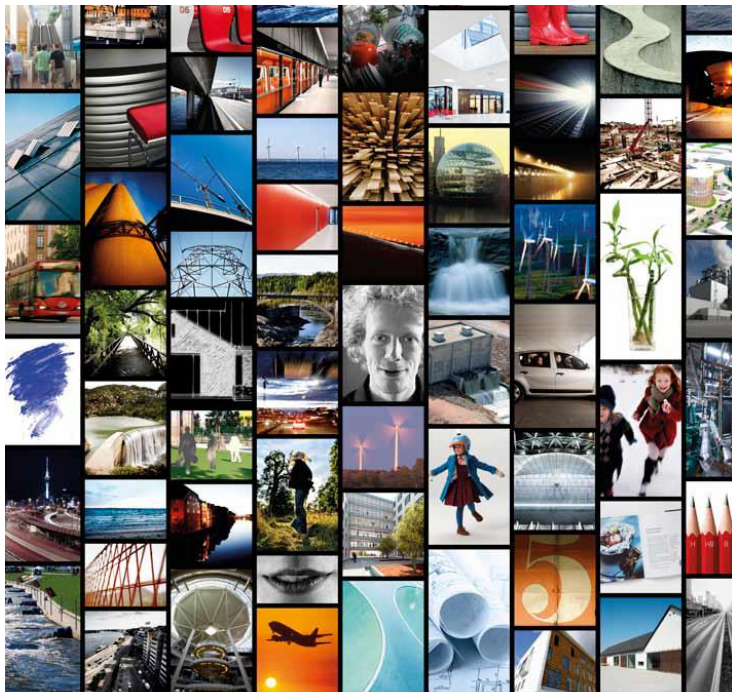

RAPPORT

GÖTEBORGS STAD

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

UPPDRAGSNUMMER 7000970000

LUFTUTREDNING



2015-06-06

GBG LUFT- OCH MILJÖANALYS

LEIF AXENHAMN OCH CARL THORDSTEIN

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret arbetar med att ta fram en ny detaljplan som ska möjliggöra etablering av kontors- och verksamhetslokaler samt en torgyta direkt söder om den östra byggnaden i Norra Gårda. Planområdet är beläget i nära anslutning till E6/E20 och Olskroksmotet. För att skydda människors hälsa och miljön har regeringen utfärdat en förordning om miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft.

Sweco Environment har på uppdrag utfört spridningsberäkningar för planområdet, med syftet att visa på fördelningen av luftföroreningarna inom det aktuella området samt att jämföra uppmätta och beräknade halter mot föreskrivna miljökvalitetsnormer och det nationella miljökvalitetsmålet, "Frisk luft".

I Göteborg har vägtrafiken identifierats som den huvudsakliga källan till kvävedioxid och partiklar (PM₁₀), och högst haltnivåer uppmäts i samband med de stora trafiklederna. Övriga källor är sjöfart och industriella verksamheter men också långväga transporter från mer avlägsna källor, både inom Sverige och utanför landets gränser. Partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid är de luftföroreningar som idag uppvisar höga halter i Göteborgsregionen och riskerar att överskrida de miljökvalitetsnormer som finns definierade.

Resultatet från spridningsberäkningarna visade att kvävedioxid är den föroreningen, som löper störst risk att överskrida miljökvalitetsnormerna inom det aktuella planområdet. Det är i synnerhet planområdets norra delar som riskerar att överskrida miljökvalitetsnormerna i nuläget och för år 2020. Halterna av kvävedioxid beräknades dock minska fram till både 2020 och 2030 i jämförelse med nuvarande situation. Anledningen till minskningen är en kombination av att bakgrundhalterna förväntas minska med cirka 40 % och att teknikutvecklingen kommer leda till renare bilar med minskade direktutsläpp av kväveoxider.

Den föreslagna torgytan, i planområdets södra del klarar miljökvalitetsnormerna för samtliga scenarion, förutom dygnsmedelvärdet i nulägets-situationen, där riskerar miljökvalitetsnormen att överskridas enligt beräkningarna. Beräkningarna tar dock inte hänsyn till avåkningsskyddet och byggnaderna, som båda antas ha en viss minskande effekt på kvävedioxid- och partikelhalten. Genom att plantera träd i närhet och i anslutning av byggnaderna, antas en ytterligare minskning luftföroreningarna. Med detta i åtanke görs antagandet att miljökvalitetsnormerna sannolikt kan komma att klaras på torgytan, för samtliga scenarion.

Partikelhalternas års- och dygnsmedelvärde förändras inte nämnvärt mellan de olika scenariona. Miljökvalitetsnormerna klaras dock för samtliga scenarion och antas inte vara begränsande i framtiden. Anledningen till att partikelhalterna mer eller mindre hålls konstanta, är att den antagna minskningen i andelen fordon med dubbdäck motverkas av den framtida trafikökningen.

För att minimera risken för att människor exponeras för höga föroreningshalter kan entréer placeras bort från den utsatta sidan av huset som vetter mot E6/E20. Det är att föredra om tilluften för ventilation inte tas från fasader som vetter mot E6/E20, utan från taknivå eller från andra sidan av byggnaden.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	1
2	Lagar, förordningar och miljömål	1
2.1	Miljökvalitetsnormerna	1
2.1.1	Bedömning av Miljökvalitetsnormen för omgivningsluft	2
2.2	Miljökvalitetsmålet "Frisk Luft"	3
3	Beräkningsförutsättningar	3
3.1	Utredningsområdet	4
3.2	Spridningsmodeller	5
3.3	Validering av mätdata, bakgrundshalter och meteorologi	6
3.4	Trafikdata	8
3.5	Emissionsdata använda i spridningsberäkningarna	8
3.6	Osäkerheter i modellberäkningar	9
4	Resultat från spridningsberäkningarna	9
4.1	Kvävedioxid	9
4.1.1	Genomförda mätningar av kvävedioxid	10
4.1.2	NO ₂ Årsmedelvärden	11
4.1.3	NO ₂ Dygnsmedelvärden	13
4.1.4	NO ₂ Timmedelvärden	15
4.1.5	Bedömning av kvävedioxid	16
4.2	Partiklar som PM ₁₀	17
4.2.1	Genomförda mätningar av partiklar (PM ₁₀)	17
4.2.2	PM ₁₀ Årsmedelvärden	18
4.2.3	PM ₁₀ Dygnsmedelvärden	20
4.2.4	Bedömning av partiklar (PM ₁₀)	22
4.3	Byggnadshöjdens och avåkningsskyddets påverkan på luftföroreningar	22
5	Luftföroreningsreducerade åtgärder	23
5.1	Bullerskärmar och avåkningsskydd	23
5.2	Vegetation	24
6	Sammanfattande bedömning	25
7	Referenser	27
8	Bilaga 1 Luftföroreningsreducerade åtgärder	29
8.1	Bilaga 1 Dubbdäcksförbud	29

8.2	Partikelbindande medel	29
8.3	Lokala trafikreglerande åtgärder	29
8.4	Ekonomiska styrmedel (trängselskatt och avdragsrätt för kollektivresor)	31
8.5	Tekniska krav och utveckling (utsläppskrav och miljözoner)	32
9	Bilaga 2 Spridningskartor Venus	34

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

SECTHO c:\lakes\laermod view\projekt\venus\rapport venus.docx

1 Bakgrund och syfte

Stadsbyggnadskontoret arbetar med att ta fram en ny detaljplan som ska möjliggöra etablering av kontors- och verksamhetslokaler i Norra Gårda. Sweco Environment har på uppdrag utfört spridningsberäkningar för området runt Venusgatan i Norra Gårda, som är beläget strax söder om E6/E20 och Olskroksmotet i centrala Göteborg. Syftet med spridningsberäkningarna var att visa på fördelningen av luftföroreningarna inom det aktuella området samt att jämföra uppmätta och beräknade halter mot föreskrivna miljökvalitetsnormer och det nationella miljökvalitetsmålet, "Frisk luft". Beräkningar utfördes dels för den nuvarande situationen, dels för år 2020 och 2030 med tillhörande emissionsfaktorer och beräknade framtida trafikmängder.

Luftföroreningarna som ingår i denna utredning är Kvävedioxid (NO_2) och Partiklar (PM_{10}). I Göteborgsregionen är partiklar (PM_{10}) och kvävedioxid de luftföroreningar som idag uppvisar höga halter och riskerar att överskrida de miljökvalitetsnormer som finns definierade. Luftföroreningar i stadsmiljö kommer främst från lokala källor. I Göteborg har vägtrafiken identifierats som den huvudsakliga källan till kvävedioxid och partiklar, och högst haltnivåer uppmäts i samband med de stora trafiklederna. Övriga källor är sjöfart och industriella verksamheter men också långväga transporter från mer avlägsna källor, både inom Sverige och utanför landets gränser.

2 Lagar, förordningar och miljömål

2.1 Miljökvalitetsnormerna

För att skydda människors hälsa och miljön har regeringen utfärdat en förordning om miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, i överensstämmelse med EU-direktivet 2008/50/EG.

I förordningen (2010:477) om miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft beskrivs dels föroreningsnivåer som inte får överskridas eller som får överskridas endast i viss angiven utsträckning och dels föroreningsnivåer som "ska eftersträvas". I tabell 1 till 2 nedan redovisas miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid (NO_2) och partiklar som PM_{10} . Dessutom förekommer miljökvalitetsnormer för partiklar som $\text{PM}_{2,5}$, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, arsenik, kadmium, nickel, PAH (BaP) och ozon. Miljökvalitetsnormerna för arsenik, kadmium, nickel, PAH och ozon definierar nivåer som "ska eftersträvas".

Tabell 1. Miljökvalitetsnormer för kvävedioxid

Miljökvalitetsnormer för Kvävedioxid i utomhusluft		
Normvärde	Skydd för människors hälsa	Maximalt antal överskridanden
Årsmedelvärde ¹⁾	40 µg/m ³	Aritmetiskt medelvärde
Dygnsmedelvärde ²⁾	60 µg/m ³	7 ggr per kalenderår
Timmedelvärden ³⁾	90 µg/m ³	175 ggr per kalenderår om föroreningsnivån aldrig överstiger 200 µg/m ³ under 1 timme mer än 18 ggr per kalenderår

¹⁾ Årsmedelvärde definieras som aritmetiskt medelvärde där summan av alla värden divideras med antalet värden.

²⁾ För dygnsmedelvärde gäller 98-percentilvärde, vilket innebär att halten av kvävedioxid som dygnsmedelvärde får överskridas maximalt 7 dygn på ett kalenderår (2 % av 365 dagar).

³⁾ För timmedelvärde gäller 98-percentilvärde, vilket innebär att halten av kvävedioxid som timmedelvärde får överskridas maximalt 175 timmar på ett kalenderår (2 % av 8760 timmar) om halten 200 µg/m³ inte överskrids mer än 18 timmar (99,8 percentilvärden).

Tabell 2. Miljökvalitetsnormer för partiklar som PM₁₀

Miljökvalitetsnormer för Partiklar (PM ₁₀) i utomhusluft		
Normvärde	Skydd för människors hälsa	Maximalt antal överskridanden
Årsmedelvärde ¹⁾	40 µg/m ³	Aritmetiskt medelvärde
Dygnsmedelvärde ²⁾	50 µg/m ³	35 ggr per kalenderår

¹⁾ Årsmedelvärde definieras som aritmetiskt medelvärde där summan av alla värden dividerats med antalet värden.

²⁾ För dygnsmedelvärde gäller 90-percentilvärde, vilket innebär att halten av partiklar (PM₁₀) som dygnsmedelvärde får överskridas maximalt 35 dygn på ett kalenderår.

2.1.1 Bedömning av Miljökvalitetsnormen för omgivningsluft

Miljökvalitetsnormerna gäller generellt för luften utomhus, dock förekommer undantag/riktlinjer enligt följande:

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) anges att miljökvalitetsnormerna inte ska tillämpas för luften på arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik.

Enligt Naturvårdsverket handbok om miljökvalitetsnormer för utomhusluft (Luftguiden 2014:1, referens nr1) bör Miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet inte tillämpas för följande fall:

- luften på vägbanan som enbart fordonsresenärer exponeras för (normerna ska dock tillämpas för luften som cyklister och gående exponeras för på trottoarer och cykelvägar längs med vägar och i vägars mittremsa)

- där människor normalt inte vistas (t.ex. inom vägområdet längs med större vägar förutsatt att gång- och cykelbanor ej är lokaliserade där)
- i belastade mikromiljöer, t.ex. i direkt anslutning till korsning eller vid stationär förorenad frånluft. I gatumiljö bör därför luften där normer tillämpas vara representativ för en gatusträcka på >100 m och ha ett avstånd till närmaste korsning på >25 m.

När det gäller att bedöma huruvida en Miljökvalitetsnorm överskrider eller ej och om det finns behov av ett åtgärdsprogram har Naturvårdsverket beaktat de förutsättningar som kan betraktas för ett normalår. För att bedöma nivåerna på halterna under ett normalår använder Naturvårdsverket i första hand, "Årstäckande mätdata från aktuell plats under helst den senaste femårsperioden med beaktande av rådande trend för utvecklingen av halterna" (Naturvårdsverkets, 2014).

2.2 Miljökvalitetsmålet "Frisk Luft"

Den 26 april 2012 beslutade regeringen om preciseringar och etappmål i miljömålssystemet, Svenska miljömål – preciseringar av miljökvalitetsmålen och en första uppsättning etappmål, Ds 2012:23.

Miljökvalitetsmålet Frisk luft preciseras så att med målet avses att halterna av luftföroreningar inte överskrider lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål.

Riktvärden sätts med hänsyn till känsliga grupper och innebär att:

- halten av partiklar PM_{10} inte överstiger $15 \mu g/m^3$ luft beräknat som ett årsmedelvärde och $30 \mu g/m^3$ luft beräknat som ett dygnsmedelvärde (90-percentil),
- halten av kvävedioxid som årsmedelvärde underskrider $20 \mu g/m^3$ och som 98-percentil för timmedelvärde underskrider halten på $60 \mu g/m^3$.

Dessutom finns delmål för partiklar som $PM_{2,5}$, bensen, bens(a)pyren, butadien, formaldehyd, ozon och korrosion.

3 Beräkningsförutsättningar

I Göteborgsområdet är det främst kvävedioxid och partiklar (PM_{10}), som periodvis förekommer i halter som överskrider eller riskerar att överskrida föreliggande gränsvärden (MKN). För bedömning av hälsoeffekterna hos människor som kommer att vistas i planområdet har beräknade halter jämförts mot miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM_{10}). Övriga luftföroreningar så som kolmonoxid, fina partiklar ($PM_{2,5}$), svaveldioxid, bensen och bly regleras också av MKN. Dessa luftföroreningar förekommer dock långt under miljökvalitetsnormerna och brukar inte utgöra något problem i Göteborgsområdet.

Spridning av luftföroreningar vid vägbanan är beroende av trafikflöden, meteorologiska förhållanden, topografi och förekomst av intilliggande byggnation och hinder. I följande avsnitt redogörs förutsättningarna för några dessa parametrar.

3.1 Utredningsområdet

Det aktuella området ligger inom Göteborgs kommun. Planområdet är beläget i nära anslutning till E6/E20 och Olskroksmotet, och föreslås innehålla högre kontors- och verksamhetslokaler, samt en torgyta direkt söder om den östra byggnaden.

Området är främst påverkat av kväveoxider från vägtrafiken, som utgör den största och mest betydande utsläppskällan (lokala bidraget) och bakgrundshalterna från stadens övriga utsläpp (urbana bidraget) samt den regionala intransporten av föroreningar. Den långväga och regionala intransporten av kväveoxider är i sammanhanget att betrakta som liten. Även Sjöfartens bidrag av kvävedioxid halterna vid Gårda är att betrakta som mycket små. I figur 1 återfinns en kartbild över Norra Gårda med det aktuella planområdet markerad.



Figur 1. Karta över planområdets avgränsning. ©Karta från Stadsbyggnadskontoret i Göteborg Stad



Figur 2. Illustration över föreslagen bebyggelse

3.2 Spridningsmodeller

Spridningsberäkningar av kvävedioxid och partiklar (PM_{10}) har utförts i programmet Aermid, som är de amerikanska miljömyndigheternas (US-EPA) godkända modellkoncept. Spridningsmodell är gaussisk, dvs. halten i tvärsnittet av en rökplym behandlas som normalfördelad i höjd- och sidled.

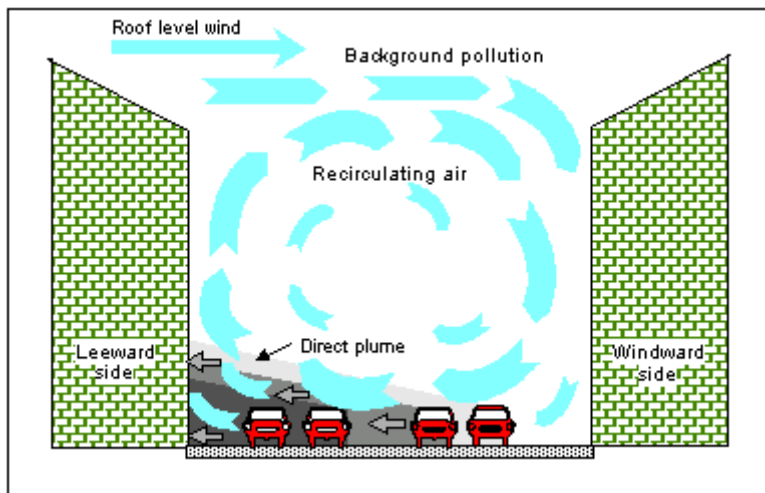
Tre olika applikationer ingår i detta arbete, dessa är:

- **AERMET** är en specialanpassad beräkningsapplikation för att beräkna de meteorologiska parametrarna för bl.a. vertikala profiler i lufrummet.
- **AERMOD** är en spridningsmodell, speciellt utvecklad för att beskriva halter i närområdet av utsläppskällan
- **AERMAP** är en beräkningsmodell för definiering av de topografiska förhållandena

Resultatet redovisas som en geografisk spridning med kontinuerliga haltnivåer 1,5 meter ovan marknivå i enheten $\mu g/m^3$. Beräkningsmodellen tar inte hänsyn till byggnader, men innehåller information gällande platsspecifik topografi och råhetsfaktor; beskriver ytans skrovlighet och därmed motståndet av spridningen i luften, vilket motsvarar "stadsmiljö".

Spridningsmodellen Operational Street Pollution Model (OSPM[®]) nyttjades för att bestämma byggnadshöjdernas och det planerade avåkningsskyddets inverkan på luftföroreningarna. OSPM[®] är utvecklad av National Environmental Research Institute/National Centre for Environment and Energy, Århus universitet. Modellen är

fördelaktigt att använda vid simulering av luftföroreningars spridning och fördelning i så kallade gaturum. Koncentrationerna från trafikens emissioner av luftföroreningar beräknades med hjälp av en plymmodell för det direkta bidrag och en boxmodell för den recirkulerande delen av föroreningarna i gaturummet. Modellen tar i beräkningarna hänsyn till bakgrundhalter, kemin mellan kväveoxid (NO), kvävedioxid (NO₂) och ozon (O₃), samt fordonsturbulensen. I resultatet kan byggnaders inverkan på luftföroreningarna erhållas.



