genomförande av det nya luftkvalitetsdirektivet i svensk rätt* och den betydelse det kan få för att förbättra luftkvaliteten. Trafikverket har däremot några synpunkter på Naturvårdsverkets förslag om artikel 17 om undantag för sandning samt ett förtydligande om trafikdata. Därutöver vill vi belysa några konsekvenser av förslaget.

Sammanfattning av Trafikverkets synpunkter

Trafikverket vill framhålla att:

- Sverige bör behålla möjligheten att identifiera zoner där det är motiverat med ett undantag för sandning enligt artikel 17 eftersom det annars kan bli stora utmaningar att klara gränsvärden för PM₁₀ utan att äventyra tillgänglighet och trafiksäkerhet på platser där extrem kyla medför behov av att sanda.
- Det är väsentligt att medel på anslag ges till Naturvårdsverket för nationell modellering och SIMAIR enligt förslaget, inklusive en utredning om att samla in och tillhandahålla kommunala trafikdata med beskriven kvalitet.
- Vi vill belysa att flera styrmedel kan behövas för att uppnå PM₁₀ normerna så som hastighetssänkning, trafikminskning, regler för godkännande av däck samt styrmedel för minskad dubbdäcksanvändning, som exempelvis dubbdäcksavgift enligt norsk modell.

Ärendenummer
TRV 2025/143352
Motpartens ärendenummer
KN2025/01294

Dokumentdatum
2026-03-23

Synpunkter på Naturvårdsverkets redovisning

Undantag enligt artikel 17 i zoner med särskilda utmaningar

Förslaget återspeglar inte fullt ut olika förutsättningar över landet att begränsa emissionerna av slitagepartiklar, beroende på kombinationen av behov att sanda och hög andel dubbade vinterdäck.

Trafikverket ser att det kan bli utmaningar att lokalt klara kraven för PM₁₀ och samtidigt inte äventyra tillgänglighet och trafiksäkerhet där extrem kyla gör att vi inte kan halkbekämpa kemiskt med salt, NaCl. Kyla försvårar även spolning vid sandupptag samt dammbindning.

Trafikverkets bedömning är att det ska vara möjligt att i Sverige identifiera zoner där det kan vara motiverat med ett undantag enligt artikel 17 för sandning. Möjligheten bör endast användas om rimliga åtgärder, som sandupptag, dammbindning etc. är otillräckliga och normerna överskrids trots genomförda åtgärder. Det bör då finnas en öppning för undantag i zoner, i framför allt nordligaste Sverige. Annars kan korta perioder av kyla som gör det nödvändigt att halkbekämpa med sand eller stenflis, vara tillräckligt för att överskrida normen i vägens absoluta närhet. Enstaka dagar med låg temperatur och halka ett enskilt år kan annars leda till oproportionerligt höga krav på kontroll och omfattande åtgärder som, förutom direkta kostnader, kan ge konsekvenser för tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Krav på modellering

De förstärkta och förtydligade kraven kring luftkvalitetsmodellering gör det angeläget att Naturvårdsverket får anslagsfinansiering för nationell modellering och SIMAIR i enlighet med förslaget. Det är ett kostnadseffektivt sätt för att kommuner och verksamhetsutövare ska kunna uppfylla krav på modellkvalitet och visa att föreslagna åtgärder leder till att normerna klaras.

Vi vill särskilt lyfta att behovet kvarstår att utreda möjligheter att tillhandahålla kompletta trafikdata med beskriven kvalitet för kommunala vägar, vilket föreslogs i ett tidigare regeringsuppdrag 2020¹. Enligt det tidigare uppdraget bör Trafikverket, Naturvårdsverket, SKR och SMHI gemensamt få i uppdrag att utreda behov, nyttor och möjligheter av att nationellt samla in och tillhandahålla kommunala trafikdata. En viktig fråga att lösa ut är mandat att fastställa nationella informationsspecifikationer för de datamängder som krävs samt krav på informationshantering. Trafikverket har idag inget formellt

¹ [Översyn av åtgärdsprogram för luftkvalitet från 2020](#)

Ärendenummer
TRV 2025/143352
Motpartens ärendenummer
KN2025/01294

Dokumentdatum
2026-03-23

uppdrag eller mandat för att samla in eller tillhandahålla kommunala trafikmätningar eller beräkningar.

En annan viktig faktor för kvaliteten på modellberäkningarna är emissionsfaktorer, i synnerhet för PM10 som till stor del beror av slitage av däck och vägbana och uppvirvling av dessa partiklar. Det bör därmed även utredas hur behovet av tillförlitligt underlag för att kunna beräkna källor för emissioner av luftföroreningar kan tillgodoses.

