



Datum:
2019-08-22

Yttrande

Kommunstyrelsen

Diarienummer:
MN-2019-4286

Yttrande över motion av Måns Berger (MP) om miljözoner i Malmö stad STK-2019-646

Miljönämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Miljönämnden har av kommunstyrelsen ombetts yttra sig över en motion om införandet av miljözoner i Malmö stad från Måns Berger (MP). En utvidgad miljözon enligt klass 2 för lätta fordon har en begränsad och kortvarig effekt. Senast 2025 kommer den allmänna förbättring-en av fordonsflottans emissioner hunnit ikapp kraven från miljözon klass 2. En miljözon klass 3 har större effekt på utsläppen från fordonsflottan och är ett bättre alternativ för att förbättra luftkvaliteten i staden. Det skulle ta många år innan utvecklingen av fordonsflottan med minskande utsläpp skulle hinna ikapp de skärpta kraven.

Yttrande

Miljönämnden vill framföra följande synpunkter som bör beaktas i kommunfullmäktiges ställningstagande till motionen.

Miljö kvalitetsnorm och miljömål

Ett mått som i många sammanhang används som indikator på bra eller dålig luftkvalitet är halten kvävedioxid. Det finns en lagstiftad miljö kvalitetsnorm på 40 µg/m³ som ett årsmedel-värde. Det finns även norm för dygns- och tim-värden. Normen bygger på EU-direktiv och normen får inte överskridas. Miljö kvalitetsnormer finns för ett tiotal olika luftföroreningar. Förutom miljö kvalitetsnormer finns även så kallade miljömål. Det finns tio miljömål för luft-föroreningar och förutom för kvävedioxid bland annat för partiklar (PM10 och PM2.5), marknära ozon och bensen. Miljö målet för kvävedioxid som årsmedelvärde är satt till 20 µg/m³, d.v.s. halva miljö kvalitetsnormen. Miljö målet har inte samma juridiska tyngd som normen. Miljö må-len är satta så att halterna av luftföroreningar inte överskrider lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. På naturvårdsverket sida avseende preciseringar av frisk luft finns mer att läsa: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljo kvalitetsmalen/Frisk-luft/Precisering-av-Frisk-luft/>

Miljönämnden kan konstatera att luftkvaliteten i Malmö har stadigt blivit allt bättre och det syns tydligt i de årsrapporter som förvaltningen årligen tar fram. Utmed de större vägarna och gatorna i Malmö överskrids miljö målet, dock ej miljö kvalitetsnormen. I de mest trafikerade miljöerna är kvävedioxidhalterna som ett årsmedelvärde mellan 20 och 30 µg/m³. År 1996 exponerades cirka 194 000 personer (79 % av befolkningen) vid hemmaadressen för kvävedio-oxidhalter över miljö målet 20 µg/m³. Idag exponeras 3 000 personer (0,9% av befolkningen) för kvävedioxidhalter över miljö målet. I urban bakgrundsmiljö i centrala

Malmö uppmäts kvävedioxidhalter omkring 12 - 14 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, det vill säga med god marginal under normen och lägre än miljömålet. Hälsoeffekter har ingen nedre gräns och detta visas med tydlighet i utredningen om exponering och trafikens hälsopåverkan, där miljöförvaltningen samarbetat med AMM (Arbets- och Miljömedicin). Utredningen har tittat på hälsoeffekter av en helt avgasfri fordons-flotta och en utvidgad miljözon enligt klass 1 och 2. Det kan konstateras att det finns förbättringspotentialer på folkhälsan genom att minska utsläppen från trafiken.

Effekt på trafikens utsläpp

Kraven för Malmös befintliga miljözon klass 1 för tunga fordon kommer att skärpas 2022. Skärpningen innebär att alla tunga fordon ska vara av Euro 6 eller bättre. En möjlighet att minska utsläppen ytterligare är att införa miljözoner klass 2 som reglerar utsläppen för lätta fordon. År 2022 skärps kraven för miljözon klass 2 vilket innebär att endast dieslbilar som uppfyller kraven för Euro VI samt bensin-, etanol- och biogasbilar som uppfyller utsläppsklass Euro 5 eller bättre får köra i miljözonen. En kombinerad miljözon (klass 1 och 2) beräknas medföra att befolkningens exponering minskar med 2,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Den tunga trafiken står för den största delen av minskningen med 1,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ och de lätta fordonen beräknas bidra med 0,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ av minskningen.