Figur 3. Faktorer som påverkar luftföroreningshalterna i gaturum. Källa: Aarhus University, www.au.dk/ospm

3.3 Validering av mätdata, bakgrundshalter och meteorologi

För att få en uppfattning om den totala noggrannheten i hela beräkningsgången har beräkningarna i rapporten validerats/kalibrerats mot 2013 års mätdata av luftföroreningar (mätstationen vid Gårda) och meteorologiska parametrar (mätstationen Lejonet). Naturvårdsverkets har tagit fram kvalitetsmål, som luftkvalitetsmodeller ska uppfylla. Kvalitetsmålen är i enlighet med kraven på modellberäkningar som finns definierade i EUs Luftdirektiv och baseras på jämförelse mellan beräknade halter och uppmätta halter. I tabell 3 framgår vilka krav som ställs på de luftföroreningar, som ingår i denna utredning.

Tabell 3. Kvalitetsmål för modellberäkningar enligt Naturvårdsverkets författningssamling (2010:8)

Kvalitetsmål	Partiklar (PM ₁₀)	Kvävedioxid (NO ₂)
Årsmedel	50 %	30 %
Dygnsmedel	Ännu ej fastställt	50 %
Timmedel	-	50 %

För att avgöra om modellberäkningarna innehöll kvalitetsmålen, nyttjades ett verktyg framtaget av SMHI. I verktyget infogas modelldata respektive mätdata från mätplatsen vid

Gårda och från dessa beräknar verktyget kvalitetsmått för både års-, dygns- och timmedelvärde. Vad som kan vara bra att ha i åtanke är att ett perfekt uppnått modellresultat inte nödvändigtvis behöver innebära 100 % överensstämmelse med mätdata. Detta då varken mätningar eller modeller återger en perfekt beskrivning av atmosfärens kemiska tillstånd. Atmosfären påverkas av flertalen icke-linjära och till viss del stokastiska parameterar, varför en viss spridning är att vänta mellan uppmätta och beräknade halter.

Valideringen genomfördes mot mätstationen vid Gårda, som är placerad cirka 1,2 km söder om planområdet i Norra Gårda. Resultatet visade på låg modellosäkerhet och kvalitetsmålen innehölls med god marginal. Då många parametrar är likartade mellan Gårda och planområdet, så som avståndet till lokala emissionskällor, trafikmängder och meteorologiska förhållande, antas beräkningsparametrarna vid valideringen vara applicerbara för beräkningarna vid planområdet.

Tabell 4. Resultat av modellosäkerheten

Resultat	Partiklar (PM ₁₀)	Kvävedioxid (NO ₂)
Årsmedel*	6 %	9 %
Dygnsmedel**	-	2 %
Timmedel**	-	5 %

* Beräknad med det statistiska måttet RDE (Relativt Directive Erros), utgår från gränsvärdena i EUs Luftdirektiv

** Beräknad med det statistiska måttet RPE (Relativt Percentile Erros), utgår från percentiler

Modellberäkningarna återger inte, som tidigare nämnt, en exakt överensstämmelse med mätdata, vilket innebär att det finns vissa felkällor. Det är dock viktigt att framhålla att bättre beräkningsresultat erhålls genom att kalibrera mot mätdata. Framtagna kalibreringsfaktorer har därefter antagits vara tillämpliga för år 2020 och 2030. Detta antagande görs under förutsättningarna att kalibreringen främst beror på plats- och modellspecifika faktorer, som inte ändras med tiden och att emissionsmodellen HBEFA återger korrekta emissionstrender.

Förutom lokala emissioner sker även intransport av luftföroreningar från andra regioner i Sverige, men även långdistanstransport från områden utomlands. I programvaran Aermid som används vid spridningsberäkningarna adderas bakgrundshalter för kvävedioxid och partiklar (PM₁₀). Bakgrundhalterna som nyttjats i rapporten har hämtats från mätstationen Femman, som mäter den urbana bakgrunden i taknivå i Göteborg. Bakgrundhalterna av kvävedioxid har justerats efter SMHIs antagande gällande en 40 % reduktion fram till 2030 (SMHI, 2012; SMHI, 2013). För att inte riskera att underskatta den beräknade halten av kvävedioxid (NO₂) har beräkningarna tagit ozonets oxidation av kväveoxid (NO) till kvävedioxid (NO₂) i beaktande. Den regionala bakgrundshalten av ozon hämtades från bakgrundsstationen Råö, som ingår i den nationella ozonövervakningen och är belägen cirka 30 km söder om Göteborg.

Beräkningarna har gjorts med meteorologiska data från 2013, inhämtad från mätstationen Lejonet. En beskrivning av vädret år 2013 kan hittas på Göteborgs stads hemsida (Göteborgs Stad, 2014). Skillnaden i beräkningsresultat för åren 2013, 2020 och 2030 inkluderar alltså inte meteorologiska skillnader utan enbart skillnader i emissioner. Variabiliteten av föroreningshalter som inträffar p.g.a. meteorologiska skillnader mellan olika år har det inte tagits hänsyn till. Dock betraktas år 2013 som ett normalår ur ett meteorologiskt perspektiv.

3.4 Trafikdata

Trafikökningens storlek antas vara av stor betydelse för framtida lufthalter i tätorter. Trafikökningen i en region antas dock i de flesta fall vara större än motsvarande trafikökning i regionens tätorter, detta beroende dels på platsbrist och dels på åtgärder för en bättre luftkvalitet i tätorter. Trafikleden E6/E20 som passerar planområdet har dock vid i utredningar gällande framtida trafikmängder, undantagits från dessa begränsningar, då gatan inte klassas som en innerstadgata och har ett öppet gaturum.

Nulägesberäkningen genomfördes med dagens trafikflöden (basår 2011) och en prognostiserad sammansättning av fordonsparken för 2020 och 2030, framtagna av trafikverket. För E6:an gäller det att den generella trafiktillväxten används, som listas i tabell 5. I modellberäkningen har även trafikens dygnsfördelning under vardagar och helger tagits i beaktande.

Tabell 5. Prognosticerad trafikökning för väg E6 baserat på 2011 års trafikmätningar

Basprognos 2030					
Väg E6	Trafikering 2013	Trafikering 2020	Trafikering 2030	Tillväxtfaktor för perioden 2010- 2030	Årlig tillväxt 2010-2030
Personbil	102090	119195	133988	1,25	1,12 %
Lastbil	10570	14494	17627	1,48	1,98 %
Totalt	122660	133690	151614		

3.5 Emissionsdata använda i spridningsberäkningarna

Emissionsfaktorn är den mängd kväveoxider och partiklar (PM_{10}) som ett genomsnittligt fordon skapar per körd sträcka. Emissionsfaktorn påverkas av många olika förhållanden, exempelvis fordonens typ och hastighet samt vägbanans beläggning, dammighet och fuktighet.

Avgasemissioner beräknas i huvudsak med hjälp av emissionsmodellen HBEFA för år 2012, 2020 och 2030 (emissionsuppgifter för 2015 saknas). Det är en gemensam europeisk emissionsmodell för vägtrafik som har anpassats till svenska förhållanden. Trafiksammansättningen avseende fordonsparkens avgasreningsgrad (olika euroklasser) beräknas utifrån prognoser för år 2020 och 2030. HBEFA antar för år 2020 och 2030 att andelen dieselfordon kommer vara cirka 60 % av den svenska personbilsflottan. Utsläppen av kväveoxider beräknas dock minska fram till år 2030 på grund av högre krav

på avgasutsläppen. Emissionerna från fordonstrafiken beräknas utifrån dessa antaganden.

För partiklar beräknas det inte ske någon större skillnad i emissionsfaktorerna mellan åren 2012 och 2030, dessutom dominerar utsläppen av partiklar, PM_{10} som uppkommer vid slitage och ej som avgaser. För emissionerna av partiklar är andelen tung trafik, dubbdäcksandel och antal fordon de viktigaste parametrarna. Dubbdäcksandelen har påvisats ha en avgörande inverkan på partikelhalterna. Då normen för PM_{10} avser ett högsta tillåtna medelvärde för ett helt kalenderår, behövs information gällande dubbdäcksandelens påverkan på halterna under ett år. För beräkningarna av PM_{10} användes därav genomsnittliga emissionsfaktorer under ett helt år.

3.6 Osäkerheter i modellberäkningar

Modeller är aldrig fullständiga beskrivningar av verkligheten och resultaten som erhålls från en modellberäkning innehåller osäkerheter och måste därför alltid kvalitetsgranskas och resonemangsbeskrivas. Det föreligger alltid en risk att vissa felkällor uppkommer när modellen inte på ett korrekt sätt förmår ta hänsyn till alla faktorer som kan påverka halterna av luftföroreningar. Sådana felkällor beror på flera faktorer och återfinns bland annat i beräkningarna (förenklingar i modellerna), i mätdata (icke representativa mätdata) och i emissionsdata.

Beräknade halter i ett framtidsscenario innehåller större osäkerheter i jämförsele med beräknade nulägeshalter. Detta beror på att det i dessa beräkningsscenarier tillkommer osäkerheter. De största osäkerheterna i denna studie antas finnas i emissionsdata, prognostiserade trafikflöden, fordonssammansättningen (t.ex. andelen dieslbilar) och andelen bilar med dubbdäck. Utsläppsförändringen hos fordon är även den osäker och påverkas till stor del av utvecklingen och användningen av bränslen, motorer och däck. De beräkningar som legat till grund för denna rapport ligger inom de av Naturvårdsverket tillåtna felmarginalerna.

4 Resultat från spridningsberäkningarna

4.1 Kvävedioxid

Kväveoxider (NO_x) utgörs av kväveoxid (NO) och kvävedioxid (NO_2). Halten kvävedioxid i omgivningsluften härrör dels från direkta utsläpp av kvävedioxid från bland annat fordon och förbränningsanläggningar, dels från atmosfäriska reaktioner genom oxidation av kväveoxid till kvävedioxid under inverkan av ozon och solljus. Vid nybildning av kväveoxider från vägtrafik består den största delen av kväveoxid men även till viss del av kvävedioxid. All kväveoxid oxideras förr eller senare till kvävedioxid. Kvävedioxid kan under soliga dagar med hjälp av UV-strålning bidra till bildandet av marknära ozon.

Kväveoxid är en färglös, luktfri gas, medan kvävedioxid är gulbrun och har en irriterande lukt. Kvävedioxid är inte klassat som carcinogent, men kan påverka människors hälsa genom att verka irriterande på andningsorganen. Personer med exempelvis astma har påvisats extra känsliga vid exponering av omgivningskoncentrationer på 200-500 $\mu g/m^3$

(Staxler et al., 2001). För friska personer har liknande effekt rapporterats, dock vid betydligt högre halter på uppemot 2000 µg/m³ (Barck et al, 2005). Vid rangordning av luftföroreningars påverkan på hälsan, placeras kvävedioxid på fjärde plats efter PM_{2,5}, PM₁₀ och ozon (EEA, 2013).

Kvävedioxiden vid planområdet härrör från fordonsavgaser både från E6/E20, andra gator i närheten samt intransport. Trots att det går flertalet mindre vägar inom området som påverkar luftmiljön, så är det E6/E20 som dominerar föroreningsbilden inom planområdet på grund av dess väsentligt högre trafikflöden.

4.1.1 Genomförda mätningar av kvävedioxid

Göteborgs kommun bedriver kontinuerligt mätningar av luftföroreningar vid ett antal platser i staden. Vid mätstationen vid Gårda, som ligger längs med E6:an cirka 1,2 km från planområdet, genomförs mätningar i gatunivå av bland annat kvävedioxid. I nedanstående tabell sammanfattas mätningar från de senaste fem åren.

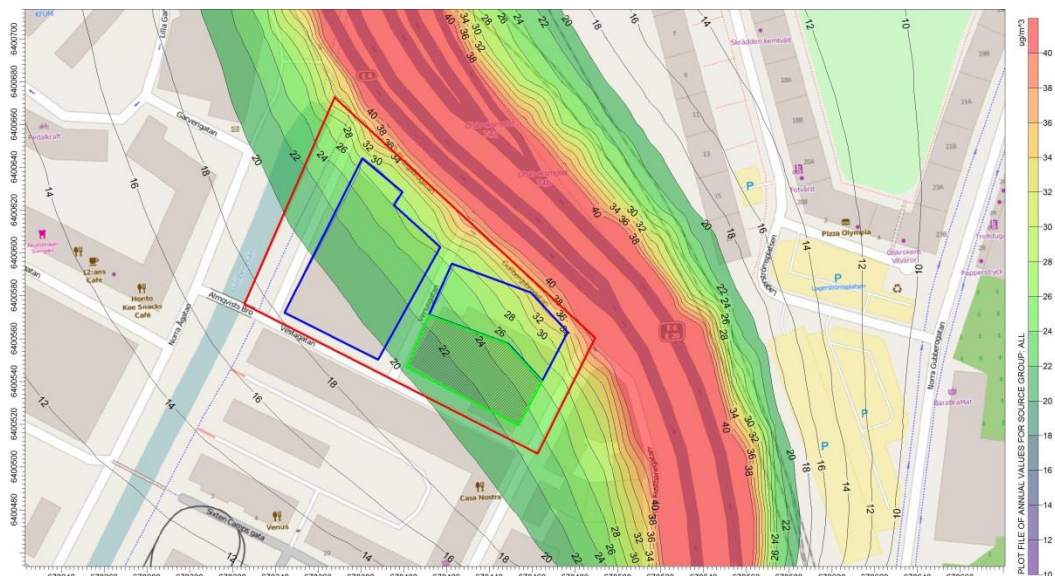
Tabell 6. Halter av kvävedioxid vid mätstationen i Gårda, 2010-2014

Kvävedioxid NO ₂ (µg/m ³)	MKN	Gårda				
		2010	2011	2012	2013	2014
Medelvärde	40	48,9	44,6	49,1	45,1	40,7
98 %-il tim	90	136,3	127,2	143,0	133,4	119,5
98 %-il dygn	60	110,3	105,5	105,8	93,3	79,2

Röda siffror indikerar överskridande av miljö kvalitetsnormen

Mätstationen i Gårda är placerad invid ett av de mest belastade trafikavsnitten inom kommunen och uppvisar därför höga kvävedioxidhalterna. Miljö kvalitetsnormerna överskrids för samtliga år. Halterna har minskat sedan 2012, dock är det i nuläget för tidigt att avgöra om det är en långsiktig nedåtgående trend.

4.1.2 NO₂ Årsmedelvärden

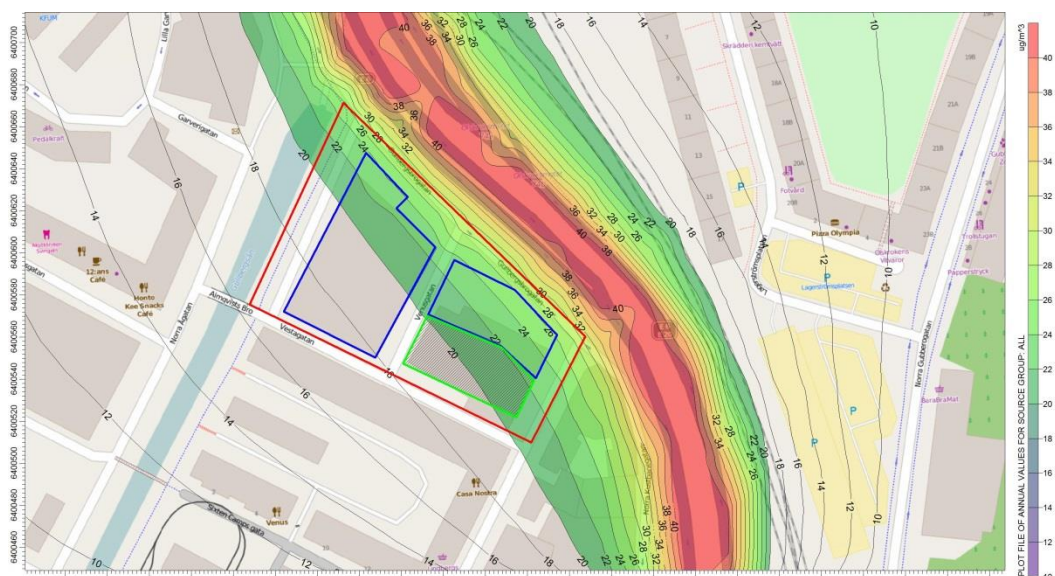


Figur 4. Nuvarande situation 2013/2015, beräknade halter av kvävedioxid som årsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torget med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring 40 µg/m³.

Värdena ska jämföras mot miljö kvalitetsnormens gränsvärde på 40 µg/m³.

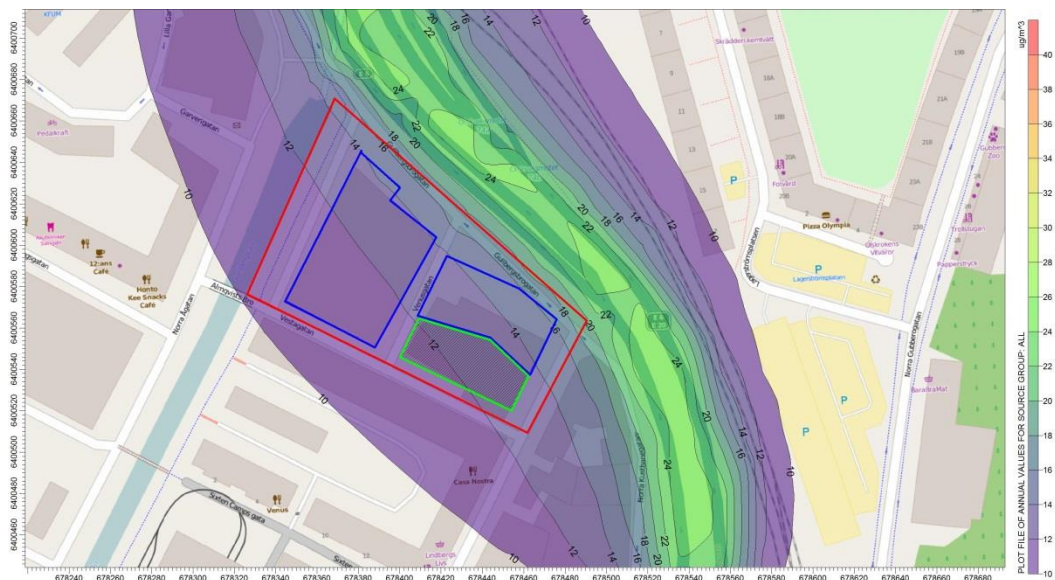
Miljö kvalitetsmålet Frisk Luft för kvävedioxid ligger på 20 µg/m³.



Figur 5. Framtida scenario 2020, beräknade halter av kvävedioxid som årsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torget med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring 30 µg/m³.

