

Ärendenummer
TRV 2025/74413
Motpartens ärendenummer
KN2025/01294

Dokumentdatum
2025-10-13

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 både *Naturvårdsverkets delredovisning av regeringsuppdrag med förslag till genomförande och författningsförslagen om tillgång till rättslig prövning och rätt till skadestånd* och den betydelse de kan få för att förbättra luftkvaliteten inom EU. Trafikverket har däremot synpunkter på Naturvårdsverkets förslag att inte identifiera några zoner för tillämpning av artikel 17 om undantag för sandning. Därutöver vill vi belysa några konsekvenser av förslaget samt delge några mindre synpunkter.

Sammanfattning av Trafikverkets synpunkter

Trafikverket vill framhålla att

- det blir stora utmaningar att klara gränsvärden för PM₁₀ utan att äventyra tillgänglighet och trafiksäkerhet på platser där extrem kyla, eller särskilda vattenskyddsföreskrifter, medför att vi inte kan halkbekämpa med salt utan behöver sanda.
- det finns behov att identifiera zoner där det är motiverat med ett undantag enligt artikel 17 för sandning.
- det är väsentligt att SMHI får anslagsfinansiering för att tillhandahålla kvalitetssäkrad spridningsmodellering för att uppfylla obligatoriska krav för att upprätta färdplaner/åtgärdsprogram.
- flera styrmedel kan behövas för att uppnå PM₁₀ normerna så som hastighetssänkning, trafikminskning, regler för godkännande av däck samt styrmedel för minskad dubbdäcksanvändning.

Ärendenummer
TRV 2025/74413
Motpartens ärendenummer
KN2025/01294

Dokumentdatum
2025-10-13

Synpunkter på Naturvårdsverkets delredovisning

Undantag enligt artikel 17 för zoner med särskilda utmaningar

De lokala förutsättningarna, med ett större behov att använda sand, återspeglas inte fullt ut i förslaget. Möjligheter och konsekvenser av att begränsa emissionerna av slitagepartiklar, primärt beroende på användningen av dubbdäck, varierar över landet.

Trafikverket ser utmaningar att lokalt klara kraven för dygnsmedelvärden av PM₁₀ och samtidigt inte äventyra tillgänglighet och trafiksäkerhet på platser där vi inte kan halkbekämpa kemiskt med salt, NaCl. Kyla medför att det tidvis är nödvändigt med mekanisk halkbekämpning i form av sand eller stenflis vilket kan ge tillfälligt höga halter i vägens absoluta närhet. Kyla försvårar även spolning vid sandupptag samt dammbindning. Vattenskyddsföreskrifter kan ge liknande utmaningar.

Trafikverkets bedömning är att det finns behov att identifiera zoner där det kan vara motiverat med ett undantag enligt artikel 17 för sandning. I vissa lokala fall kan rimliga åtgärder, som sandupptag, dammbindning etc. vara otillräckliga och normerna kan överskridas trots genomförda åtgärder. Det bör då finnas möjlighet till undantag i zoner, i framför allt norra Sverige, där det annars kan bli oproportionerligt höga krav på kontroll och omfattande åtgärder som förutom kostnader kan ge konsekvenser för tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Vi håller med Naturvårdsverket att det finns svårigheter att skilja på vilken del av slitaget som beror på sandning och saltning. Vi bedömer det däremot som troligt att modellering med bra indata i form av aktivitetsdata för vinterunderhållsåtgärder, som sandningstillfällen och mängder, vore möjligt att med tillräcklig noggrannhet bedöma emissionernas ursprung.

Det är även önskvärt att Sverige, i den mån det är möjligt, bidrar till kommissionens arbete med de genomförandeakter som ska tillhandahålla tekniska uppgifter för metoden för bestämning av bidrag från resuspension av partiklar efter sandning eller saltning av vägar under vintern. En insyn i arbetet med genomförandeakten ökar möjligheten att i senare skede kunna lägga fram belägg för att eventuella överskridanden beror på resuspenderade partiklar.

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2025/74413
Motpartens ärendenummer
KN2025/01294

Dokumentdatum
2025-10-13

Angående fotnot 24 är det Trafikverket och inte VTI som har gett uppdraget till Umeå universitet om hälsokonsekvenser.

Ökade krav på modellering

De förstärkta och förtydligade kraven kring luftkvalitetsmodellering gör det väsentligt att SMHI får anslagsfinansiering för att kunna tillhandahålla kostnadseffektiva modeller för kommuner och verksamhetsutövare.

Det är en följd av bland annat att det ställs tydligare krav modellkvalitet och att modellering blir obligatoriskt för att bedöma den geografiska omfattningen av överskridanden och för att visa att föreslagna åtgärder kommer att leda till att normerna klaras.