Att berörda aktörer ges mandat att tillhandahålla kvalitetssäkrade data är även viktigt för att kunna bemöta nya möjligheter för *prövning*.

Fler styrmedel kan behövas för att uppnå PM10-normerna

Trafikverket bedömer att det kan bli svårt att klara de nya gränsvärdena för PM10 utan styrmedel för att minska vägsnitage på grund av dubbdäck. I flera städer med höga PM10-halter, som Umeå och Sundsvall, är andelen fordon med dubbade vinterdäck fortsatt runt 90 procent.

Omfattande internationella och nationella styrmedel kan bli nödvändiga för att uppnå föreslagna PM10-normer till 2030. Exempelvis utveckling av regler för godkännande av däck som ger mindre emissioner eller styrmedel för minskad användning av dubbade vinterdäck. Det kan finnas anledning att åter undersöka förutsättningar i Sverige för mer dynamiska skatter eller avgifter med hänsyn till luftföroreningar, exempelvis dubbdäcksavgift enligt norsk modell.

Konsekvenser för Trafikverket

De indirekta konsekvenserna för statliga myndigheter lyfts väldigt översiktlig i förslaget. Trafikverket vill därför även belysa några konsekvenser av förslaget som kommer innebära ökade kostnader för myndigheten eller inskränkningar i tillgängligheten, även om nyttan av direktivet som helhet är stor.

Trafikverket har inga invändningar mot förslaget till zonindelning per län och ser positivt på att fler luftvårdsförbund bildas eftersom de är ett viktigt forum för både kontroll och erfarenhetsutbyte. För Trafikverket innebär det däremot ett ökat behov av samverkan med kommuner genom luftvårdsförbund. Det kan också innebära ett ökat arbete för samhällsplanerare att bevaka att tillräcklig hänsyn tas till de nya normerna i samband med samråd om översikts- och detaljplaner. Det kan handla om placering av skolor, bostäder, parker, hållplatser och cykelvägar för att inte öka exponeringen för luftföroreningar.

Ärendenummer
TRV 2025/143352
Motpartens ärendenummer
KN2025/01294

Dokumentdatum
2026-03-23

De strängare miljökvalitetsnormerna bedöms ge ett ökat behov av drift- och underhållsåtgärder som särskild städning och dammbindning. För att klara kraven i komplexa miljöer finns även behov av innovativa åtgärder som att optimera val av beläggning på kritiska platser, lokala avskärmningar eller växtlighet. För detta behöver vi fortsatt bedriva kunskapsuppbyggnad, forskning och innovation.

Att fler kommuner än idag, både i större och mindre städer, väntas få luftkvalitetsöverskridanden, kan innebära kostnadsökningar för Trafikverkets investeringsprojekt för att möta kraven genom exempelvis anpassning av projekt för att få ner nivåerna. Det kan leda till val av annan utformning och ändrad budget. Även befintliga vägar kan behöva anpassas vilket kan kräva trafikbegränsningar som att utforma för lägre hastighet eller kostnader för barriärer.

Förtätning av stadsmiljöer kan å ena sidan på kort sikt leda till sämre ventilationsförhållanden, högre halter och ökad exponering. På långsiktigt kan det å andra sidan leda till minskad biltrafik och bättre luftkvalitet.

För att klara luftkvalitetsnormer i städer kan åtgärder behöva vidtas, och i denna process bör fyrstegsprincipen användas som utgångspunkt. Om de tidiga stegen inte räcker till för att klara normerna kan det i framtiden bli nödvändigt att överväga investeringsåtgärder, så som förbifarter, i syfte att klara luftkvalitetsnormer.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit sakkunnig Lina Andersson, enhet Hälsa, verksamhetsområde Planering. Samråd har skett med Johanna Daniels enhetschef Hälsa, Sandra Nordahl avdelningschef Samhällsplanering och genomförande. I den slutliga handläggningen har Ulrika Geeraedts chef verksamhetsområde Planering samt Josefin Brannestam Verksamhetsgemensam styrning deltagit.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2025/143352
Motpartens ärendenummer
KN2025/01294

Dokumentdatum
2026-03-23

Lina Andersson
Sakkunnig Luftkvalitet

lina.andersson@trafikverket.se

Direkt: 010-123 96 89
Mobil: 070-007 13 84

Trafikverket

Adress: 791 61 Borlänge
Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/143352, Motpartens ärendenummer KN2025/01294, Dokumentdatum 2026-03-23, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.