

Remissvar från docent Ebba Malmqvist, forskargrupsledare Miljö, samhälle och hälsa, Medicinska fakulteten, Lunds Universitet:

Översyn av åtgärdsprogram för luftkvalitet NV-02575-19

Allmänt hela rapporten

Riksdagens definition av att luften ska vara så ren att människors hälsa inte skadas har inte sipprat ner till MKN eller ens miljömål. Detta eftersom vi idag vet att tröskelvärde för effekt saknas. Detta då kunskapsläget sammanfattat av Världshälsoorganisationen och amerikanska naturvårdsverket slår fast att hälsoriskerna med PM anses vara linjära och utan ett tröskelvärde av effekt [1, 2]. Man bör vara väl medveten att varje avsteg från Miljömålet Frisk luft är ett godkännande av extra förtidiga dödstal, gravida kvinnor som kan få komplikationer som havandeskapsförgiftning och småbarn som ska leva resten av sina liv med astma, även om det bara är MKN som är juridiskt bindande.

Skåneperspektiv: I Skåne finns en högre bakgrundsnivå av PM^{2.5} även utan lokala källor, tack vare intransporterad smutsig luft. Luften är smutsigare de dagar då vindar ligger på från Tyskland och Polen bland annat. Sverige bör därför aktivt arbeta för att utsläpp från bland annat kolkraftverk från dessa länder inte påverkar skåningarnas hälsa.

1. Nadadur, S.S., et al., The complexities of air pollution regulation: the need for an integrated research and regulatory perspective. *Toxicol Sci*, 2007. 100(2): p. 318-27.
2. WHO Europe, in Review of evidence on health aspects of air pollution - REVIHAAP Project: Technical Report. 2013, WHO Regional Office for Europe (c) World Health Organization 2013.: Copenhagen.

Kapitel 1

1.3.5 Stor kompetens finns vid flertalet av de svenska universiteterna. Utredningen verkar ha haft störst samarbete med aktörer i Svealand (Stockholm och Norrköping). Detta har lett till utökade uppdrag endast hos experter i Svealand. Både Lunds och Umeås universitet har en stor tvärvetenskaplig luftföroreningsforskning med samarbeten över teknik, naturvetenskap, samhällskunskap och medicin. För att bibehålla det regionala perspektivet föreslår vi en bättre fördelning av tjänster.

Kapitel 2

2.1 Naturvårdsverket har gett Emilie Stroh vid LU i uppdrag att kartlägga kommuners arbete i luftfrågor med ett särskilt barnperspektiv, eftersom det saknas barnanpassade riktlinjer och åtgärdsprogram. Uppdraget bestod av att inventera kunskapsläget bland Sveriges kommuner kring luftkvaliteten på förskolebarns utemiljöer. Inventeringen ska även undersöka om det förekommer strategier och beprövade åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i dessa miljöer. Kanske kan den vara av intresse?

<file:///C:/Users/med-emv/Downloads/Rapport%2010%202019%20Luftkvalitet%20i%20barns%20utemilj%C3%B6er%20-%20en%20kunskapsinventering.pdf>

2.1.2 Harmonisering av mätplatser är viktigt

Även utsläpp från industrier kan vara den största källan av utsläpp i vissa kommuner t.ex. Lysekil. I andra kommuner som Osby kan småskalig uppvärmning vara den största källan. Detta kan leda till målkonflikter mellan industrins roll i kommunen/behovet av billiga värmekällor och ren luft för medborgarna.

2.2 Ett av förslagen är att SMHI ges i uppdrag att tillhandahålla ett nationellt modelleringsverktyg. Detta är vi generellt positiva till, men vi har vissa funderingar:

I utredningen nämns att vissa storstäder har en bättre modellering redan baserade på gedigna emissionsdatabaser ofta genom samarbeten med luftvårdsförbunden. Vi vill bara nämna att detta ibland är fallet utanför storstäderna. Skåne är ett exempel på ett område som helt täcks av redan existerande modellering av högre kvalitet och där modelleringsförsök av SMHI inte gett helt tillfredställande resultat hittills. Ett av orsakerna är att Skånes luftvårdsförbund har gjort ett stort arbete med att samla in emissionsdata. Utan denna emissionsdata riskeras SMHI's modelleringar att bli sämre än det lokala initiativet. Vidare krävs det i ett skånskt perspektiv även emissionsdata från Danmark. Dock kan en SMHI modellering ge ett mervärde till andra regioner, men man kan fundera på om resurserna ska fördelas på annat sätt.