Synpunkter på PM om Nya regler om rättslig prövning och skadestånd

De är väsentligt att berörda aktörer ges ansvar och mandat för att tillhandahålla kvalitetssäkrade data om trafik och emissioner samt spridningsmodeller eftersom stat och kommun behöver bemöta *prövning av frågor om provtagningspunkter* samt visa att *avsaknaden av ett godtagbart åtgärdsprogram inte varit en följd av att de med uppsåt eller av oaktsamhet hade åsidosatt någon skyldighet*. För att tillgodose behovet av tillförlitligt underlag för att kunna beräkna källor för emissioner och spridning av luftföroreningar bör detta anslagsfinansieras.

Mer styrmedel kan behövas för att uppnå PM10 normerna

Att klara den nya gränsvärdena för PM10 utan stora insatser för att minska dubbdäcksandelen bedömer Trafikverket vara svårt. Dubbdäcksanvändningen som anses vara en dominerande orsak till höga halter slitagepartiklar i Sverige låg 2025 på 49 procent (från 68 procent år 2010). I representativa norrländska städer så som Luleå, Umeå och Sundsvall där PM10-halterna är som högst är dubbdäcksandelarna över 90 procent.

Omfattande internationella och nationella styrmedel kan bli nödvändiga för att uppnå föreslagna PM10 normer till 2030. Exempelvis regler för godkännande av däck som tar större hänsyn till emissioner samt styrmedel för minskad användning av dubbade vinterdäck. Det kan också finnas anledning att åter undersöka förutsättningar i Sverige för mer dynamiska skatter eller avgifter som beror på luftkvalitet.

Ärendenummer
TRV 2025/74413
Motpartens ärendenummer
KN2025/01294

Dokumentdatum
2025-10-13

Konsekvenser för Trafikverket

Risk för målkonflikter med tillgänglighet och klimat

Enligt Nationell modellering för 2023 från SMHI beräknas det inte vara någon plats med halter över dagens miljökvalitetsnormer där människor vistas. Med det nya dygnsmedelvärdet för PM₁₀, 45 µg/m³, 95 percentil, kommer halterna däremot att ligga nära gränsvärdet i stora delar av storstadsregioner som Stockholm och Göteborg. De områdena har redan en modern fordonsflotta, ett högt kollektivtrafiknyttjande och ett förhållandevis väl utbyggt system för gång- och cykeltrafik samt även trängselskattesystem. Det finns därmed begränsade möjligheter till ytterligare åtgärder för att minska efterfrågan på bil- och lastbilstransporter. På flera infartsleder är hastigheterna redan låga men ytterligare sänkningar kan bli nödvändiga för att klara normerna trots att det påverkar tillgängligheten eller att trafik riskerar att flytta till kommunala vägar där fler blir exponerade för höga halter.

I några mindre städer med större vägar genom centrum och hög dubb-däcksandel kan det trots anpassade åtgärder för vinterväghållning bli svårt att nå gränsvärden utan trafikbegränsande åtgärder vilka skulle ge negativ påverkan på tillgängligheten i mer glesbefolkade delar av landet där utbudet av alternativ som kollektivtrafik är begränsat. Det kan bli nödvändigt att prioritera investeringsåtgärder, så som förbifarter, i syfte att klara luftkvalitetsnormer vilket i sin tur kan leda till ökade kostnader, längre färdväg och inducerad trafik som kan innebära högre klimatutsläpp.

Ärendenummer
TRV 2025/74413
Motpartens ärendenummer
KN2025/01294

Dokumentdatum
2025-10-13

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit sakkunnig Lina Andersson, enhet hälsa verksamhetsområde Planering. Samråd har skett med utredare Hung Nguyen, enhetschef hälsa Johanna Daniels, avdelningschef genomförande och samhällsplanering Sandra Nordahl, strategisk planerare Gerd Åström mellersta regionen och strategisk planerare Maria Bergslind östra regionen Verksamhetsområde planering, miljöspecialist Elinor Caruth verksamhetsområde Investering samt Verksjurist Ulf Edling Juridik och planprövning. I den slutgiltiga handläggningen har Ulrika Geeraedts chef verksamhetsområde Planering samt Josefin Brannestam kontaktperson på Verksamhetsgemensam styrning deltagit.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

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 2025/74413, Motpartens ärendenummer KN2025/01294, Dokumentdatum 2025-10-13, 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.

Trafikverket
Rödavägen 1
79161 Borlänge
Besöksadress: Rödavägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lina Andersson
Planering
Direkt: 010 - 123 9689
Mobil: 070 - 007 13 84
lina.andersson@trafikverket.se