

Ärendenummer
TRV 2023-18110
Motpartens ärendenummer
KN023/00745

Dokumentdatum
20230510

Konfidentialitetsnivå
1

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

Kopia till
Diariet
GD-sekreterare
Webb-och projektstöd

Svar på remiss avseende omarbetat luftkvalitetsdirektiv

Trafikverket ser positivt på det nya direktivet som helhet då gemensamma åtgärder är nödvändiga för ett effektivt arbete med att förbättra luftkvaliteten i unionen. Det förslag som kommer att få störst påverkan på Sverige är att sänka gränsvärdena för PM₁₀ från år 2030. Trafikverket vill framhålla komplexiteten i att lokalt minska emissionerna från slitage av däck och vägbana där kommissionens konsekvensutredning brister i insikt i olika nationella förutsättningar, till exempel om användningen av dubbdäck.

Sammanfattning av Trafikverkets svar

Det är positivt att EU tar ett helhetsgrepp kring luftkvalitetsfrågan och ställer krav på att medlemsländerna arbetar för att minska utsläpp av luftföroreningar som kan medföra miljö- och hälsopåverkan utanför det egna landets gränser.

Däremot vill Trafikverket framföra att:

- *Lokala förutsättningar med hög andel slitagepartiklar* - kommissionen bör ha större förståelse och flexibilitet i bedömningen av överskridanden vid lokala källor, som hög andel dubbade vinterdäck, och även utvärdera hur långtgående åtgärder som genomförts.
- *Omfattande styrmedel kommer att behövas för att uppnå PM₁₀ normerna* - både internationellt och nationellt. Exempelvis regler för godkännande av däck och styrmedel för minskad dubbdäcksanvändning.
- *En tydligare fördelning av ansvaret* med fler aktörer är nödvändig för att komma till rätta med överskridanden regionalt och vi stödjer ansatsen att öka åtgärdsprogrammets effektivitet.

Ärendenummer
TRV 2023-18110
Motpartens ärendenummer
KN023/00745

Dokumentdatum
20230510

Generella synpunkter

Lokala förutsättningar med hög andel slitagepartiklar

De lokala förutsättningarna med en hög andel slitagepartiklar återspeglas inte fullt ut varken i konsekvensanalysen eller i förslaget. Kommissionen bör ha en större insikt kring möjligheter och konsekvenser av att begränsa emissionerna av slitagepartiklar, primärt beroende på användningen av dubbdäck.

När kommissionen beskriver konsekvenserna av förslaget berör man endast konsekvenserna för de direkt påverkade myndigheterna. Men såväl möjligheter som konsekvenser av olika åtgärder varierar lokalt.

En skärpning av gränsvärden för partiklar kan innebära behov av systemiska åtgärder med både direkta investeringskostnader (exempelvis speciella maskiner för dammbindning eller upptagning av partiklar, utbyggd kollektivtrafik eller kompletterande infrastrukturåtgärder) och samhälls-ekonomiska kostnader (i termer av exempelvis minskad tillgänglighet för befolkningen till följd av sänt hastighet eller minskad trafik). Direktivet bör innehålla en mer långtgående konsekvensanalys som tar hänsyn även till detta.

Stockholmsregionen har redan en modern fordonsflotta, ett trängsel-skattesystem, ett högt kollektivtrafiknyttjande och ett förhållandevis väl utbyggt system för gång- och cykeltrafik i de centrala delarna. Det finns därmed begränsade möjligheter till ytterligare åtgärder för att minska efterfrågan på bil- och lastbilstransporter. På flera infartsleder är hastigheterna redan sänkta, ytterligare sänkningar skulle kunna påverka tillgängligheten.

Även mindre orter kan ha problem med höga halter och där kan trafikbegränsande åtgärder ha stor påverkan på tillgängligheten då utbudet av alternativ som kollektivtrafik är begränsat.

Redan idag överskrids normerna för PM10 i flera kommuner och dessa emissioner och halter kommer inte på samma sätt som avgaspartiklar att minska i takt med strängare fordonskrav och en ökad andel elfordon. Det finns även indikationer på att emissionerna av slitagepartiklar kan öka om fordonsflottan fortsätter att bli allt tyngre. Istället för synergier med åtgärder för att minska klimatpåverkan skulle det i vissa fall kunna leda till en målkonflikt. Exempelvis skulle en framtida etablering av förbifarter i syfte att

Ärendenummer
TRV 2023-18110
Motpartens ärendenummer
KN023/00745

Dokumentdatum
20230510

klara luftkvalitetsnormer kunna leda till längre färdväg och inducerad trafik som kan innebära högre klimatutsläpp.

Kommissionen bör ha en större flexibilitet i bedömningen av överskridanden, utvärdera om medlemsländerna tar frågeställningen på allvar och hur långtgående åtgärder som genomförts. Detta då lokala utsläpp kan variera mycket mellan åren och det kan krävas omfattande åtgärder för att komma tillrätta med problemet.

