



Datum

2021-08-08

Vår referens

Christian Resebo

Sektionschef

Christian.Resebo@malmö.se

## Tjänsteskrivelse

### **Malmöinitiativet - Rena luften i stadsmiljö, EF20200172 TN-2020-2989**

#### **Sammanfattning**

Initiativtagaren uttrycker oro över luftkvaliteten i Malmö och förespråkar mer växtlighet och vägtullar. Förvaltningen bedömer luftkvaliteten som önskvärd att förbättra men att nuvarande insatser är tillräckliga.

#### **Förslag till beslut**

Tekniska nämndens arbetsutskott föreslås besluta

Att avge förslag till yttrande som svar på malmöinitiativet

#### **Beslutsunderlag**

- Malmöinitiativet - Rena luften i stadsmiljö, EF20200172
- G-Tjänsteskrivelse Malmöinitiativ Rena luften i stadsmiljö
- Förslag till yttrande Malmöinitiativ Rena luften i stadsmiljö

#### **Beslutsplanering**

Tekniska nämndens arbetsutskott 2021-08-19

#### **Beslutet skickas till**

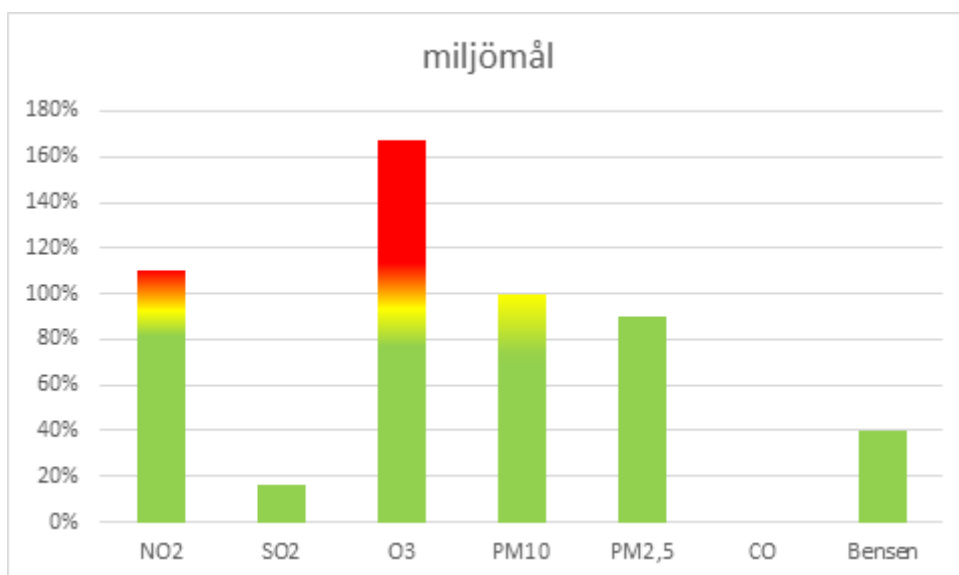
Emma Jacobsen

#### **Ärendet**

Initiativtagaren till ärendet anger att en studie från Lunds universitet visar att Malmö stads luftkvalitet inte klarat EU:s gränsvärden för luftföroreningar och tvingats betala böter pga. detta. Utpekade särskilt problematiska områden i initiativet är Dalaplan, Bergsgatan och Amiralsgatan. Initiativtagaren föreslår plantering av växtlighet som en enkel åtgärd men förordar också en så kallad tullavgift för biltrafik i dessa områden.

Miljöförvaltningens luftkvalitetsexpert bedömer att vi ligger en bra bit under miljökvalitetsnormerna för utsläpp från vägtrafik och att vägtrafiken skulle behöva öka med ca 50% för att vi ska överskrida dem. Det är numera ett antal år sedan Länsstyrelsen avskrev behovet för Malmö stad att ha en särskild handlingsplan för att få bukt med luftföroreningar pga vägtrafik.

I relation till de nationella miljömålen ser det lite annorlunda ut, som grafen nedan visar. Diagrammet är en sammanställning över av de parametrar miljöförvaltningen mäter på sina mätstationer i relation till de nationella miljömålen. 100 % motsvarar det nationella miljömålet och allt över är ett överskridande.



Kvävedioxid (NO<sub>2</sub>), svaveldioxid (SO<sub>2</sub>), ozon (O<sub>3</sub>), partiklar av storlek 10 mikrometer (PM<sub>10</sub>), partiklar av storlek 2,5 mikrometer (PM<sub>2,5</sub>), kolmonoxid (CO), bensen.

Trenden har varit att halterna har sjunkit (utom för ozon), framför allt för kväveföreningar. Med undantag för ozon så bedömer miljöförvaltningens expert att miljömålen är nåbara på 10-20 år sikt. Emellertid vet vi att skador av luftföroreningar inte har en nedre gräns: ju lägre halter desto bättre.

Förvaltningens trädexpert anser att det är omöjligt att säga generellt hur mycket luftkvaliteten förbättras av växtlighet. Det beror helt på de olika växternas fysiska förutsättningar, hur mycket växter som finns på platsen och hur luftflödena är. För träd finns olika beräkningsverktyg för många olika arter där man tydligt får reda på hur stor mängd luftburna partiklar de samlar upp.

Generellt kan man säga att ju större bladyta (eller "barr-yta" för den delen) ett träd har desto mer fångar de upp. Även arternas specifika förutsättningar som till exempel behåring på bladen gör stor skillnad. Det är också viktigt att vara noggrann vid placering av träd så att man inte riskerar skapa instängningseffekter där luftflödena begränsas alltför mycket istället för att transportera bort föroreningarna.

Men helt klart fångar växter upp partiklar på sina bladytor och gör därmed luften vi andas mindre bemängd med skadliga partiklar. Sen sköljs de av vid efterföljande regn och det är ett exempel på varför man ofta ser större mängd "skit" i dagvattensystemen när det kommer regn efter en längre torrperiod. Det har då hunnit ansamlas mer partiklar på både växter och andra ytor.

Naturligtvis försämrar detta vattenkvaliteten men borde gå att hantera ungefär som förvaltningen hanterat exempelvis växtbäddar som tar emot dagvattnet och låter partiklarna

stanna antingen i växtjorden eller i det skikt av biokol som vi lägger i botten av växtbäddarna.

Tekniska nämnden har tidigare aviserat, som svar på andra Malmöinitiativ, att man ställer sig avvaktande till tullavgifter eller ”miljöstyrande avgifter” för motorfordonstrafik. Utifrån luftkvalitetssynpunkt pågår en utfasning av förbränningsmotorer totalt sett i fordonsflottan, vilket gör att i alla fall kvävedioxid- och ozonförekomsten och de mindre partiklarna (PM2.5) minskar, även om de större partiklarna (PM10) från däck och asfalt fortfarande finns kvar. Naturvårdsverkets generella bedömning är att det främst är dubbdäcksanvändningen som orsakar höga halter av partiklar, men så klart är trafikvolymerna avgörande för koncentrationen. Malmö är mer utsatt av de mindre partiklarna än norröver i landet, pga den vägburna godsdistributionen söderifrån.

Förvaltningen uppfattar det som Tekniska nämndens ambition att förbättra luftkvalitet både genom att effektivisera transportsystemet och genom växtlighet i gaturummet, men anser inte att malmöinitiativet föranleder någon särskild ytterligare insats utöver pågående arbete.

**Ansvariga**

Tobias Nilsson Avdelningschef

Anna Bertilson Direktör