Detta innebär att skärpningen av miljözonen för tunga fordon i Malmö kommer medföra att halterna minskar ytterligare 30 % till 2022, utöver den prognostiserade utsläppsminskningen på 40 % för tunga fordon på grund av fordonsflottans utveckling. Med ett omedelbart införande av en miljözon som innefattar även lätta fordon skulle luftföroreningarna minska med ca 30 %. I ett mer realistiskt scenario där införandet sker inom ett par år minskar effekten jämfört med de utsläppsminskningar som en moderniserad fordonsflotta medför. Prognostiserad emissionsutveckling visar att år 2025 kommer utsläppen från de lätta fordonsflottorna vara lägre än kraven för personbilstrafiken enligt miljözonsbestämmelsen för 2022. Slutsatsen är att en utvidgad miljözon enligt klass 2 har en begränsad och kortvarig effekt.

Notera att det har antagits att en utvidgad miljözon följer samma geografiska begränsning som för de tunga fordonen. Man skulle kunna tänka sig att en utvidgad miljözon endast införs på vissa gator eller i ett mindre geografiskt område.

Det finns också en utvidgad miljözon klass 3, vilken innebär något förenklat att nästan bara emissionsfria fordon får köra inom miljözonen. Detta gäller både lätta och tunga fordon. Detta innebär en ännu större utsläppsminskning från vägtrafiken. Exakt hur stor effekt har inte utretts. En bedömning är att haltreduktionen blir någonstans mellan en helt emissionsfri fordonsflotta och en fordonsflotta som följer miljözon klass 1+2. Troligen innebär en utvidgad miljözon klass 3 inom befintlig miljözons gränser att utsläppen av kvävedioxid från trafiken minskar med uppemot 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som exponerad halt för hela befolkningen jämfört med dagens utsläpp. Det skulle ta många år innan utvecklingen av fordonsflottan med minskande utsläpp skulle hinna ikapp de skärpta kraven. Detta under förutsättning att kraven efterlevs. Slutsatsen är att en miljözon klass 3 har en större effekt på utsläppen från fordonsflottan och är ett bättre alternativ för att förbättra luftkvaliteten i staden. Ett strängare krav behöver inte gälla i hela miljözonen, utan kan vara ett alternativ för en eller några få gator, alternativt ett mindre men skyddsvärt område i Malmö.

Slutsats:

- Miljözon klass 1 (för den tunga trafiken) finns redan och kommer att innebära att luftkvaliteten förbättras ytterligare från 2022.
- Miljözon klass 2 kan införas men har en begränsad effekt, på grund av teknikutvecklingen hinner ikapp miljözon 2:s krav till 2025. Den största effekten (cirka 70 %) har miljözon klass 1, det vill säga kraven på de tunga fordonen.
- Miljözon klass 3 har större effekt på utsläppen från fordonsflottan och är ett bättre alternativ för att förbättra luftkvaliteten i staden.

Barnkonventionen

Barnkonventionen har beaktats vid handläggningen av detta ärende såtillvida att motionens effekter har bedömts med hänsyn till att luftkvaliteten påverkar barn mer än vuxna.

Förslaget har utarbetats av miljöingenjör Susanna Gustafsson. Samråd har skett med enhetschef Henric Nilsson och miljöingenjör Märten Spanne.

Ordförande

Simon Chrisander

Nämndssekreterare

Erik Molander

Rerervationer och särskilda yttranden

Helena Grahn (M) och Lars Myllenberg (M) med instämmande av Bill Jönsson (M) och John Stranne (C) reserverar sig muntligen till förmån för sitt eget yrkande.

Tobias Petersson (V) med instämmande av Gunilla Ryd (V) lämnar en skriftlig reservation.

Håkan Ask (SD) och Håkan Andersson (SD) med instämmande av Jenny Bengtsson (SD) och Oscar Andersson (SD) reserverar sig muntligen till förmån för sitt eget yrkande.