Men som sagt, vi ställer oss dock generellt positiva till SMHI's modelleringar. Vi föreslår dock att SMHI's modellering får krav:

- att uppnå en tillfredställande korrelation (till exempel 70%) med oberoende mätdata (som inte redan inkluderats i modellen).
- att den inte bara fokuserar på trafik utan även tar till vara på kommuners insamlade data från sotningar, kommuners uppskattningar av maskiner och fordon som inte går på väg (non-road machinery), och länsstyrelsernas data på industrier. Att i huvudsak förlita sig på trafikdata kan ge missvisande värden.
- att upplösningen definieras t.ex. som minst 100 meters rutor.

Kapitel 5

Vi har i tidigare forskning av FORMAS-stödda *ARIEL (Luftföroreningsforskning för lokal stadplanering)* och *Tät men sund stad* funnit samma problem som identifieras här och som också har lyfts i Folkhälsomyndigheternas workshop om implementering av Ostrava-deklarationen. Nämligen att luftföroreningar inte får tillräcklig tyngd i stadplaneringen. Det finns en stor diskrepans med både attityd och kompetens mellan miljöförvaltningar och stadsplaneringskontor. Detta är synd då ett förebyggande arbete kan bli mer kostnadseffektivt än att behöva åtgärda en dålig luft senare.

Det känns än mer skrämmande med domen där Länsstyrelsen inte hade bättre tillgång till data så de kunde visa på att överskridelser av MKN skulle ske (avsnitt **5.8.2**). Detta kommer påverka planering till det sämre om det blir ett skrämmande mål för andra regioner och städer. Det borde vara omvänd bevisbörda att det blir upp till planerarna att visa att minst MKN kommer att följas. I de fall där miljökonsekvensutredningar tar med MKN och gör uppskattningar på framtida halter så kan det finnas många felkällor. Ett exempel på detta är utbyggnaden av E22:an i Lund med nya avfarter mot Brunnsnäs där man bygger hela scenariot på gamla mätningar som gjordes i en park en bra bit från motorvägen och inte alls representerar de halter som de som bor närmare motorvägen utsatts för. Det bör finnas krav på vilken data som ska anses representativt. Ofta används dock interna och externa konsulter som inte alltid har tillräcklig kompetens för att hantera detta. Med dagens nya sensorer och nationella modelleringar är det dags att vi höjer ribban och kräver att mätningar är gjorda de senaste åren och att mätplatsen är representativ för där överskridelser kan bli aktuella. Barnperspektivet vid planering bör också finnas med, vid detta exempel med E22:ans nya avfart får

en förskola halter som kan vara hälsovådliga men där bilkörning till den nya forskningsanläggningen premieras.

En annan aspekt är att planerare inte får sätta högre krav än MKN, lägre utvärderingströsklar eller miljömål kan bara ställas på kommunen egna mark och då krävs det stort engagemang från kommunen. Det ständiga arbetet med en förbättrad luft som nämns både i EU direktivet, miljömål och i Ostrava-deklarationen har ingen tyngd i dagens stadsplanering. Detta har nämnts i denna rapport men man har inte kommit med konstruktiva förslag på hur detta ska bli bättre.

5.6.3 Det får anses märkligt att det strider mot kommunallagen att värna sina medborgares hälsa.

5.5 Vi ställer oss positiva till miljödifferentialvägavgift.

5.5.2 Kilometerskatt har diskuterats för länge (13 år minst!) Dags att gå från ord och utredningar till handling. Då detta redan verkar finnas liknande vägavgifter i vår grannländer, som Tyskland, så kan det inte vara ett alltför stort hinder. Även denna bör kanske miljödifferentialiseras. För Skånes städer som ofta får ta emot all passerande lastbilstrafik som ska uppåt i landet så vore detta en stor fördel för befolkningens hälsa. All lastbilstrafik som passerar Öresundsbron passerar också Malmös fattigaste i miljonprogrammet som byggdes längs ringlinjerna. Även om denna grupp inte är så resurstyngd i att föra sin talan i dessa frågor så bör deras hälsa också vägas in i beslut. Om all lastbilstrafik från Europa passerade Lidingö så skulle nog denna lagstiftning redan finnas på plats. Även Trelleborg, Ystad, Helsingborg är utsatta från lastbilstrafik från Europa med smutsiga utsläpp från gamla och omoderna fordonsflottor som kommer med färjor från Polen, Tyskland och Danmark.

Om parkeringsavgiften nämnd i **5.5.2** är från 1957 då mycket kunskap saknades om luftföroreningens effekter är det hög tid att den uppdateras efter rådande miljö- och hälsokrav.

5.9.2 Följ gärna exemplet från Nottingham .

Övrigt kapitel 5

Diskussionen om parkeringsnormens betydelse för att bygga in staden i ett bilberoende tas inte upp alls. Detta trots att det motverkar satsningar som kan leda till förbättrad luftkvalité.

Parkeringsnormerna gör också att väldigt mycket mark som kunde använts till hälsofrämjande gröna miljöer nära bostäder tas i anspråk för en bil som ofta står stilla de flesta timmar på dygnet. I vårt senaste projekt insåg vi att minst lika mycket plats ges till bilar som till bostadsnära gröna miljöer, miljöer som ofta redan är knappa för boende i flerbostadshus.

Delrapport från Statskontoret 2020:5:

På **sidan 10** påpekar kommissionen att Sverige inte införlivat luftkvalitetsdirektivet korrekt. Här håller jag med men vill också tillägga att man inte helt implementerat syftet med PM2.5.

I svenska implementeringen saknas följande stycke från EU's Direktiv 2008/50 EC som kan hittas i sin helhet här: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32008L0050>:

Fine particulate matter (PM_{2,5}) is responsible for significant negative impacts on human health. Further, there is as yet no identifiable threshold below which PM_{2,5} would not pose a risk. As such, this pollutant should not be regulated in the same way as other air pollutants. The approach should aim at a general reduction of concentrations in the urban background to ensure that large sections of the population benefit from improved air quality. However, to ensure a minimum degree of health protection everywhere, that approach should be combined with a limit value, which is to be preceded in a first stage by a target value.

Trots detta så används MKN för PM^{2.5} i Sverige idag som ett maxtak för utsläpp, bland stadsplanerare, tillståndsgivare och Trafikverket (identifierat i Workshops i våra forskningsprojekt och nämnt i Folkhälsomyndighetens workshop om implementering av Ostrava-deklarationen)..

Sidan 22: *Åtgärdsarbetet försvåras av målkonflikter med främst arbetstillfällen och bättre framkomlighet för trafiken.*

Här anser jag att det ska förtydligas att det är målkonflikter främst med **fordonstrafik** i form av bilar, bussar och lastbilar. Järnvägstrafik, elbussar och cykeltrafik skapar inte samma målkonflikter.

6.5.3 Störst kompetens finns hos Naturvårdsverket, om Länsstyrelserna ska ha möjlighet att fastställa åtgärdsprogram så bör kompetensen vara lika god hos Länsstyrelser från hela landet. Det har i tidigare ärenden som skydds jakt av varg m.m. visat sig finnas en större variation geografiskt i inställningen från tjänstemän med viss nord-sydlig gradient. Risken finns att detta påverkar bedömningar olika, därför yrkar vi på att Naturvårdsverket får denna roll. Även Folkhälsomyndigheten som expertmyndighet verkar ha lyckats balancera intresseavvägningar av politisk natur för att begränsa Covid19.

Bilaga 2 (IVL)

De flesta överskridande sker vid trafikstationer jämfört med regionala och urbana bakgrundsstationer. Kommentar: Att man upptäcker färre överträdelser vid industrier kan helt enkelt bero på att det saknas motsvarande mätpunkter.