Värdena ska jämföras mot miljökvalitetsnormens gränsvärde på $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
Miljökvalitetsmålet Frisk Luft för kvävedioxid ligger på $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

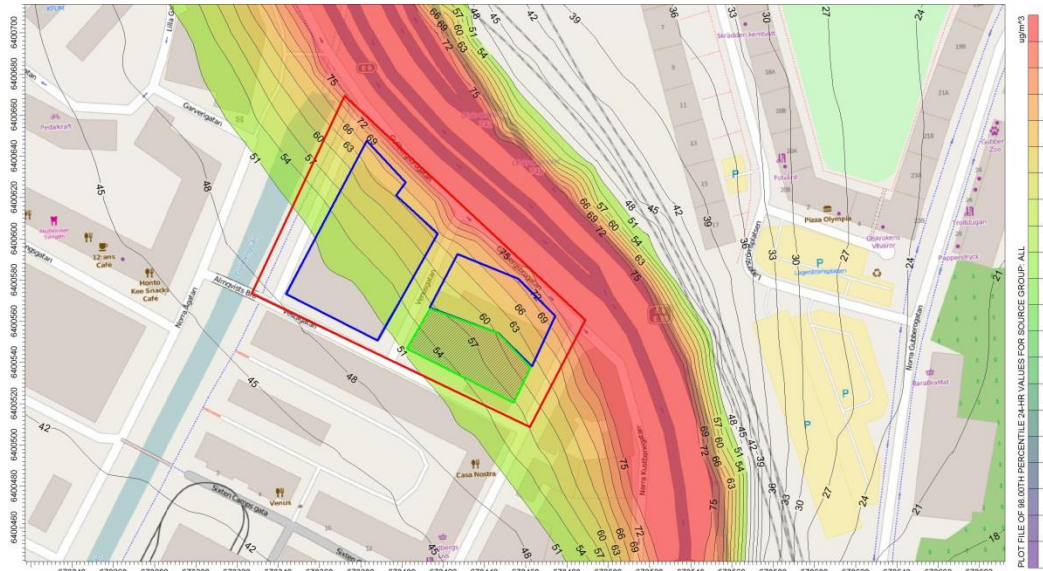


Figur 6. Framtida scenario 2030, beräknade halter av kvävedioxid som årsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgtan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Värdena ska jämföras mot miljökvalitetsnormens gränsvärde på $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
Miljökvalitetsmålet Frisk Luft för kvävedioxid ligger på $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

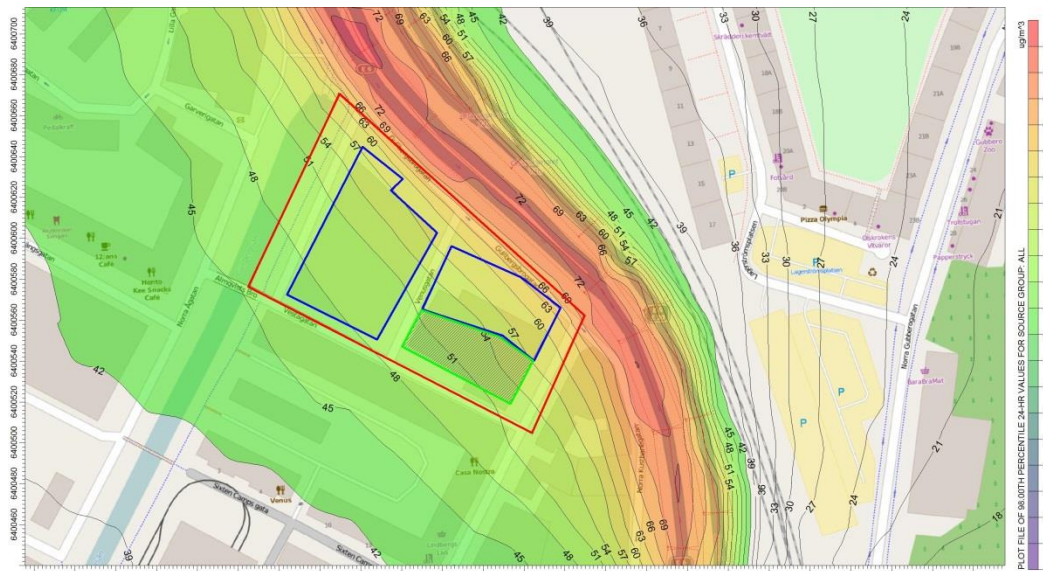
4.1.3 NO₂ Dygnsmedelvärden



Figur 7. Nuvarande situation 2013/2015, beräknade halter av kvävedioxid som dygnsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring 75 µg/m³.

Värdena ska jämföras mot miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde på 60 µg/m³ för dygnsmedelvärdet som 98-percentil och år. Det finns inget upprättat miljökvalitetsmål för kvävedioxid som dygnsmedelvärde.



Figur 8. Framtida scenario 2020, beräknade halter av kvävedioxid som dygnsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring $69 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Värdena ska jämföras mot miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde på $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för dygnsmedelvärdet som 98-percentil och år. Det finns inget upprättat miljökvalitetsmål för kvävedioxid som dygnsmedelvärde.

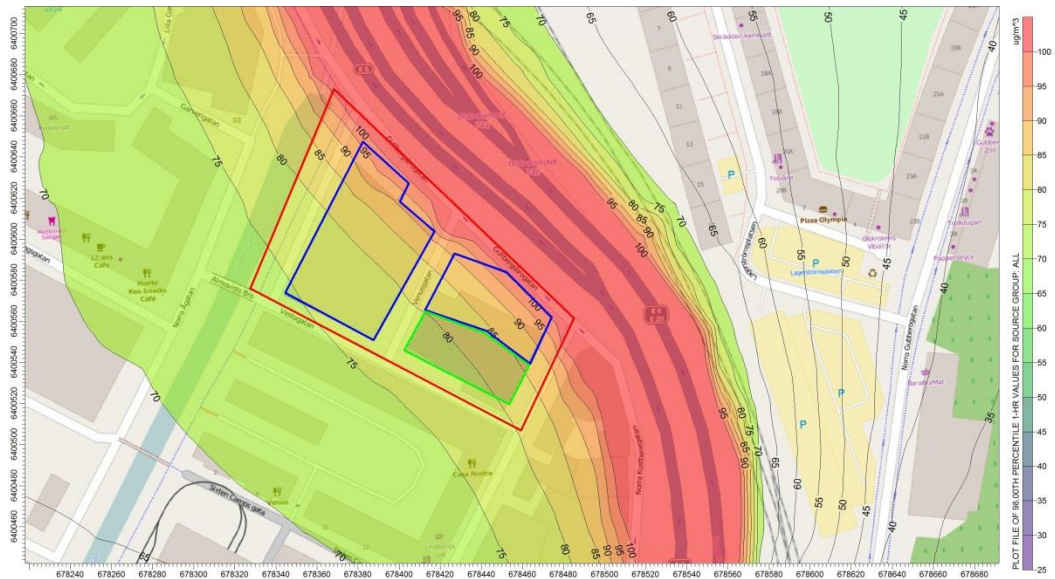


Figur 9. Framtida scenario 2030, beräknade halter av kvävedioxid som dygnsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Värdena ska jämföras mot miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde på $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för dygnsmedelvärdet som 98-percentil och år. Det finns inget upprättat miljökvalitetsmål för kvävedioxid som dygnsmedelvärde.

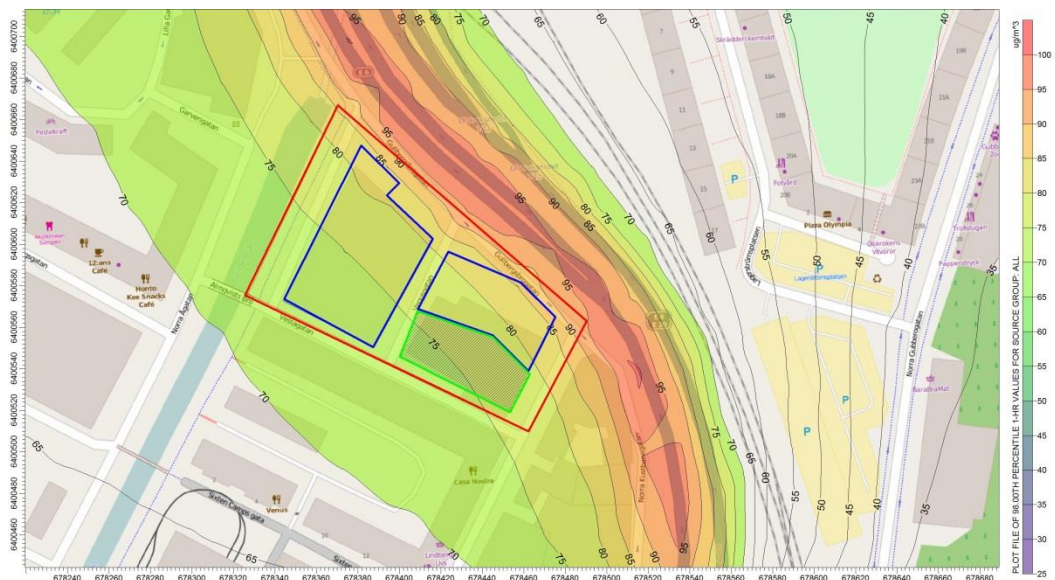
4.1.4 NO₂ Timmedelvärden



Figur 10. Nuvarande situation 2013/2015, beräknade halter av kvävedioxid som timmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring 100 µg/m³.

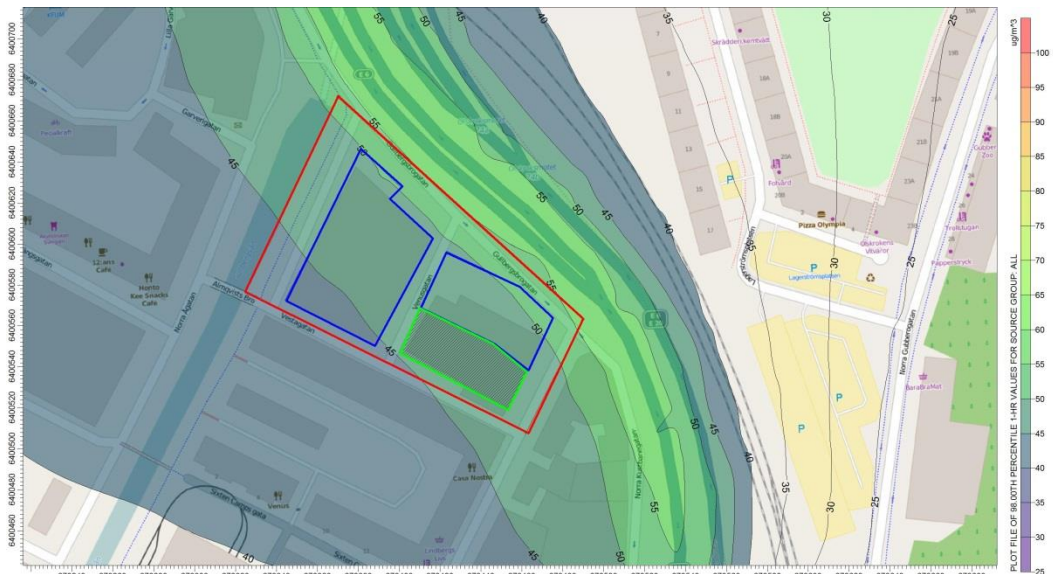
Värdena ska jämföras mot miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde på 90 µg/m³ som 98-percentil för timmedelvärde och år. Miljökvalitetsmål Frisk Luft för kvävedioxid ligger på 60 µg/m³ för timmedelvärde som 98-percentil och år.



Figur 11. Framtida scenario 2020, beräknade halter av kvävedioxid som timmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring $94 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Värdena ska jämföras mot miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde på $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$ som 98-percentil för timmedelvärdet och år. Miljökvalitetsmål Frisk Luft för kvävedioxid ligger på $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för timmedelvärdet som 98-percentil och år.



Figur 12. Framtida scenario 2030, beräknade halter av kvävedioxid som timmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Värdena ska jämföras mot miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde på $90 \mu\text{g}/\text{m}^3$ som 98-percentil för timmedelvärdet och år. Miljökvalitetsmål Frisk Luft för kvävedioxid ligger på $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för timmedelvärdet som 98-percentil och år.

4.1.5 Bedömning av kvävedioxid

Resultatet från spridningsberäkningarna visar på god överensstämmelse med uppmätta mätvärden vid mätstationen i Gårda. Haltnivåerna av kvävedioxid minskade generellt för år 2020 och 2030 i jämförelse med nulägeshalterna. Miljökvalitetsnormerna överskreds framförallt i nuläget situationen och i planområdets norra delar.

Årsmedelvärdet för miljökvalitetsnormen ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) klaras inom planområdet för 2020 och 2030. För nuläget så tangerar gränsvärdet planområdet norra gräns och miljökvalitetsnormen riskerar att överskridas. Den föreslagna torgytan, söder om den östra byggnaden, klarar miljökvalitetsnormen för samtliga scenarion. Miljökvalitetsmålet på $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ klaras inte för hela planområdet under nulägets- och 2020-scenariot. För scenariot 2030 förväntas miljökvalitetsmålet att klaras för hela planområdet.

Miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärde ($60 \mu\text{g}/\text{m}^3$) överskrider i nuläget och riskerar att överskridas år 2020. Torgytan klarar dock miljökvalitetsnormen både i nuläget och för år 2020. För år 2030 klaras miljökvalitetsnormen med god marginal för hela planområdet.

Miljökvalitetsnormen för timmedelvärde ($90 \mu\text{g}/\text{m}^3$) överskrider i nuläget och riskerar att överskridas år 2020. För år 2030 klaras miljökvalitetsnormerna med god marginal. I torgytan antas miljökvalitetsnormen klaras för 2020 och 2030, men riskerar att överskridas i nuläget. Miljökvalitetsmålet på $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ klaras inte för hela planområdet under nulägets- och 2020-scenariot. För år 2030 klaras miljökvalitetsmålet med god marginal inom planområdet.

Förklaringen till de kraftigt reducerade kvävedioxidhalterna för scenariot 2030, är en kombination av att bakgrundhalterna, enligt SMHIs beräkningar, förväntas minska med ca 40 % och att hårdare krav på utsläppsmängder kommer driva på teknikutvecklingen, vilket förväntas leda till lägre halter av framförallt kvävedioxider. I detta antagande är de framtida trafikökningarna medräknade.

4.2 Partiklar som PM_{10}

Partiklar utgörs av mikroskopiska delar av fast materia eller flytande ämnen som är suspenderade i atmosfären. Partiklar tillförs atmosfären genom både naturliga och mänskliga aktiviteter. Naturliga aktiviteter innefattar skogsbränder samt uppvirvling jorrdamm, sand och havssalt. Mänskliga aktiviteter har generellt sett större inverkan på partikelhalten i urbana miljöer. Sådana aktiviteter som bidrar till partikelhalten är väg-, båt- och spårtrafik samt industriella processer och vedeldning.

PM_{10} är ett storleksintervall för inandningsbara partiklar med en diameter mindre än $10 \mu\text{m}$. Partiklar med en diameter större än $10 \mu\text{m}$ fastnar i de övre andningsvägarna. Partiklar har negativ inverkan på människors hälsa och det har genom epidemiologiska studier kunnat påvisas negativa hälsoeffekter redan vid låga partikelhalter.

I Göteborg utgör bakgrundhalten, som tillförs genom långdistanstransporter, ett betydande bidrag till partikelhalten. För partiklar utgör bakgrundhalten i dagsläget den största delen av partikelhalten, allteftersom det lokala bidraget fortsätter att minska. För det lokala bidraget står i huvudsakligen vägtrafiken, genom slitage av vägbanan och uppvirvling av vägdamm. Vägtrafikleden E6/E20 dominerar föroreningsbilden även för partiklar.

4.2.1 Genomförda mätningar av partiklar (PM_{10})

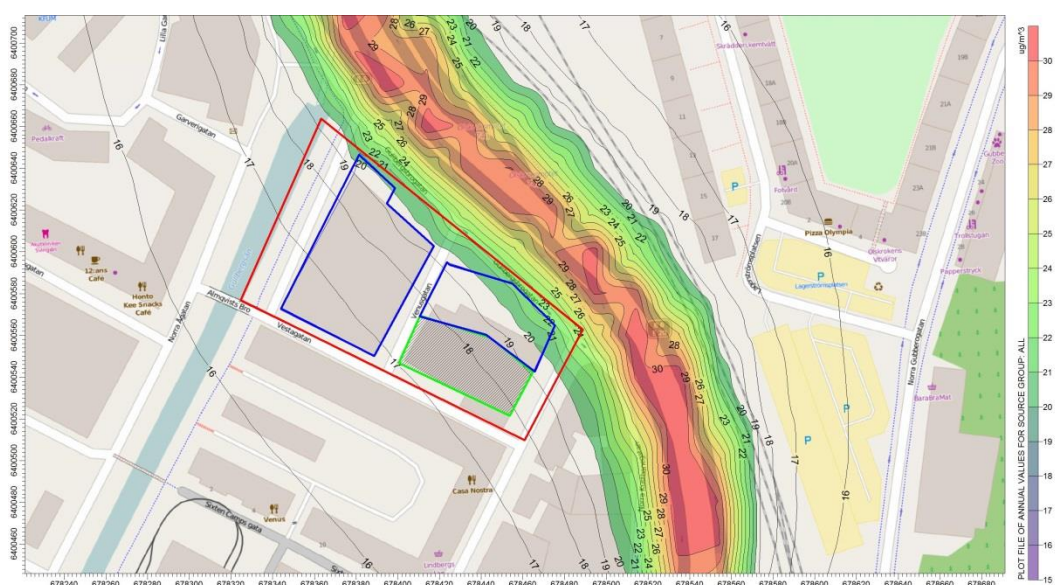
Genomförda mätningar av PM_{10} har under de senaste åren visat på generellt minskade partikelhalter i Göteborg och i dagsläget upphålls miljökvalitetsnormerna vid samtliga mätstationer.

Tabell 7. Halter av partiklar (PM_{10}) vid mätstation i Gårda, 2010-2014

Partiklar PM_{10} ($\mu g/m^3$)	MKN	Gårda				
		2010	2011	2012	2013	2014
Medelvärde	40	19	23,2	22,3	21,6	21,1
90-percentil dygn	50	30,0	41,0	38,2	36,6	34,8

Inga överskridande av miljö kvalitetsnormerna för partiklar som PM_{10} har konstaterats det senaste året.

4.2.2 PM_{10} Årsmedelvärden

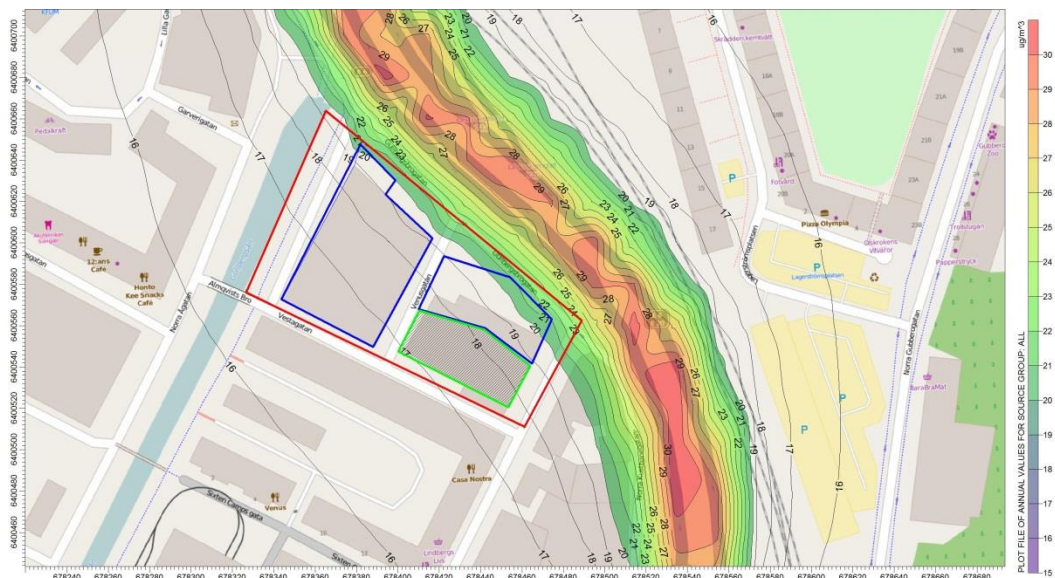


Figur 13. Nuvarande situation 2013/2015, beräknade halter av partiklar (PM_{10}) som årsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring $24 \mu g/m^3$.

Värdena ska jämföras mot miljö kvalitetsnormens gränsvärde för PM_{10} på $40 \mu g/m^3$.

Miljö kvalitetsmålet Frisk Luft för partiklar som PM_{10} ligger på $15 \mu g/m^3$.

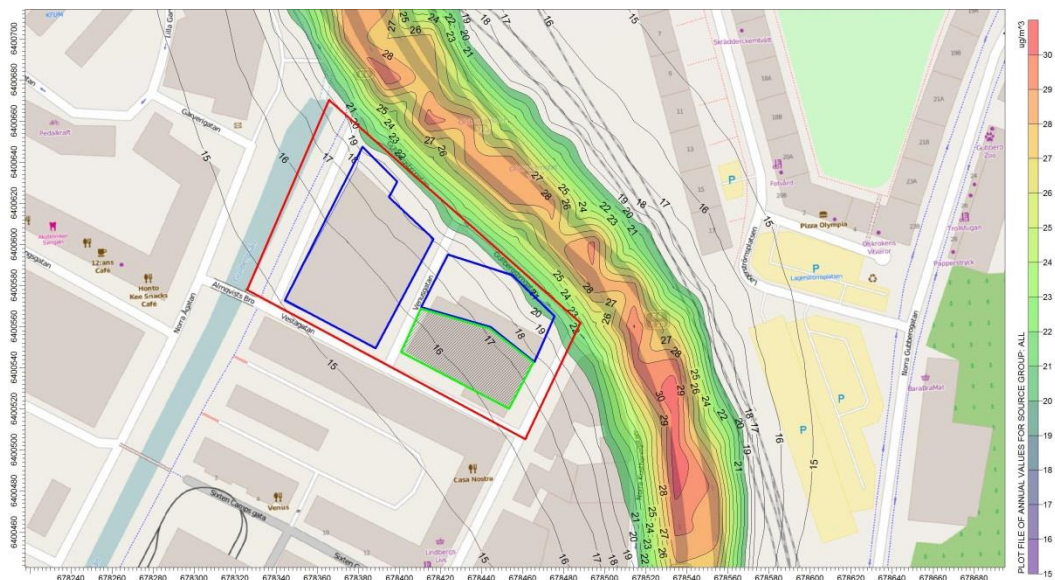


Figur 14. Framtida scenario 2020, beräknade halter av partiklar (PM_{10}) som årsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Värdena ska jämföras mot miljö kvalitetsnormens gränsvärde för PM_{10} på $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Miljö kvalitetsmålet Frisk Luft för partiklar som PM_{10} ligger på $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

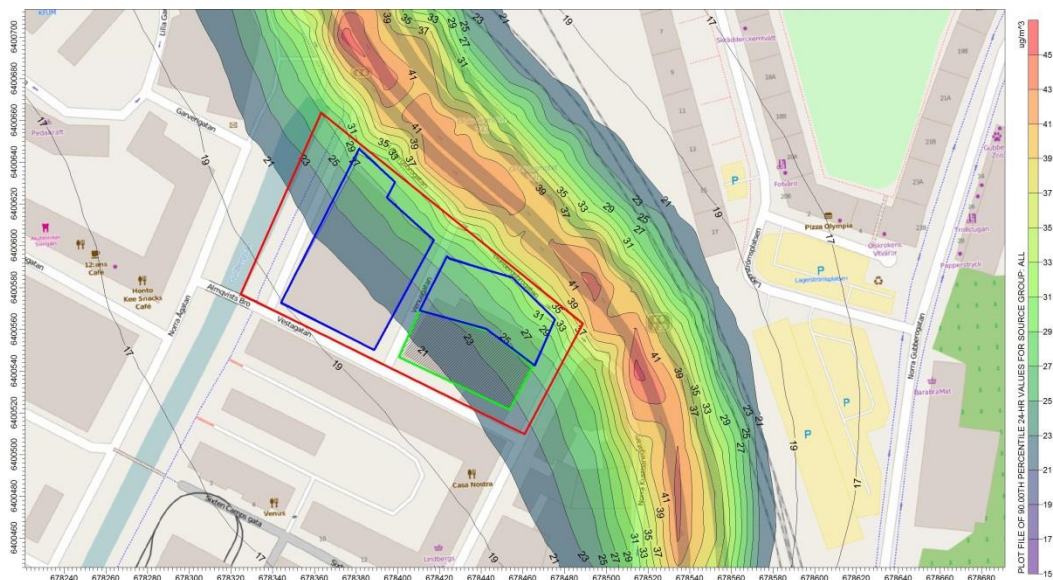


Figur 15. Framtida scenario 2030, beräknade halter av partiklar (PM_{10}) som årsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Värdena ska jämföras mot miljökvalitetsnormens gränsvärde för PM₁₀ på 40 µg/m³.
Miljökvalitetsmålet Frisk Luft för partiklar som PM₁₀ ligger på 15 µg/m³.

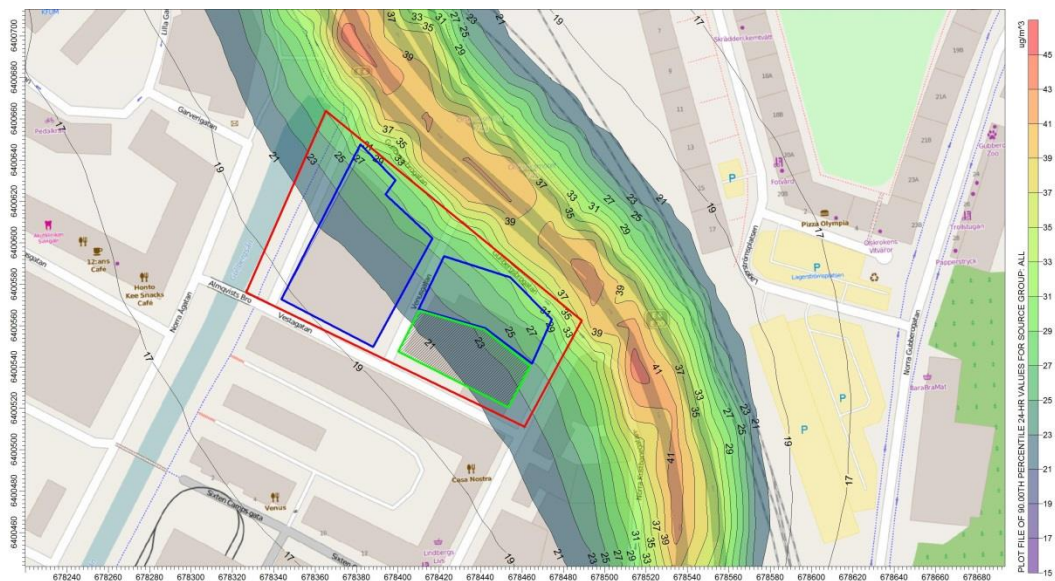
4.2.3 PM₁₀ Dygnsmedelvärden



Figur 16. Nuvarande situation 2013/2015, beräknade halter av partiklar (PM₁₀) som dygnsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring 36 µg/m³.

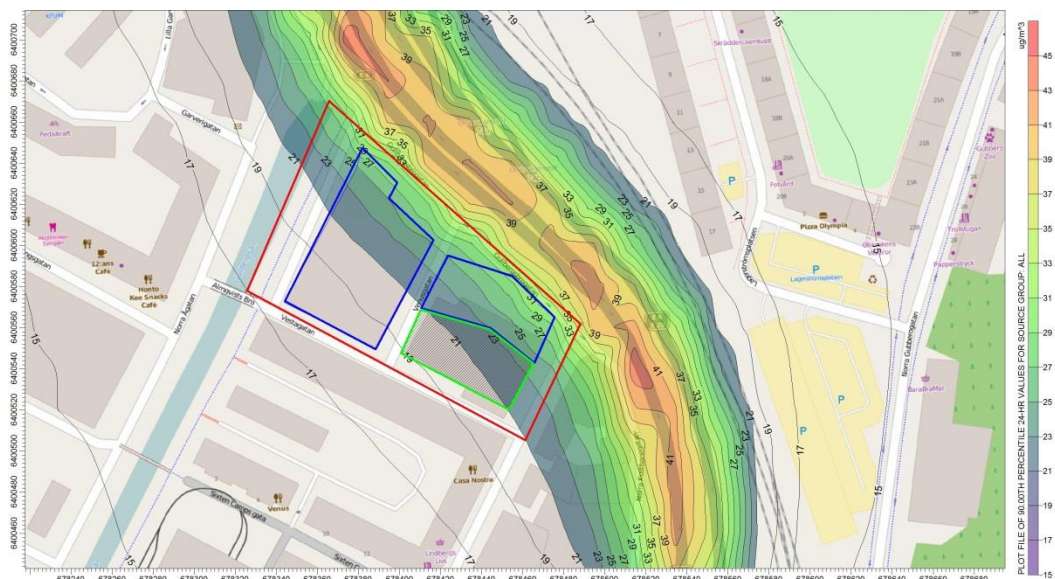
Värdena ska jämföras mot miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde på 50 µg/m³ för dygnsmedelvärdet som 90-percentil och år. Miljökvalitetsmål Frisk Luft för partiklar som PM₁₀ avseende dygnsmedelvärdet som 90-percentil ligger på 30 µg/m³.



Figur 17. Framtida scenario 2020, beräknade halter av partiklar (PM_{10}) som dygnsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Värdena ska jämföras mot miljö kvalitetsnormens dygnsmedelvärde på $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för dygnsmedelvärdet som 90-percentil och år. Miljö kvalitetsmål Frisk Luft för partiklar som PM_{10} avseende dygnsmedelvärdet som 90-percentil ligger på $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



Figur 18. Framtida scenario 2030, beräknade halter av partiklar (PM_{10}) som dygnsmedelvärden. Planområdet markeras med röd linje, föreslagna byggnader med blå och torgytan med grön streckad linje

De högst beräknade halterna innanför planområdet ligger på omkring $36 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Värdena ska jämföras mot miljökvalitetsnormens dygnsmedelvärde på $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för dygnsmedelvärdet som 90-percentil och år. Miljökvalitetsmål Frisk Luft för partiklar som PM_{10} avseende dygnsmedelvärdet som 90-percentil ligger på $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

4.2.4 Bedömning av partiklar (PM_{10})

Resultatet visade på god överensstämmelse med uppmätta mätvärden vid Gårda. Partikelhalterna uppvisade en mycket lägre variation mellan scenarierna i jämförelse med kvävedioxidhalterna.

Beräknade partikelhalter klarar miljökvalitetsnormerna för års- och dygnsmedelvärde med god marginal, för samtliga scenarion.

Miljökvalitetsmålet "Frisk Lufts" årsmedelvärde för partiklar som PM_{10} ligger på $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och överskrids inom planområdet. Detta miljökvalitetsmål kommer i framtiden vara svårt att nå, eftersom bakgrundhalterna, som utgör en stor del av den totala partikelhalten, beräknas ligga runt gränsen för årsmedelvärdet, vilket innebär att det hade varit svårt att uppnå även om vägtrafiken kraftigt reducerades. Miljökvalitetsmålet för dygnsmedelvärde som ligger på $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ klaras inom den planerade torgytan, men överskrids i planområdets norra delar för samtliga scenarion.

Anledningen till att partikelhalterna mer eller mindre hålls konstanta, är att den antagna minskningen i andelen fordon med dubbdäck motverkas av den prognostiserade trafikökningen. Den prognostiserade trenden när det gäller partiklar och särskilt bakgrundshalter inte är lika positiv som för kvävedioxid.

4.3 Byggnadshöjdens och avåkningsskyddets påverkan på luftföroreningar

För att avgöra hur byggnaderna och avåkningsskyddet påverkar luftföroreningshalterna i planområdet, nyttjades gaturumsmodellen OSPM[®]. Beräkningarna gjordes med fokus på kvävedioxid, då det är främst denna luftförorening som riskerar att överskrida miljökvalitetsnormerna i planområdet. Partiklar är även, till skillnad från kvävedioxid, inte en gas och kan genomgå olika deponering och koaguleringsprocesser, som ökar osäkerheten i beräkningarna.

Modellen sattes upp i tre scenarion:

- inga byggnader eller avåkningsskydd
- ett avåkningsskydd på 5 meter
- med de föreslagna byggnadernas utformning och höjder

Alla scenarion använde samma ingångsdata för emissionsfaktorer, trafikmängder och meteorologiska parametrar.

Resultatet som årsmedelvärde visade att halterna vid vägen blev 5 procent högre med ett avåkningsskydd på 5 meter i jämförelse med att inte ha något avåkningsskydd. Med de föreslagna byggnaderna, blev årsmedelvärdet 7 procent högre vid vägen i jämförelse med inga byggnader. Då mängden luftföroreningar som släpps ut från vägtrafiken är konstant mellan de olika scenarierna, antas den ökade halten av luftföroreningar vid

vägen leda till lägre halter bakom avåkningsskyddet och byggnaderna. Detta skulle således enligt våra beräkningar innebära att både avåkningsskyddet och byggnaderna har en viss luftförorenings reducerande effekt var för sig. Föroreningshalterna på den föreslagna torgytan antas därför vara något lägre än vad som beräknades.

5 Luftföroreningsreducerade åtgärder

Det finns många sätt att minska emissioner av luftföroreningar. I många fall är det av betydelse att vidta åtgärder för att reducera luftföroreningarna till nivåer som naturen och vi människor tål; utan ekonomiska och materiella uppostringar. Göteborg har haft svårt med att klara miljö kvalitetsnormerna av framförallt kvävedioxid, men även tidvis partiklar (PM₁₀). Trots vidtagna åtgärder kvarstår problemet med att klara normen för kvävedioxid. Följande åtgärder antas ha en positiv inverkan på utsläppen av luftföroreningar i planområdet. Åtgärderna är mer lokalinriktade och anses för projektet möjliga att påverka. I Bilaga 1 listas mer generella och stadsövergripande åtgärder.

5.1 Bullerskärmar och avåkningsskydd

Bullerskärmar primära syfte är att minska bullernivåerna från trafiken genom att blockera och att avböja ljudvågor. Det har dock visat sig att bullerskärmar även kan ha en positiv effekt på luftkvaliteten. Genomförda mätningar och modellberäkningar har påvisat både en begränsande och reducerande effekt på luftföroreningar omedelbart bakom bullerskärmen (SLB-analys, 2013; Bowker et al., 2007). Skärmarna kan öka den lokala turbulens (blandning och utspädning) och inducera den vertikala rörelse hos plymen, vilket i sin tur leder till reducerade koncentrationer. Studier tyder på att denna vertikala rörelse eller uppåtböjning av luft skapar en cirkulär hållighet i vindriktning från barriären, som innehåller en välblandad, och potentiellt lägre av koncentration av luftföroreningar (Brechler et al. 2014; Baldauf et al. 2009). Bullerskärmen höjd har stor inverkan på spridningen och effekten minskar med minskad skärmshöjd.

Bullerskärmarns effekt på ämnen som genomgår mer komplexa processer efter att de emitterats, som exempelvis partiklar är dock till viss del begränsad. Genom att partiklar kan genomgå olika koagulerings och kondensations processer, efter att de emitterats, samt att de kan deponeras på bullerskärmarns yta gör att det är många osäkerhetsparametrar som försvårar noggranna antaganden och beräkningar.

Norr om planområdet planeras den befintliga bullerskrämen att bytas ut mot ett cirka 4 meter högt avåkningsskydd. Åtgärden innebär att ett vägräcke placeras utmed vägen för att fånga in och omdirigera fordon som är på väg att åka av vägen. Likt bullerskärmar så är avåkningsskyddets främsta syfte inte att förbättra luftkvaliteten, utan istället att minska sannolikheten för att en olycka med farligt gods ska inträffa på den aktuella vägsträckan. Om en olycka ändå inträffar, ska den även minska konsekvensen för omgivningen. Avåkningsskyddet antas dock ha en reducerande effekt på halterna av kvävedioxid och partiklar (PM₁₀). Mätningar bakom en 4 meter hög skärm har påvisats ge signifikant lägre halter i jämförsele med mätningar utan skärmar (Danish road institute, 2011).

De planerade kontorsbyggnaderna i planområdet i Norra Gårda antas inte försvåra utvädringen av luftföroreningar. Husens höjd kommer istället ha en viss avskärmade effekt på luftföroreningarna, som genereras från vägtrafiken. Den förändring som sker av bebyggelsen i utbyggnadsalternativet medför därför inte att människor som vistas i den planerade torgytan utsätts för en ökad risk för exponering av hälsofarliga luftföroreningar jämfört med nuläget.

5.2 Vegetation

Vegetation som placerats i närheten av vägtrafik har påvisats ha en inverkan på föroreningskoncentrationen. Trädens grenar och löv bildar en komplex och porös struktur, som ökar turbulensen och underlättar därigenom spridningen och blandningen av luftföroreningar. Träd och annan vegetation kan även verka luftföroreningsreducerande genom att öka upptaget (depositionen) av luftföroreningar, i synnerhet för partiklar (Baldauf et al. 2009).

Det finns flera faktorer som påverkar depositionen av partiklarna på träden. Skillnader i partiklarnas egenskaper, så som storleken, geometrin och kemiska sammansättningen anses som de viktigaste. Det är de allra minsta (<0.1 mikrometer, μm) och de allra största partiklarna ($1 - 10 \mu\text{m}$), som har högst chans att deponeras på träden. Den lokala vägtrafiken ger upphov till just dessa två partikelfraktioner, varav den största partikelfractionen utgör det största lokala bidraget till PM_{10} halterna. Detta innebär att trädplantering skulle utgöra ett bra sätt att reducera halterna vid planområdet. Val av trädart har visat sig vara av betydelse, då studier påvisat relativt stora skillnader i partikelupptag mellan olika trädarter. Trädplanterings utformning och omfattning påverkar också hur mycket partiklar som kommer att deponera.

Trädplanteringar kan minska ozonhalterna genom att ozonet, som är en reaktiv gas, deponeras på träden eller absorption (passera in) via tex bladens/barrens klyvöppningar. Kvävedioxidhalterna i gatumiljö påverkas och begränsas av mängden ozon som finns tillgänglig för oxidation av kväveoxid till kvävedioxid. Träden kan därmed ha en indirekt påverkan på kvävedioxidhalterna, genom att träden tar upp ozonet, vilket innebär att även kvävedioxidhalterna kan minska. Kvävedioxid kan även deponeras direkt på träden, dock är upptagseffektiviteten relativt låg, i synnerhet för barrträd (Johansson, 2009).

Det föreligger vissa osäkerheter gällande vegetationens exakta effekter på luftföroreningar. Variabler som exempelvis typ av träd, planthöjd, växtlighet tjocklek och trädartens blad- eller barryta samt kronutbredning kommer sannolikt att påverka blandningen och depositionen. Kunskapsläget om de specifika förhållandena mellan dessa faktorer är i dagsläget begränsad (Baldauf et al. 2009).

Förslagsvis placeras träd i planområdets norra delar, mellan avåkningsskyddet och byggnaderna. En del av de luftföroreningar som passerar över avåkningsskyddet, skulle då kunna deponeras på träden och därigenom minska den totala föroreningshalten inom planområdet.

6 Sammanfattande bedömning

För att skydda människors hälsa och miljön har regeringen utfärdat en förordning om miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft. Miljökvalitetsnormerna ska inte tillämpas för luften på arbetsplatser och kommer därför inte beröra de kontors- och verksamhetslokaler som detaljplanen föreslås medföra. Dock ska luften utanför lokalerna, som människorna i området exponeras för, bedömas mot de upprättade miljökvalitetsnormerna.

I Göteborg har vägtrafiken identifierats som den huvudsakliga källan till kvävedioxid och partiklar (PM_{10}), och högst haltnivåer uppmäts i samband med de stora trafiklederna. Övriga källor är sjöfart och industriella verksamheter men också långväga transporter från mer avlägsna källor, både inom Sverige och utanför landets gränser. Partiklar (PM_{10}) och kvävedioxid är de luftföroreningar som idag uppvisar höga halter i Göteborgsregionen och riskerar att överskrida de miljökvalitetsnormer som finns definierade. Luftföroreningar i stadsmiljö kommer främst från lokala källor.

I denna utredning har spridningsberäkningar utförts för området runt Venusgatan i Norra Gårda. Syftet med spridningsberäkningarna var att visa på fördelningen av kvävedioxid (NO_2) och partiklar (PM_{10}) inom det aktuella området samt att jämföra uppmätta och beräknade halter mot föreskrivna miljökvalitetsnormer och det nationella miljökvalitetsmålet, Frisk luft. Beräkningar utfördes dels för den nuvarande situationen, dels för år 2020 och 2030 med tillhörande emissionsfaktorer och beräknade framtida trafikmängder.

Resultatet från spridningsberäkningarna stämde väl överens med genomförda mätningar vid Gårda och påvisade att kvävedioxid är den föroreningen, som löper störst risk att överskrida miljökvalitetsnormerna inom det aktuella planområdet. Enligt Miljöförvaltningen mätningar är trenden för kvävedioxid generellt svagt nedåtgående i både tak- och gatunivå (Göteborg, 2015), vilket även bekräftas av spridningsberäkningarna. Enligt beräkningarna bedöms dygnsmedelvärdet för kvävedioxid vara den miljökvalitetsnorm, som är svårast att klara inom planområdet. Det är i synnerhet planområdets norra delar som riskerar att överskrida miljökvalitetsnormerna i nuläget och för år 2020.

Halterna av kvävedioxid beräknades minska till både 2020 och 2030 i jämförelse med nuvarande situation. Förklaringen till de kraftigt reducerade kvävedioxidhalterna för scenariot 2030, är en kombination av att bakgrundhalterna, enligt SMHIs beräkningar, förväntas minska med cirka 40 % och att teknikutvecklingen kommer ge minskade direktemissioner. Detta antagande görs även med de framtida trafikökningarna medräknade.

Den föreslagna torgytan i planområdets södra del antas medföra att fler människor utsätts för exponering av luftföroreningar jämfört med nuläget. Torgytan klarar dock miljökvalitetsnormerna för samtliga scenarion förutom dygnsmedelvärdet i nulägetssituationen, där riskerar miljökvalitetsnormen att överskridas enligt beräkningarna. Viktigt att tillägga är att spridningsmodellen, Aermot, varken tagit avåkningsskyddet eller byggnaderna i beaktning. Både avåkningsskyddet och byggnaderna antas dock enligt OSPM-modellen ha en viss reducerande effekt på kvävedioxid- och partikelhalten, genom

att verka som en avskärmade barriär. Genom att plantera träd i närhet och i anslutning av byggnaderna, antas en ytterligare reducerande effekt på luftföroreningarna. Studier har kunnat påvisa störst reducerande effekt vid kombination av buller/avskärmingskärmar och vegetation. Med detta i åtanke görs antagandet att miljö kvalitetsnormerna sannolikt kan komma att klaras på torgytan, för samtliga scenarion.

Partikelhalternas års- och dygnsmedelvärde förändras inte nämnvärt mellan de olika scenarion. Miljö kvalitetsnormerna klaras dock för samtliga scenarion och antas inte vara begränsande i framtiden. Anledningen till att partikelhalterna mer eller mindre hålls konstanta, är att den antagna minskningen i andelen fordon med dubbdäck motverkas av den prognostiserade trafikökningen. Framtidsprognoserna av partiklarnas bakgrundshalter är inte heller lika positiv som för kvävedioxid.

Det finns inte någon nivå under vilken inga negativa hälsoeffekter uppkommer, i synnerhet för partiklar. Därför är fördelaktigt med så låga luftföroreningshalter som möjligt där folk vistas. De högsta halterna beräknas ske i de norra delarna av planområdet och det är bra om planen utformas så att människor inte uppmuntras till vistelse i detta område. Förslagsvis kan entréer placeras bort från den utsatta sidan av huset som vetter mot E6/E20. Det är även att föredra om tilluften för ventilation inte tas från fasader som vetter mot E6/E20, utan från taknivå eller från andra sidan av byggnaden.

7 Referenser

Baldauf, R., Watkins, N., Heist, D., Bailey, C., Rowley, P., & Shores, R. (2009). Near-road air quality monitoring: Factors affecting network design and interpretation of data. *Air Quality, Atmosphere & Health*, 2(1), 1-9.

Barck C., Lundahl J., Halldén G. et al. Brief exposures to NO₂ augment the allergic inflammation in asthmatics. *Environ Res.* 2005; 97(1):58-66

Bowker, G. E., Baldauf, R., Isakov, V., Khlystov, A., & Petersen, W. (2007). The effects of roadside structures on the transport and dispersion of ultrafine particles from highways. *Atmospheric Environment*, 41(37), 8128-8139.

Brechler, J. & Fuka, V. (2014). Impact of Noise Barriers on Air-Pollution Dispersion. *Natural Science*, 6, 377-386 <http://dx.doi.org/10.4236/ns.2014.66038>

Danish road institute. (2011). Optimized noise barriers. Report 194

EEA. (2013). Air quality in Europe 2013. Report No 9/2013. ISSN 1725-9177

FAIRMODE. (2011). Guide on modelling Nitrogen Dioxide (NO₂) for air quality assessment and planning relevant to the European Air Quality Directive. ETC/ACM Technical Paper 2011/15

Göteborgs Stad. (2013). Utvärdering av dubbdäcksförbudets effekt på luftkvaliteten på Friggagatan. Utredningsrapport 2013:8

Göteborgs Stad. (2014). Årsrapport 2013. Luftkvaliteten i Göteborgsområdet. R 2014:10. ISBN nr: 1401-2448

Göteborgs Stad. (2015). Årsrapport 2014. Luftkvaliteten i Göteborgsområdet. R 2015:6. ISBN nr: 1401-2448

Johansson, C. (2009). Påverkan på partikelhalterna av trädplantering längs gator i Stockholm. SLB 2:2009

Johansson, J., Norman, M. & Gustafsson, M. (2008). Genomsnittliga emissionsfaktorer för PM₁₀ i Stockholmsregionen som funktion av dubbdäcksandel och fordonshastighet. SLB 2:2008

Naturvårdsverket. (2014). Luftguiden – Handbok om miljökvalitetsnormer för utonhusluft. Handbok 2014:1. ISBN 978-91-620-0178-0

SLB-analys. (2013). Luftutredning vid kv Månstenen i Solberga. LVF 2013:5

SMHI. (2012). Luftkvaliteten i Sverige år 2020. Meteorologi Nr 150. ISSN: 0283-7730

SMHI. (2013). Luftkvaliteten i Sverige år 2030. Meteorologi Nr 155. ISSN: 0283-7730

Staxler L., Järup L. & Bellander T. (2001). Hälsoeffekter av luftföroreningar - En kunskapssammanställning inriktad på vägtrafiken i tätorter. Rapport från Miljömedicinska enheten 2001:2

Svensson, T. & Hedström, R. 2003. Hastighetsdämpande åtgärder och integrerad stadsplanering – En litteraturstudie. VTI meddelande 946. Linköping: Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Trivector. (2012). Effekter av generell hastighetssänkning i Göteborg. PM 2012:22

Trivector. (2014). Trängselskattens principer och effekter i staden – en beskrivning av trängselskattens effekter jämfört med andra styrmedel. PM 2014:57

8 Bilaga 1 Luftföroreningsreducerade åtgärder

8.1 Bilaga 1 Dubbdäcksförbud

Dubbdäck ökar slitaget av asfalten avsevärt mer än dubbfria alternativ och är en betydande källa av grova partiklar under torra barmarksförhållanden (Göteborgs Stad, 2015). Högsta emissionerna av partiklar uppkommer på senvintern/våren. Under denna period är dubbdäcksanvändningen fortfarande hög, vägbanorna är ofta torra och ackumulerat material från sand och saltning på vägbanan efter vintern, virvlas upp och hålls suspenderande. Under vintern förekommer generellt något lägre partikelhalter, tack vare att vägbanorna är frusna och/eller våta vilket gör att partiklarna till stor del binds i vägbanan (Johansson et al. 2008).

Göteborgs Stad har infört dubbdäcksförbud på Friggagatan och Odinsgatan, och Miljöförvaltningen har utvärderat effekten av dubbdäcksförbudet på luftkvaliteten och kommit fram till förbudet dels har en direkt effekt på dubbdäcksanvändningen på gatan och dels en indirekt effekt i Göteborg som helhet. För att fastställa effekten av dubbdäcksförbudet på den generella luftkvaliteten i Göteborg, krävs detaljerad mätdata över den totala fordonsmängden samt trafikarbetsfördelningen mellan olika fordonsslag.

Vid uppskattningar baserat på mätningarna har man försökt visa hur många procent av personbilarna skulle få använda dubbdäck för att miljö kvalitetsnormerna ska klaras vid olika gaturum. Dessa uppskattningar är dock befästa med viss osäkerhet, då toleransen vad gäller dubbandel, eller hur stor dubbdäcksandel en väg "tål", varierar mellan olika år, beroende på meteorologiska förhållanden och bakgrundshalterna (Johansson et al. 2008). Det kan dock fastställas att minskad dubbdäcksandel leder till minskade partikelhalter.

8.2 Partikelbindande medel

Partikelbindande medel är en blandning av vatten och magnesiumklorid, som sprids på vägbanan för att minska partikelhalterna. Högst effekt erhålls ett par dagar efter det att medlet spridits och avtar därefter gradvis. Efterföljande mätningar på platser där det partikelbindande medlet spridits har kunnat visa på en 30 procentig reduktion av halten partiklar i luften.

Miljöförvaltningen sprider partikelbindande medel på tre vägavsnitt (E6/E20), Alingsåsleden och Redbergsvägen) intill planområdet i Norra Gårda. Detta antas reducera antalet tillfällen med förhöjda partikelhalter i området.

8.3 Lokala trafikreglerande åtgärder

Bilförbud – Enligt lagen (1990:1079) om tillfälliga bilförbud får Regeringen, eller efter dess bemyndigande en kommun, fatta beslut om tillfälligt förbud mot trafik med person- och lastbilar inom vissa områden av kommunen. För att fatta ett sådant beslut måste luftföroreningarna uppnå nivåer som innebär akuta hälsorisker för dem som vistas i kommunen.

Göteborgs kommun har rätt att fatta beslut om tillfälligt bilförbud inom vissa delar av kommunen (så kallade förbudsområden) i enlighet med regeringens utfärdade förordning (SFS 1990:1080). För att förordningen ska kunna tillämpas måste vissa kriterier uppfyllas. Halten av bland annat kvävedioxid måste uppgå till minst 240 µg/m³ luft under minst fyra timmar i följd samt att halterna väntas bestå under minst ett dygn. Föroreningarna ska mätas på lägst 15 meters höjd, och i lägen som inte är direkt exponerade mot föroreningskällan. Kommunen ska ha antagit en särskild beredskapsplan, där förbudsområdena utformas så att genomgående trafik inte hindras i onödan.

Göteborgs kommun har gjort bedömningen att det är mycket osannolikt att den beskrivna luftföroreningssituationen uppkommer och har därför inte upprättat en beredskapsplan, som lagen föreskriver. Detta innebär för närvarande att Göteborgs kommun inte på rättslig grund kan utfärda ett bilförbud, även om en situation med ovannämnda luftföroreningar trots allt skulle uppstå.

Enligt förordningen (SFS 1990:1080) skulle Göteborgs kommun, om förordningens bestämmelser vore uppfyllda, kunna stänga av E6 och därigenom minska luftföroreningarn i Norra Gårda. Detta anses dock som osannolikt dels med tanke på förordningens bestämmelser om att genomgående trafik inte får hindras i onödan och dels att E6 är en statlig allmän väg och ett riksintresse för kommunikationer. Att vidta trafikregleringar som en åtgärd för att reducera luftföroreningar är till viss del tveydigt när det kommer till att mäta effekten av den vidtagna åtgärden. En avstängning av ett antal gator antas ha en reducerande effekt på dessa gator, men det kommer sannolikt inte att minska den totala trafiken, utan endast omfördela den. Det föreligger därför en risk att man endast förflyttar problemet med överskridanden.

Hastighetssänkningar – Fler och fler kommuner i Sverige använder sig av olika former av hastighetsdämpande åtgärder i sina tätorter, i första hand för att åstadkomma säkrare trafikmiljöer och förbättra transportsystemets funktionssätt. Det är idag allmänt accepterat att det finns en stark koppling mellan körförlopp (dvs. hur fordonet framförs) och avgasutsläpp, liksom mellan avgasutsläpp och fordonets frekvens och storlek på såväl acceleration som retardation. Därför kan hastighetsdämpande åtgärder vara viktiga utifrån ett luftkvalitetsperspektiv.

Det kan konstateras att körförloppet med accelerationer, retardationer och hastighetsnivåer är avgörande för åtgärdernas effekt på bränsleförbrukning och utsläpp av kolväten (HC), kväveoxider (NO_x) och kolmonoxid (CO). Vid införande av hastighetsdämpande åtgärder, t.ex. lägre hastighetsgränser, är det mycket viktigt att se till att åtgärderna inte ger upphov till ökade variationer i körförloppet eller köbildning. Väl utformade hastighetsdämpande åtgärder skulle kunna medföra lägre utsläppsnivåer än fysiska konstruktioner, som kan ge upphov till inbromsningar och accelerationer. Införda åtgärder har påvisats medföra minskade avgasutsläpp av NO_x, HC och CO, framför allt på 30-gatorna, men även på det totala gatunätet (Svensson & Hedström, 2003). För partiklar är effekten av minskade hastigheter lite mer oviss. Med ökad hastighet, ökar fordonens emissioner av partiklar och uppvirvling av partiklar från vägbanan. Samtidigt med ökad hastighet ökar också den trafikgenererade turbulensen vilket ökar

utspädningen av partikelemissionerna. Fordonsturbulensen har påvisats vara mycket viktig för utspädningen i smala gaturum, där luftkvalitetsproblemen oftast är störst. Då partikelhalterna är så beroende av platsspecifika variabler, saknas det därför verifierade samband mellan hastighet och partikelhalter (Trivector, 2012).

För att åstadkomma bästa möjliga hastighetsändring måste gatumiljön stödja de önskade hastighetsnivåerna. Att enbart minska hastighetsbegränsningen från 50-40 km/h och 40-30 km/h, har visat sig minska medelhastigheten med ca 2-3 km/h. Om trafikanterna verkligen ska förändra hastigheterna med 10 km/h, bör begränsningen kännas både naturlig och acceptabel. Oavsett hastighetsgräns är de verkliga medelhastigheterna betydligt högre på breda gator med god sikt än på smalare gator med begränsad sikt.

8.4 Ekonomiska styrmedel (trängselskatt och avdragsratt för kollektivresor)

Ekonomiska styrmedel, i form av bidrag, skatter eller avgifter, används i många sammanhang för att påverka människors beteende, och har också visat sig fungera förhållandevis effektivt. Detta innebär att ekonomiska instrument kan vara verksamma även när det gäller att påverka transportbeteende.

Trängselskatt har som syfte att minska trängseln i hårt trafikbelastade områden och under tider med kapacitetsproblem, genom att införa en högre kostnad för resor vid dessa platser och tider. Resultatet blir att en viss andel av resenärerna, från innan trängselskattens införande, nu väljer att avstå från just dessa bilresor eller att i viss mån samordna sig med andra. Resenärer kan även alternativt välja andra färdmedel, som kollektivtrafik, cykel, resa vid andra tidpunkter, byta målpunkt eller resväg för ärendet.

På så sätt fungerar trängselskatt som ett incitament, vilket inte är att förväxla med en reglering, som istället styr vad som är tillåtet och inte. Reglerande åtgärder är exempelvis att förbjuda biltrafik på utvalda gator eller endast tillåta varutransporter under vissa tider. Åtgärder med incitament (trängselskatt) ger resenärer möjligheten att själv välja hur de ska anpassa sig, men som även innebär att de kan behålla sitt ursprungliga beteende. De resenärer för vilka det skulle varit en särskilt stor uppoffring att avstå från bilresan blir kvar i sitt gamla beteende (och betalar trängselskatten) (Trivector, 2014).

Trängselskatt infördes den 1 januari 2013 i Göteborg med syftet att bland annat förbättra luftkvaliteten och bidra till finansiering av Västsvenska Paketet. På trafikleden E6/E20 förseddes med portaler för trängselskatt. Biltrafiken minskade under 2013 jämfört med 2012, vilket generellt ledde till mindre miljöpåverkan i Göteborgsområdet. Antalet resande med andra transportmedel så som cykel- och kollektivtrafik ökade under samma tidsperiod. Detta mycket tack vare satsningar på utbyggnad och upprustning av cykelbanor, och utökning av busskörfält, vilket gav bättre framkomligheten och därigenom ökad punktlighet och i viss mån minskade restider. Störst minskning i både trafikmängd och därav luftföroreningar erhålls på gator i direkt anslutning till portalerna, där uppoffringen att köra är som störst. Effekten antas avta med avståndet till gatorna med portalerna.

Miljöförvaltningen i Göteborg har utrett effekten av trängselskattens införande på luftkvaliteten i Göteborgsområdet. Utredningen framhåller att halter av både partiklar

(PM₁₀) och kvävedioxid har minskat sedan införandet av trängselskatten. Partiklar uppvisar en större minskning än kvävedioxid. En förklaring till varför minskningen av kvävedioxid var så låg och varför trängselskatten inte haft större effekt antas vara den ökade andelen dieslbilar i fordonsflottan. Dieslbilar har en högre andel direktemitterad kvävedioxid än bensinbilar och utgör ett ökande problem för varför det är svårt att klara miljö kvalitetsnormerna, framförallt i gaturummen i större städer.

Det är många faktorer som påverkar halterna av kvävedioxid och partiklar, och det är därav svårt att dra slutsatser om vilket effekt trängselskatten har haft på minskningarna av luftföroreningarna. Kvävedioxid- och framförallt partikelhalterna avgörs till stor del av rådande meteorologiska förhållanden. Vid jämförelser mellan olika halter och år är det därför viktigt att bedöma om året föregicks av meteorologiska förhållanden som gynnade uppkomsten av låga eller höga halter (Göteborgs stad, 2015).

8.5 Tekniska krav och utveckling (utsläppskrav och miljözoner)

Upprättande av en miljözon anses som viktigt åtgärd för att klara miljö kvalitetsnormerna, som föreskriver att staden ska kunna garantera invånarna en godtagbar luftkvalitetsnivå. Miljözonen ställer utsläppskrav på tunga lastbilar och bussar (totalvikt över 3,5 ton) som trafikerar stadens inre delar. På så sätt uppnås en emissions minskning där nyttan är som störst eller med andra ord där flest människor bor, arbetar och därigenom exponeras för luftföroreningar. Miljözonen utgör ett viktigt och behövligt komplement till de utsläppskrav som ställs på nya fordon, då den kan reglera att gamla och högemitterande fordon inte nyttjas i staden.

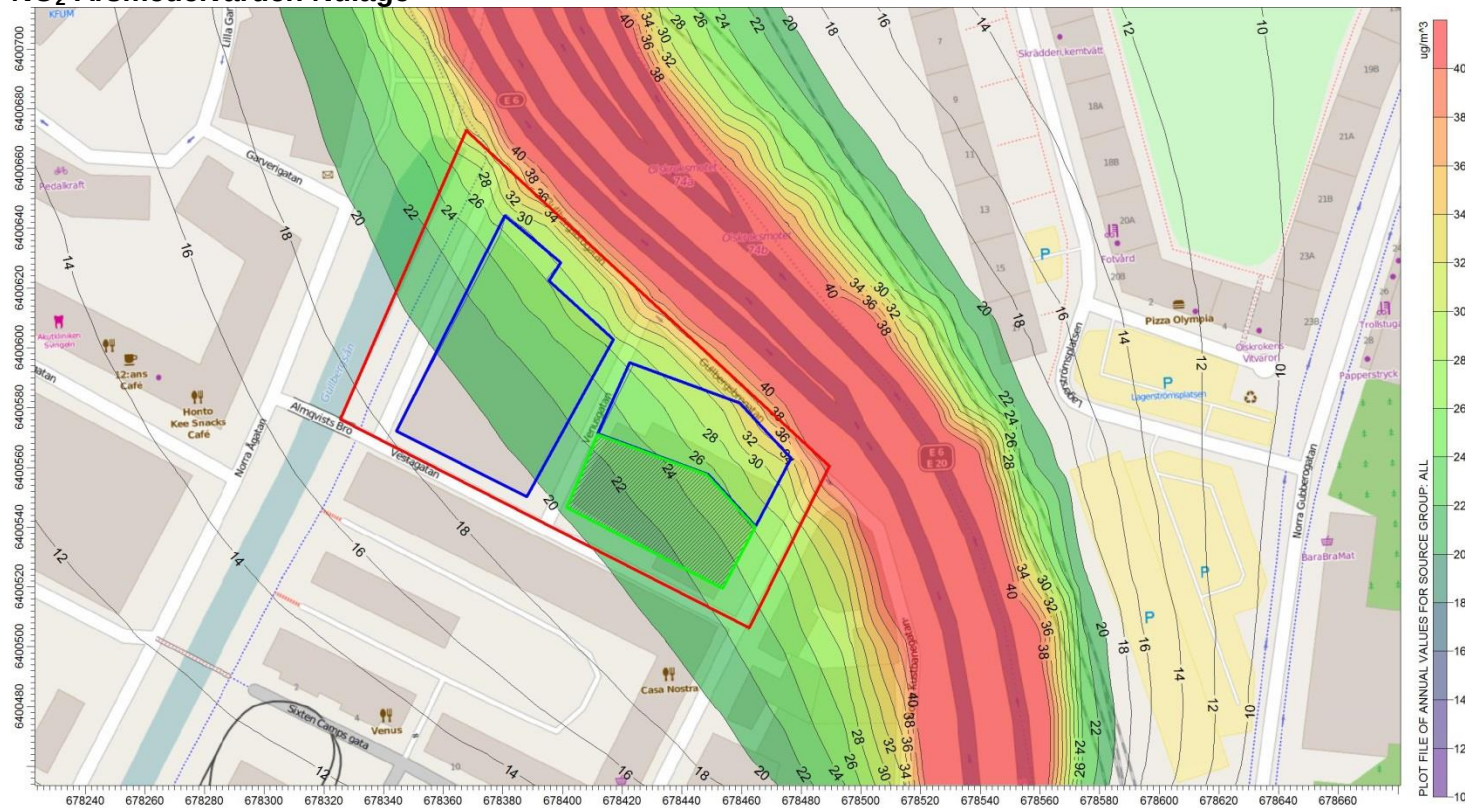
Miljözonens regleringar är även tänkt att stimulera fordonsägare att investera i fordon med högre miljöklasser, för att på så sätt kunna öka utnyttjandetiden i miljözonen. Alla svenska städer med miljözon följer samma lokala bestämmelser och baseras på de föreskrivna reglerna i Trafikförordningen (SFS 1998:1276, kapitel 10). Detta medför att EU:s miljöklassning av fordon avgör vilka fordon som är tillåtna inom miljözon. Planområdet ligger inom Göteborgs miljözon men utgör den nordöstra gränsen av zonen. De anslutande vägarna E6/E20 innefattas därför inte av de utsläppskrav som ställs på fordonen inom miljözonen.

Krav på utsläpp av en rad olika luftföroreningar från fordon regleras i gemensamma bestämmelser inom EU. Detta innebär att Sverige måste implementera eventuella ändringar och tillägg, vilket ger små möjligheter att agera på egen hand. Sedan 1982 finns fastställda regler för tillåtna avgasutsläpp från tunga fordon i Europa. Bestämmelserna avser utsläppen av kväveoxider, kolmonoxid, kolväten och partiklar. Fokus har lagts på att minska utsläpp av partiklar och kväveoxider (NO_x), från i synnerhet dieselfordon. Då kväveoxider och kolväten är ozonbildande ämnen bör en utsläppsreduktion av dessa ämnen leda till märkbara förbättringar av hälsoförhållandena. Beteckningen Euroklass infördes 1990 (Euro 0). Därefter har kraven stegvis skärpts genom åren 1993 (Euro 1), 1996 (Euro 2), 2000 (Euro 3), 2005 (Euro 4) och 2008 (Euro 5). År 2014 införs Euro 6 och då sänks kraven på högsta tillåtna utsläpp av kväveoxider till 0,06 g/km (bensin) och 0,08 g/km (diesel) för personbilar och 0,40 g/km (2 g/km för Euro 5) för tunga fordon.

Hårdare krav på utsläppsmängder kommer driva på teknikutvecklingen, vilket förväntas leda till lägre halter av framförallt kvävedioxider. Denna slutsats görs även med den förväntade trafikökningen i åtanke. Personbilsflottan antas i framtiden förändras och andelen dieselfordon förväntas att öka markant. Den ökade användningen av diesel som bränsle i personbilar och ökade flöden av bussar skulle leda till högre direktemissioner av kvävedioxid från vägtrafiken (FAIRMODE, 2011).

9 Bilaga 2 Spridningskartor Venus

NO₂ Årsmedelvärden Nuläge

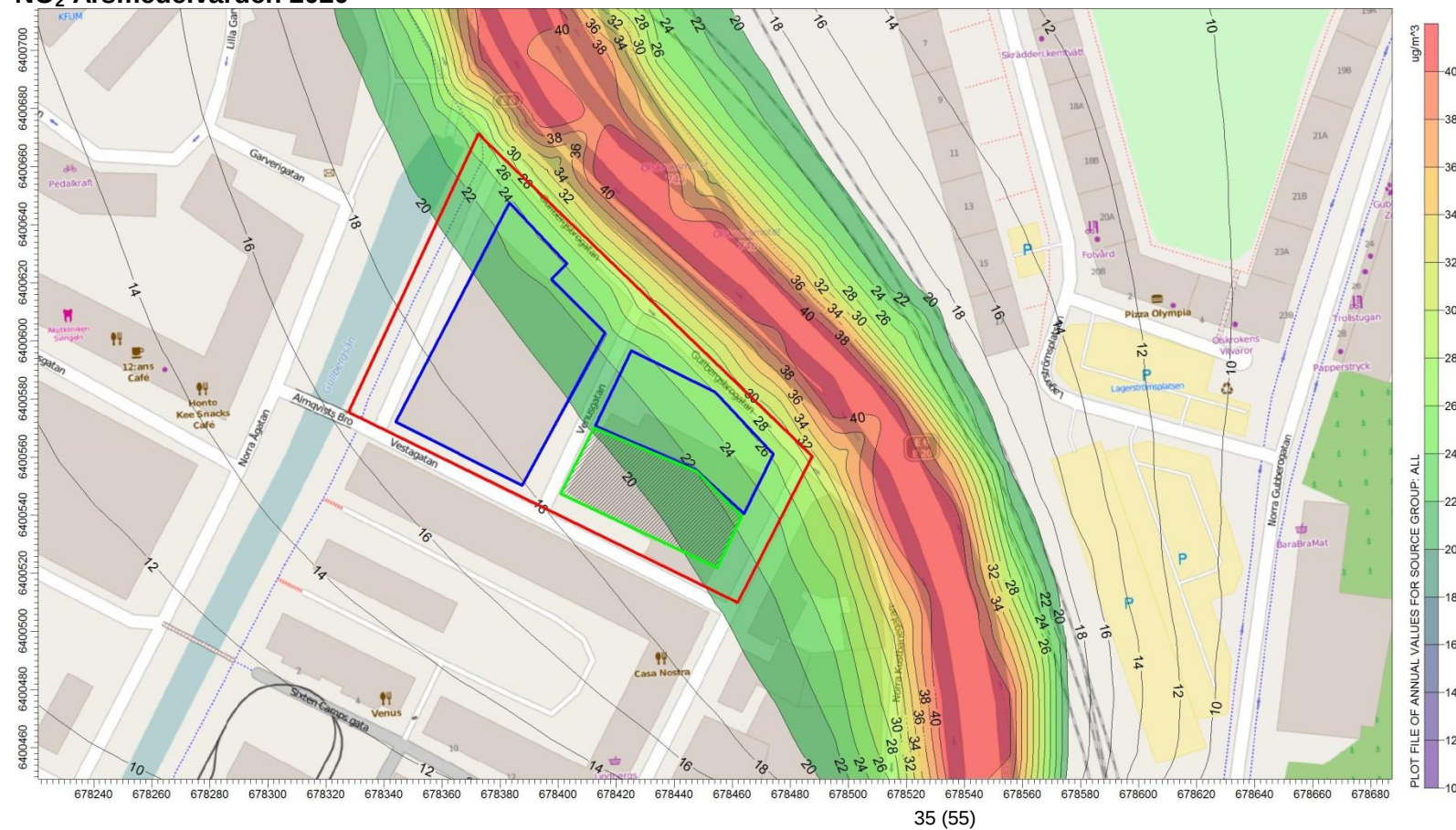


34 (55)

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

NO₂ Årsmedelvärden 2020

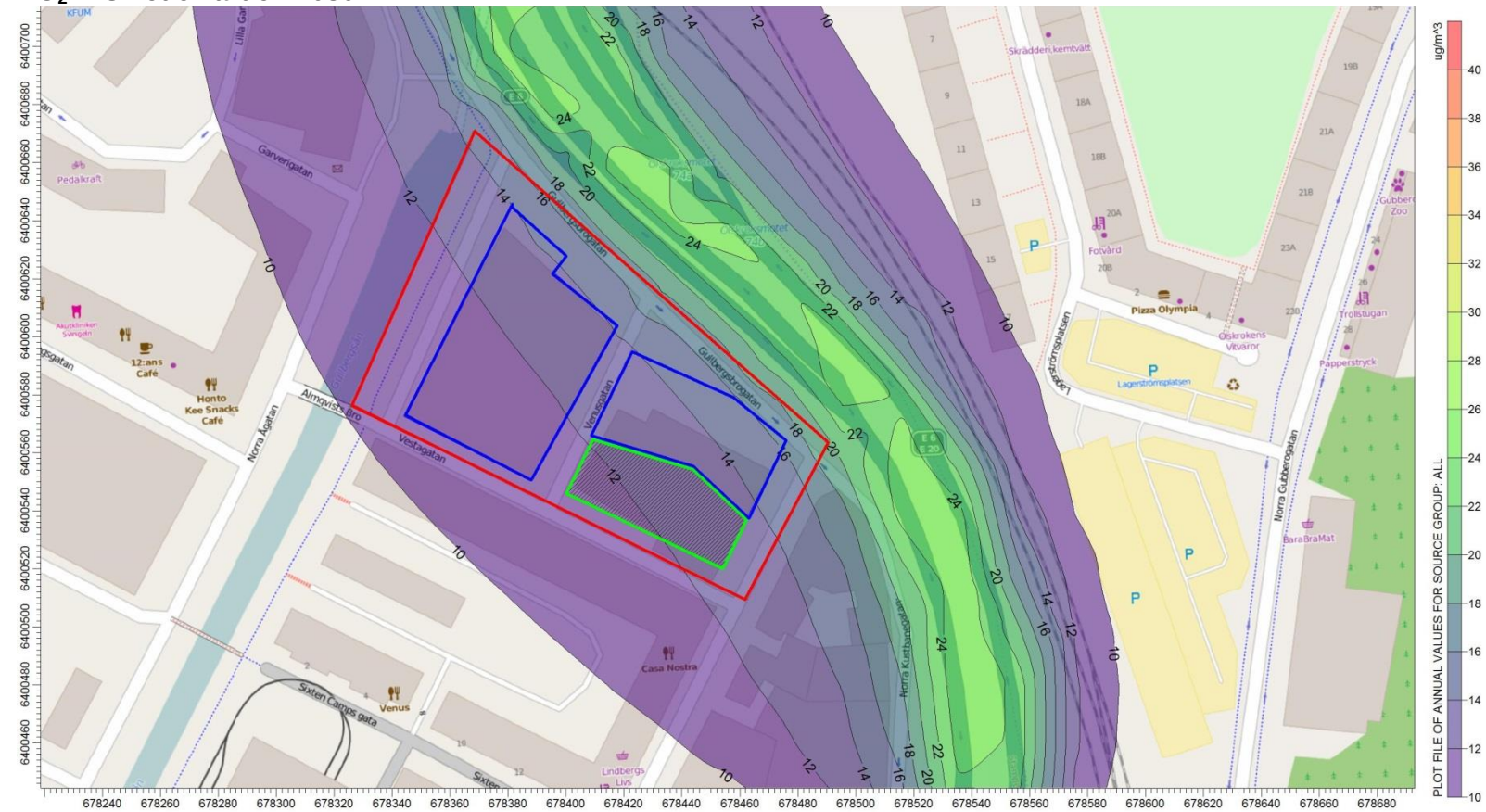


RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

SECTHO c:\lakes\laermod view\projekt\venus\rapport venus.docx

NO₂ Årsmedelvärden 2030

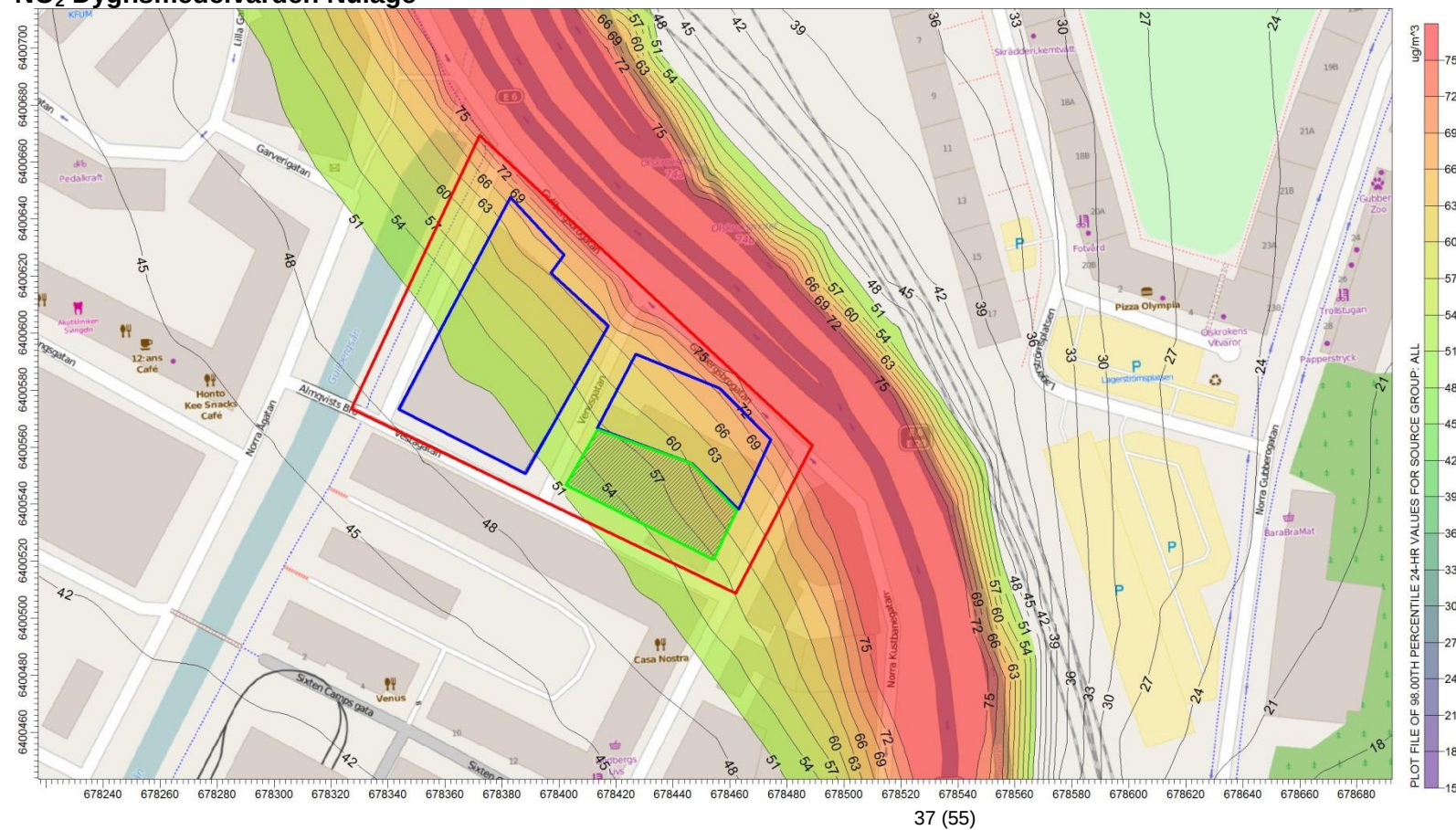


36 (55)

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

NO₂ Dygnsmedelvärden Nuläge

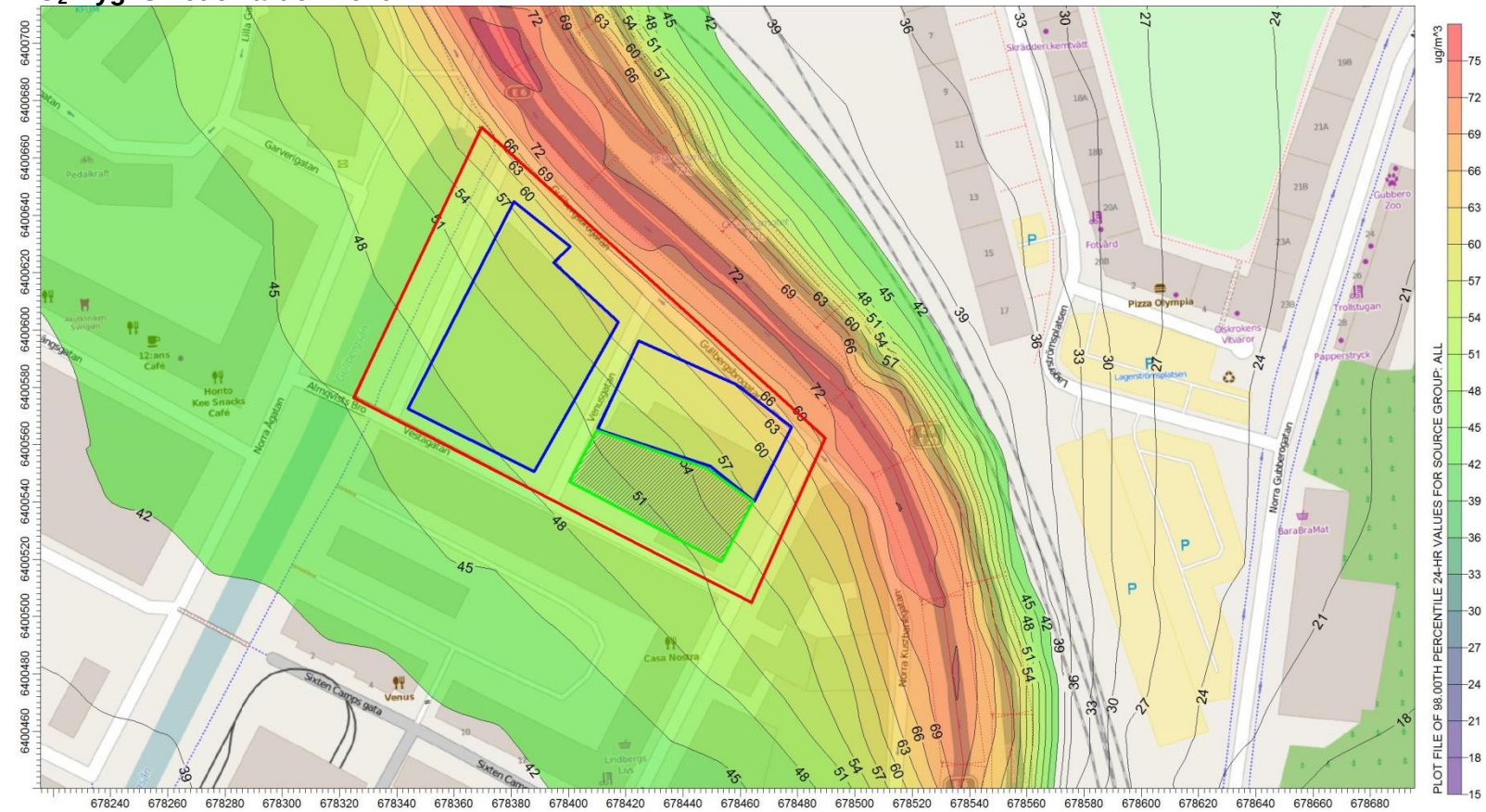


RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

SECTHO c:\lakes\laermod view\projekt\venus\rapport venus.docx

NO₂ Dygnsmedelvärden 2020



38 (55)

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

NO₂ Dygnsmedelvärden 2030

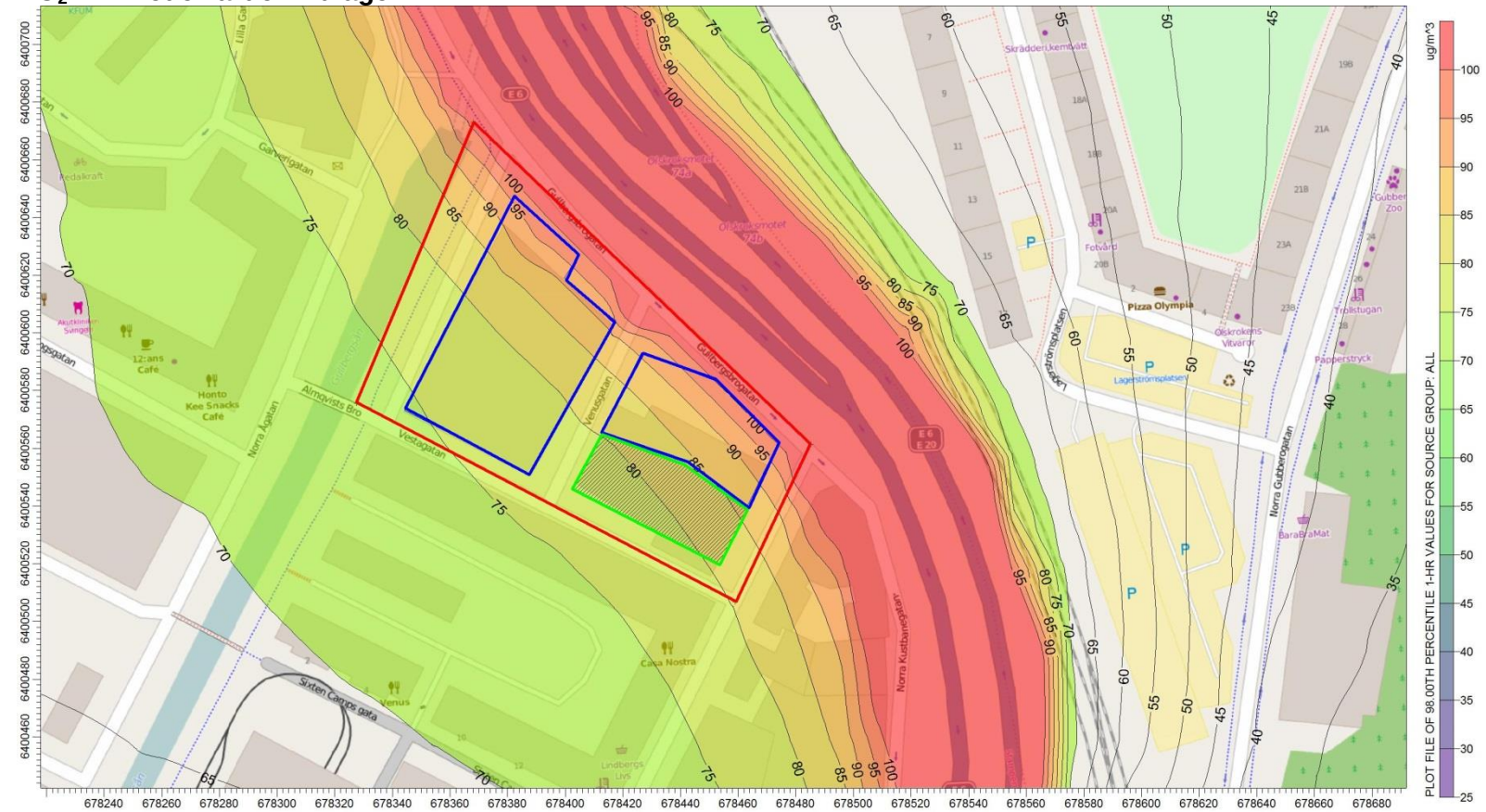


RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

SECTHO c:\lakes\laermod view\projekt\venus\rapport venus.docx

NO₂ Timmedelvärden Nuläge

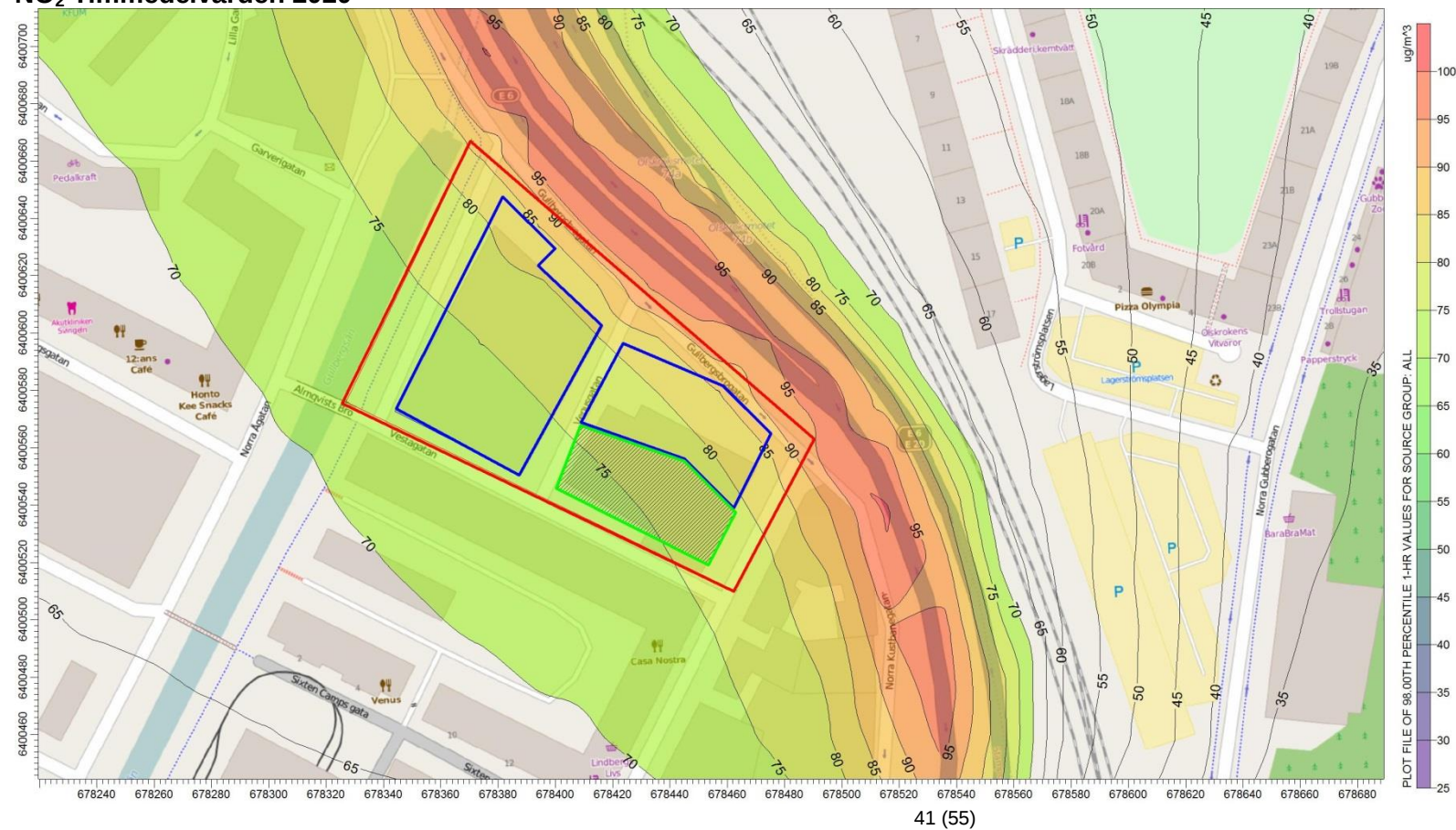


40 (55)

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

NO₂ Timmedelvärden 2020



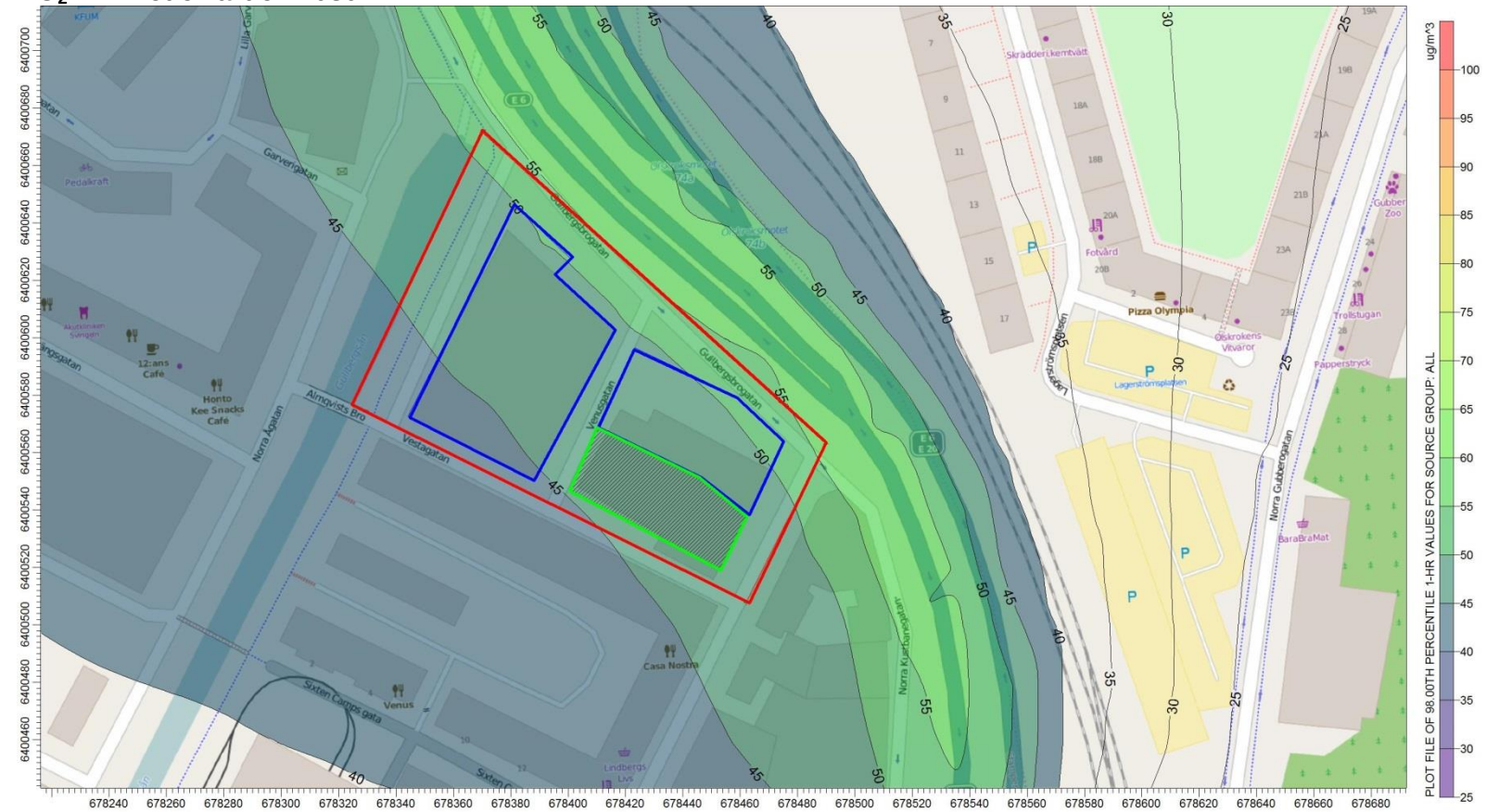
41 (55)

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

SECTHO c:\lakes\laermod view\projekt\venus\rapport venus.docx

NO₂ Timmedelvärden 2030

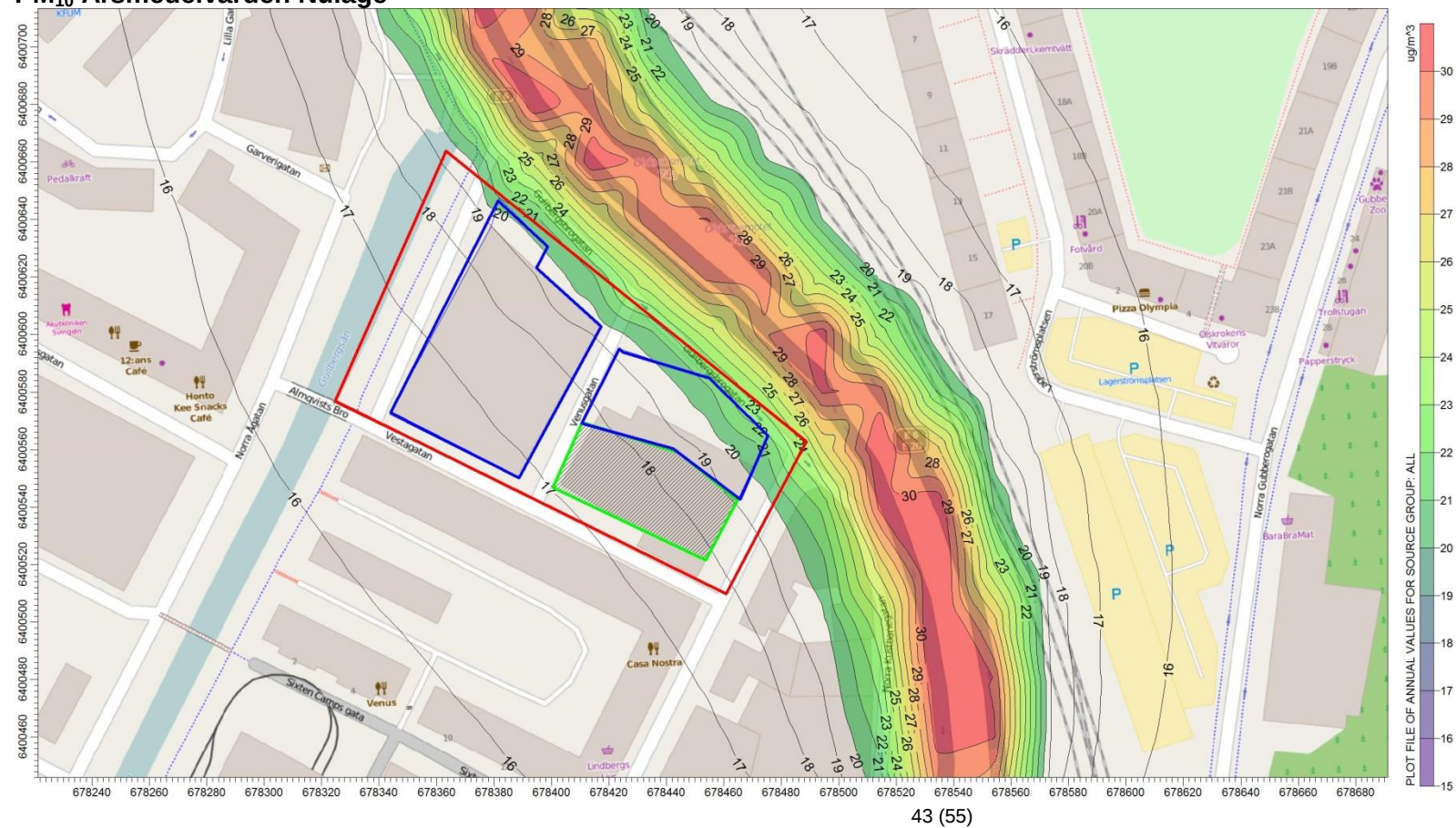


42 (55)

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

PM₁₀ Årsmedelvärden Nuläge

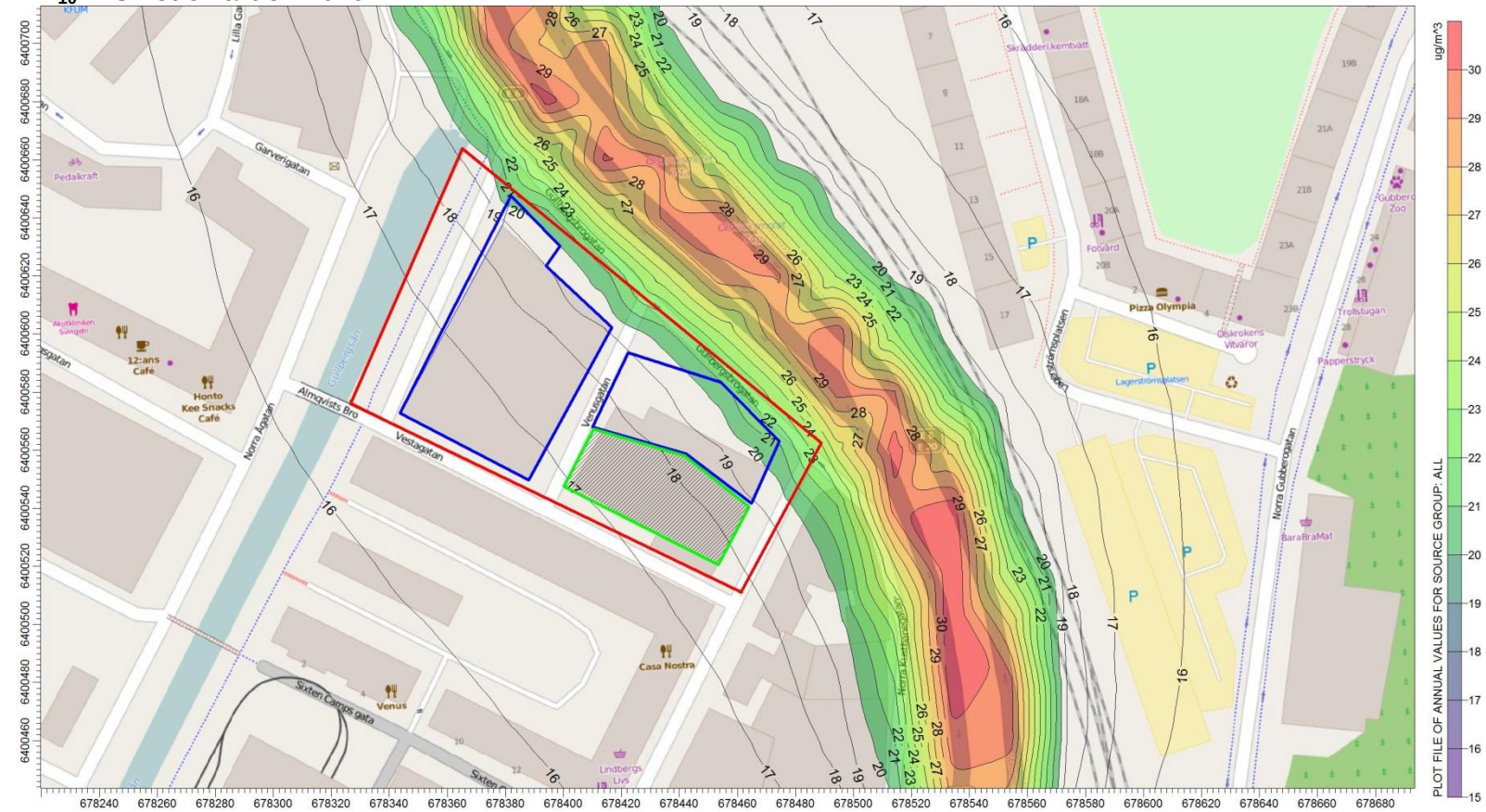


RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

SECTHO c:\lakes\laermod view\projekt\venus\rapport venus.docx

PM₁₀ Årsmedelvärden 2020

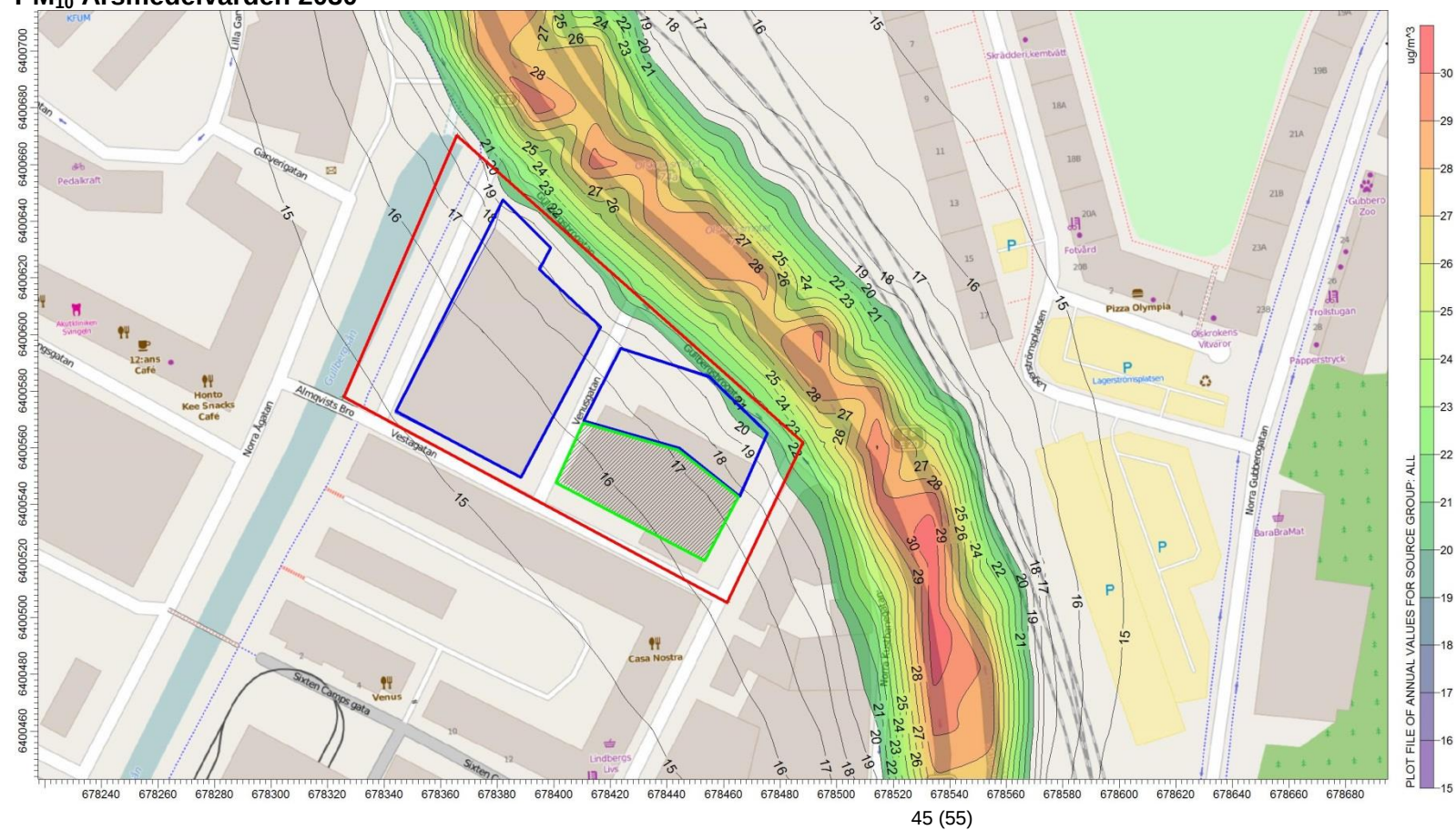


44 (55)

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

PM₁₀ Årsmedelvärden 2030

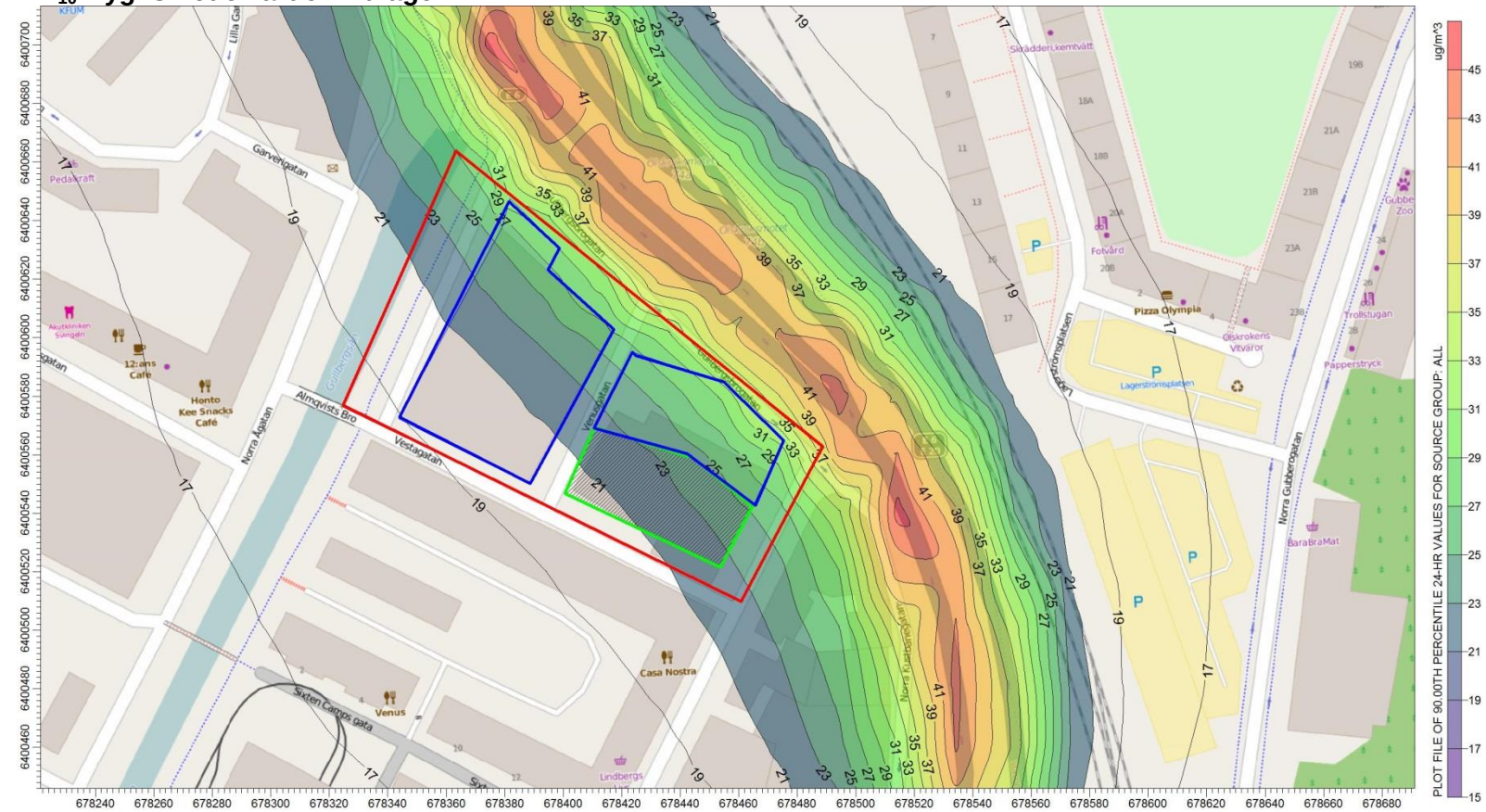


RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

SECTHO c:\lakes\laermod view\projekt\venus\rapport venus.docx

PM₁₀ Dygnsmedelvärden Nuläge

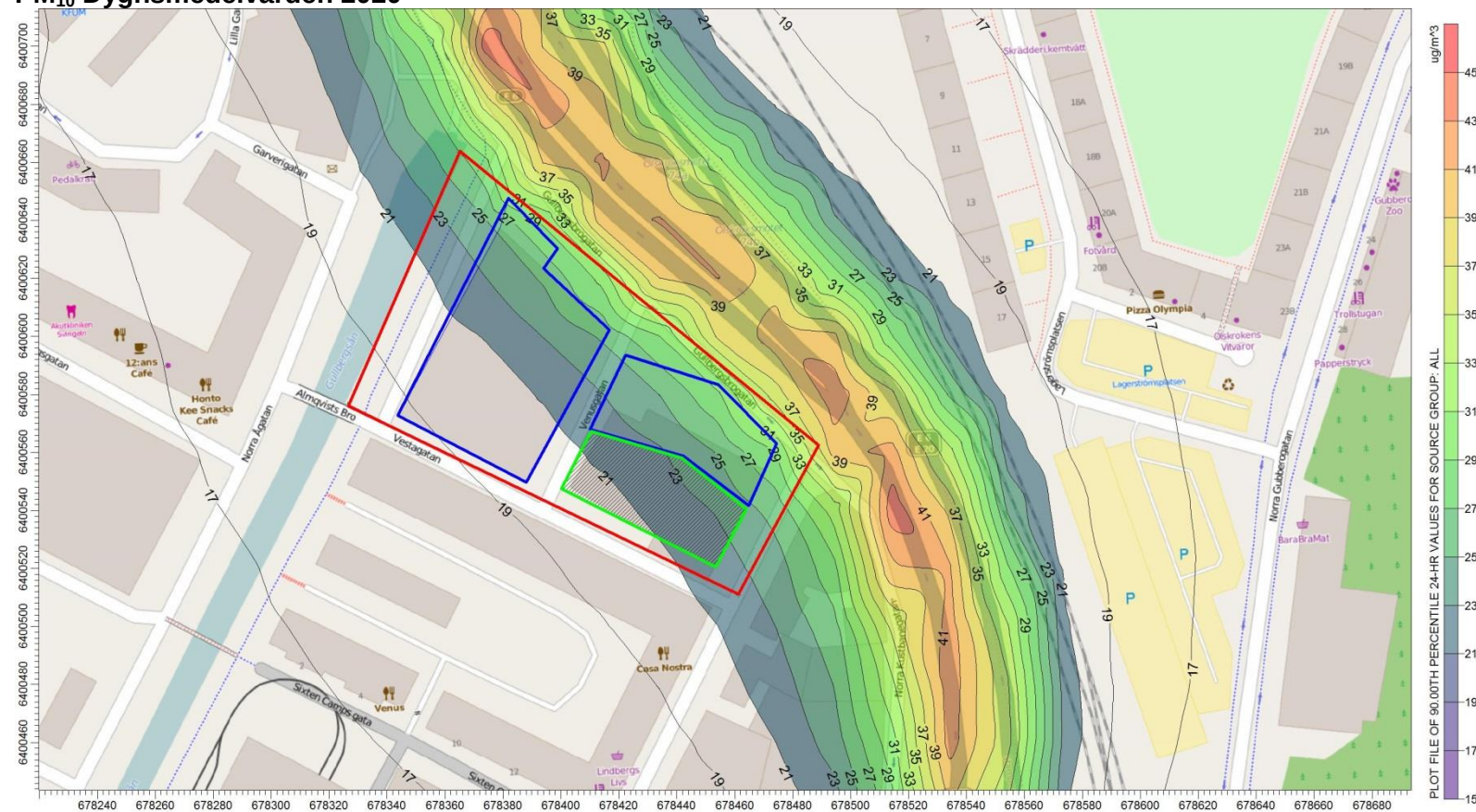


46 (55)

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

PM₁₀ Dygnsmedelvärden 2020



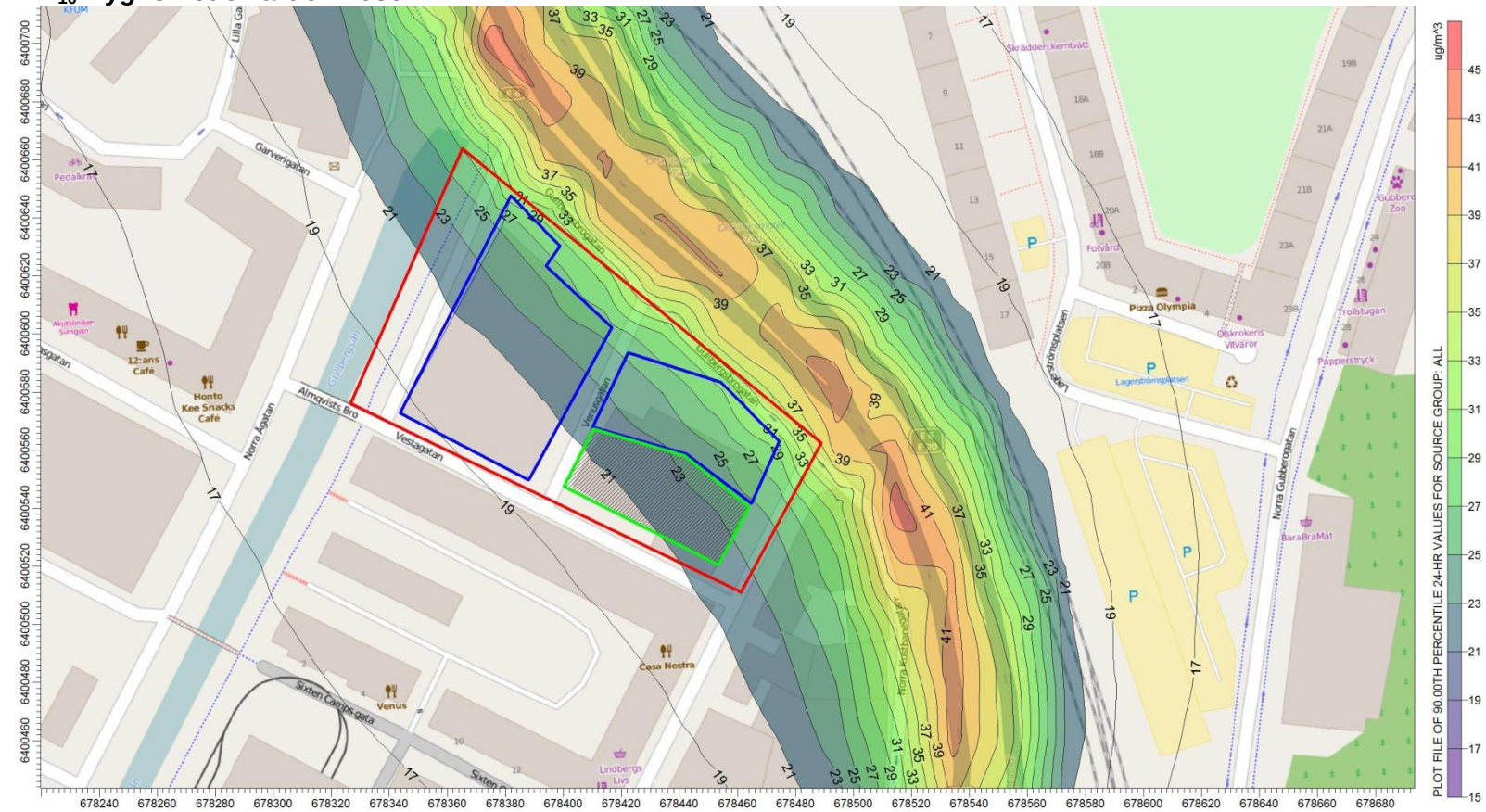
47 (55)

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

SECTHO c:\lakes\laermod view\projekt\venus\rapport venus.docx

PM₁₀ Dygnsmedelvärden 2030



48 (55)

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN

RAPPORT
2015-06-06

SPRIDNINGBERÄKNINGAR, DETALJPLAN FÖR VENUSGATAN