Omfattande styrmedel behövs för att uppnå PM10 normerna

Omfattande internationella och nationella styrmedel kommer att behövas 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.

En tydligare fördelning av ansvar med fler aktörer

Trafikverket ser positivt på ansatsen enligt artikel 19 att öka luftkvalitetsplanernas (åtgärdsprogrammets) effektivitet för att säkerställa att luftkvalitetsnormerna uppfylls.

Vid implementering i svensk rätt och framtagna stöddokument blir det viktigt att det skapas verktyg för att samtliga aktörer som påverkar luftkvaliteten i ett område ska genomföra tillräckliga åtgärder.

Exempelvis vore det verkningsfullt att formulera konkreta och tidsatta åtgärder. Trafikverket är även angeläget om krav på uppföljning av de enskilda åtgärderna som beslutas ingå i åtgärdsprogram och på så sätt öka kunskapen om effekterna.

Om gränsvärdena skärps kommer det att ge ytterligare motiv till att genomföra de förslag som togs fram i översynen av åtgärdsprogram för luftkvalitet 2020, exempelvis en mer centraliserad styrning av åtgärdsprogrammen¹. Men skärpta krav kommer även att aktualisera behovet av att stärka Länsstyrelsens roll. Det är viktigt att en regional instans i större utsträckning tar ett övergripande ansvar för frågor och åtgärder som bör vara gemensamma i en region.

¹ [trafikverket.pdf \(regeringen.se\)](https://trafikverket.pdf(regeringen.se))

Ärendenummer
TRV 2023-18110
Motpartens ärendenummer
KN023/00745

Dokumentdatum
20230510

Det kommer att behövas en tydligare fördelning av ansvaret med fler inkluderade aktörer för att komma till rätta med överskridanden regionalt. Exempelvis bör kommunerna kunna ta en större roll då de har större mandat för exempelvis planläggning och åtgärds paket.

Konsekvenser för Trafikverket

Nuvarande miljökvalitetsnormer för PM10 överskrids enbart på en statlig väg i Skellefteå kommun enligt de senaste undersökningarna (år 2021).²

Enligt PM10-beräkningarna från SMHI (2018) över Malmö, Göteborg och Stockholm förekommer överskridanden av årsmedelvärdet (40 µg/m³) i Stockholm på totalt en 0,1 km² stor yta. Om gränsvärdet skärps till 20 µg/m³ som ett årsmedel så klarar sig fortfarande Malmö från överskridanden. Göteborg däremot kommer ha 1,5 km² stor yta och Stockholm en 16 km² stor yta som överskrids. Att klara 20 µg/m³ 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 2022 på 56 procent (från 68 procent år 2010). I representativa norrländska städer så som Umeå, Östersund, Skellefteå och Sundsvall där PM10-halterna är som högst, är dubbdäcksandelarna dock runt 95 procent.³

I Trafikverkets region Stockholm utfördes 2021 dammbindning på ca 10 mil av det statliga vägnätet där människor vistas och riskerar exponeras. Essingeleden, E4 norr- och söderut, E18 norrut, väg 73 samt väg 222, närmast centrala Stockholm, är de väglänkar som är mest utsatta.

Dammbindning utfördes 2021 även på 1,1 km i de centrala delarna av Örnsköldsvik kommun på E4, ca 1,5 km på Västra Esplanaden (väg 503) i de centrala delarna av Umeå kommun samt på ca 3 km på E14 och väg 652 (gamla E4) i de centrala delarna av Sundsvall kommun. Skärpta gränsvärden kommer troligen medföra mer omfattande dammbindningsinsatser.

² [Trafikverkets Miljörapport 2022 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

³ Grönvall P. (2022). *Undersökning av däcktyp i Sverige – vintern 2022 (januari–mars)*. Publ.nr. 2022:128.

Ärendenummer
TRV 2023-18110
Motpartens ärendenummer
KN023/00745

Dokumentdatum
20230510

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit sakkunnig Lina Andersson, enhet Hälsa, Planering. Samråd har skett med regionerna samt Underhåll. I den slutgiltiga handläggningen har verksamhetsområdeschef Stefan Engdal, Planering, måldirektör Sven Hunhammar, Strategisk utveckling, avdelningschef Marie Hagberg Backlund, Transportkvalitet samt enhetschef Johanna Daniels, Hälsa deltagit.

Lina Andersson
Sakkunnig Luftkvalitet

lina.andersson@trafikverket.se
Direkt: 010-123 96 89
Mobil: 070-007 13 84

Trafikverket

Adress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2023-18110, Motpartens ärendenummer KN023/00745, Dokumentdatum 20230510, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.[Konfidentialitetsnivå]

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.