

Yttrande över Omarbetat direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa –
författningsförslag med anledning av bestämmelserna i det nya luftkvalitetsdirektivet
om tillgång till rättslig prövning och rätt till skadestånd samt Naturvårdsverkets
delredovisning av regeringsuppdrag med förslag till genomförande av det nya
luftkvalitetsdirektivet

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats att avge ett svar till rubricerad
remiss.

Luftkvalitetsdirektivet utgör en central del av EU:s luftvårdspolitik och ligger till grund för den
svenska lagstiftningen om luftkvalitet. Identifierade brister i nu styrande direktiv 2008/50/EG och
2004/107/EG föranledde kommissionen att göra en bred översyn som lett fram till antagandet av det
nya luftkvalitetsdirektivet 2024/2881 den 23 oktober 2024. Aktuella remissen rör det förslag till
genomförande av det nya luftkvalitetsdirektivet i svensk rätt som Naturvårdsverket gjort på uppdrag
från regeringen.

Övergripande synpunkter

*Luftkvalitetsmodelleringens utökade roll kräver vidareutveckling av matematisk metod och
kvalitetssäkring av källdata*

VTI välkomnar att det nya direktivet ger luftkvalitetsmodellering en stärkt roll vid bedömning av
överskridanden av luftkvalitetsnormer. Samtidigt vill VTI understryka att detta ställer höga krav på
indata, såsom emissionsfaktorer. Särskilt utmanande är emissionsfaktorer kopplade till slitage och
uppvirvling, som idag dominerar partikelutsläpp från trafik och har stora rumsliga och tidsmässiga
variationer. Resultaten av modelleringen är, enligt litteraturen, känsliga avseende på kvaliteten hos just
dessa data.

VTI ifrågasätter om förmågan hos luftkvalitetsmodellering generellt är tillräckligt utvecklad för att, så
som föreskrivs i det nya direktivet, kunna fånga effekter av åtgärdsaktiviteter i samband med
utformning av åtgärdsprogram som, avseende partiklar, normalt omfattar aktiviteter kopplade till
gatudrift. Detta erfordrar insamling av aktivitetsuppgifter som i sin tur ställer krav på särskilda insatser
från entreprenörer eller kommuner. VTI menar att luftkvalitetsmodelleringens välkända svårighet att
fånga lokala förhållanden i tätbebyggda områden så som luftföroreningar på enskild gata eller kring
enskild byggnad i detta sammanhang är en försvårande omständighet.

Gör superstationerna till ett medel att brygga avståndet mellan direktivets krav och luftkvalitetsmodelleringens förmåga

VTI gör samma bedömning som Naturvårdsverket om fördelarna med att uppfylla direktivets krav om införandet av en superstation för övervakning i urban bakgrund genom utvidgning och vidareutveckling av någon av dagens mätstationer lokaliserade till Stockholm, Göteborg eller Malmö. VTI instämmer i kostnadsfördelarna med ett sådant alternativ liksom betydelsen av befintlig teknisk kompetens hos dessa kommuner och de utförare som är knutna till mätstationerna. Med hänvisning till Naturvårdsverkets förslag om breddat bemyndigande åt regeringen att besluta om superstationens lokalisering vill VTI särskilt framhålla det stora värdet i att upprätthålla existerande långa tidsserier. VTI vill påtala att inrättandet av en superstation bör vara ett långtidsåtagande som spänner över regeringsskiftet.

VTI ser att forskningen har en central roll i att överbrygga gapet mellan dagens modelleringskapacitet och den utökade funktion som luftkvalitetsmodellering tilldelas i det nya direktivet. I detta sammanhang vill VTI särskilt lyfta fram möjligheten till kunskapsuppbyggnad kring exempelvis emissionsfaktorer och källfördelning, genom att koppla forskningsstudier till etableringen och driften av en superstation.

Förtydligande av ansvar för upprättandet av åtgärdsprogram

VTI efterfrågar ett tydliggörande av, och arbetssätt för att utse, vilken instans som bär ansvar för upprättandet av åtgärdsprogram. För fall då miljö kvalitetsnormer berör en enskild kommun bör denna kommun ansvara för att ta fram åtgärdsprogrammet. Om flera kommuner inom samma län omfattas bör normalt ansvaret att upprätta åtgärdsprogram falla på länsstyrelsen. Det kan dock också vara lämpligt att kommunerna samarbetar och gemensamt tar fram åtgärdsprogrammet, exempelvis genom ett kommunalförbund. Om föreningarna eller störningskällan sträcker sig över flera län och därmed berör flera länsstyrelser, utser regeringen den myndighet som ska ansvara för att upprätta åtgärdsprogrammet. Historiskt har ansvaret oftast legat hos kommunerna med undantag för storstadsregioner där de mer geografiskt omfattande luftkvalitetsproblemen inneburit att länsstyrelserna drivit fram åtgärdsprogram. Ovanstående är en redogörelse av den praxis som VTI ser behov av att formalisera.

Specifika synpunkter

Nedan följer specifika synpunkter:

- VTI instämmer i Naturvårdsverkets bedömning om det lämpliga i att implementera det nya direktivets regler om upprättandet av så kallade luftkvalitetsfärdplaner som en integrerad del i de befintliga allmänt vedertagna åtgärdsprogrammen.
- VTI uppfattar liksom Naturvårdsverket ett behov av att förtydliga vad ett åtgärdsprogram ska innehålla, vad som är rimliga åtgärder att vidta och inom vilken tidsram. VTI vill även påtala behovet av tydliga riktlinjer för uppföljning och utvärdering.
- Artikel 19.4 anger att en luftkvalitetsfärdplan inte behöver upprättas om referensscenariot visar att gränsvärdet eller målvärdet kommer att uppnås med de åtgärder som redan är på plats, inbegripet när överskridandet orsakats av en tillfällig verksamhet som påverkar föroreningsnivån under ett enda år. VTI efterfrågar ett förtydligande som säkerställer att överskridanden inte kan skyllas på tillfällig verksamhet.

- VTI instämmer i Naturvårdsverkets bedömning att det fortsatt inte ska gå att tillämpa artikel 17, det vill säga inte inkludera undantaget för sandning och saltning vid överskridandet av gränsvärden. Även om direktivet i nuvarande utformning inte skiljer på sandning och saltning, vill VTI påtala möjligheten att i framtiden skilja på dessa då vägsalt kan anses mindre problematiskt ur luftkvalitetssynpunkt och är enklare att identifiera och åtgärda källan till. Salt bidrar till att vägbanan hålls fuktig under längre tid vilket dels kan resultera i lägre uppvirvling av damm och därmed lägre partikelhalter i luften, men dels även bidra till högre vägslitage.
- Sid 37, Förslag till genomförande av det nya luftkvalitetsdirektivet i svensk rätt – delredovisning, ”*VTI har nyligen även låtit Umeå universitet uppdatera hälsokonsekvenser och där har bland annat partiklar från väg hamnat mer i fokus*”. VTI känns inte vid ett sådant uppdrag utdelat till Umeå universitet och önskar att meningen revideras.

I detta ärende har generaldirektören Tomas Svensson beslutat. Föredragande har varit forskningschef Peter Torstensson. Forskare Ida Järskog och forskningsledare Mats Gustafsson har deltagit i beredningen.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI