



Datum

2019-08-14

Vår referens

Susanna Gustafsson

Miljöingenjör

susanna.gustafsson@malmö.se

## **Motion från Måns Berger (MP) om miljözoner i Malmö stad MN-2019-4286**

### **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 förbättringen 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.

### **Förslag till beslut**

1. Miljönämnden föreslår kommunfullmäktige att anse motionen besvarad, med hänvisning till miljöförvaltningens förslag till yttrande.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelsen, daterad 2019-08-14
- Bilaga 1: Motion av Måns Berger (MP) om miljözoner i Malmö stad

### **Beslutsplanering**

Miljönämnden, 2019-08-27

### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Ärendet**

Kommunstyrelsen har översänt en motion från Måns Berger (MP) om att Malmö stad bör utreda och föreslå hur och var miljözoner för personbilar skulle kunna införas i Malmö, med syfte att minska de hälsofarliga utsläppen från vägtrafiken i stadens centrala och nybyggda delar.

### **Bakgrund**

Miljözon är ett sätt att ställa högre krav på vägtrafikens utsläpp än vad som formellt är styrande enligt lagstiftningen. Idag finns tre nivåer på miljözoner. Dessa kallas klass 1, 2 och 3. Kortfattat

gäller klass 1 en zon för tung trafik, där alla tunga fordon efter 2022 måste vara av utsläppsklass Euro 6 eller bättre. Idag har Malmö en miljözon för tunga fordon enligt klass 1.

Miljözon klass 2 innebär att krav även ställs på lätta fordon (personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar). För att få köra i miljözon klass 2 måste fordon med såväl bensinmotor som dieselmotor tillhöra utsläppsklass Euro V eller Euro VI. Från och med den 1 juli 2022 skärps kraven för bilar med dieselmotor. Från den tidpunkten ska dieselbilar uppfylla kraven för Euro VI för att få köra i miljözon klass 2.

För miljözon klass 3 är kraven ännu högre ställda. Där får endast elfordon, bränslecellsfordon och gasfordon köra, lätta som tunga fordon med tillägget att för gasfordon gäller utsläppskrav Euro VI. När det gäller tunga fordon får även laddhybrider köra om fordonet uppfyller utsläppskraven för Euro VI.

### **Förvaltningens förslag till yttrande**

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

### **Miljökvalitetsnorm och miljömål**

Ett mått som i många sammanhang används som indikator på bra eller dålig luftkvalitet är halten kvävedioxid. Det finns en lagstiftad miljökvalitetsnorm på  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  som ett årsmedelvärde. Det finns även norm för dygns- och tim-värden. Normen bygger på EU-direktiv och normen får inte överskridas. Miljökvalitetsnormer finns för ett tiotal olika luftföroreningar. Förutom miljökvalitetsnormer finns även så kallade miljömål. Det finns tio miljömål för luftföroreningar och förutom för kvävedioxid bland annat för partiklar ( $\text{PM}_{10}$  och  $\text{PM}_{2.5}$ ), marknära ozon och bensen. Miljömålet för kvävedioxid som årsmedelvärde är satt till  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , d.v.s. halva miljökvalitetsnormen. Miljömålet har inte samma juridiska tyngd som normen. Miljömålen 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/Miljokvalitetsmalen/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 överskrider miljömålet, dock ej miljökvalitetsnormen. I de mest trafikerade miljöerna är kvävedioxidhalterna som ett årsmedelvärde mellan  $20$  och  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . År 1996 exponerades cirka 194 000 personer (79 % av befolkningen) vid hemmaadressen för kvävedioxidhalter över miljömålet  $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Idag exponeras 3 000 personer (0,9% av befolkningen) för kvävedioxidhalter över miljömålet. 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 fordonsflotta 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 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 Mårten Spanne.

**Ansvariga**

Rebecka Persson  
Miljödirektör

Olof Liungman  
Avdelningschef  
Miljöstrategiska Avdelningen