

## 16. Høringssvar til luftkvalitetsplan for NO<sub>2</sub> i København/Frederiksberg, Århus og Ålborg (2011-8004)

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et høringssvar til Miljøstyrelsens luftkvalitetsplan. Teknik- og Miljøudvalget skal godkende høringssvaret, der er vedlagt som bilag.

### INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at det vedlagte høringssvar fremsendes til Miljøstyrelsen
2. at vedlagte udkast til borgmesterbrev sendes til Miljøministeren på vegne af udvalget

### Problemstilling

Miljøstyrelsen har ansvaret for vurdering og styring af luftkvaliteten og at sikre, at Danmark overholder EU's grænseværdier for luftkvalitet. I Københavns overskrides grænseværdien for kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>) på flere gadestrækninger. Staten kan søge EU om udsættelse for overholdelse af grænseværdien til 2015, hvis der foreligger en lufthandlingsplan, der sandsynliggør at det vil lykkes.

Københavns Kommune modtog den 9. december 2010 høringmateriale om ovennævnte luftkvalitetsplan fra Miljøstyrelsen. I København har der over en årrække været problemer med at overholde grænseværdien for NO<sub>2</sub> der som udgangspunkt skulle have været opfyldt fra 1. januar 2010.

Luftkvalitetsplanen er sendt i høring den 9. december 2010 med høringsfrist 10. januar 2011. Teknik- og Miljøforvaltningen har derfor fremsendt foreløbigt høringssvar med forbehold for godkendelse i Teknik- og Miljøudvalget.

### Løsning

Luftforureningen i Københavns gaderum kommer langt overvejende fra vejtrafikken. Koncentrationer af visse forurenende stoffer såsom bly, kulilte og svovldioxid er faldende, mens luftens indhold af kvælstofdioxid NO<sub>2</sub> er stagneret. På trods af en faldende NO<sub>x</sub> udledning fra køretøjer, der skyldes skærpelse af emissionskravene til biler, har omvendt andelen af direkte NO<sub>2</sub> være stigende, idet der er kommet flere nye dieslbiler, der emitterer mere direkte NO<sub>2</sub>. Derfor er NO<sub>x</sub>-niveauet alt i alt stadig ikke faldende.

NO<sub>x</sub> er summen af NO og NO<sub>2</sub>. NO<sub>2</sub> er en sundhedsskadelig gas, som er luftvejsirriterende og kan nedsætte lungefunktionen og menneskers modstandskraft mod infektioner i lungerne. NO<sub>2</sub> er et problem for folk med luftvejssygdomme, som astma og kronisk bronkitis.

Statens luftkvalitetsplan iværksætter ikke nye tiltag, men tager udgangspunkt i de indsatser, som allerede er vedtaget. Planen udpeger miljøkrav ved nyindkøb af taxikøretøjer, som minimum skal leve op til energiklasse C eller bedre og indførelse af miljøzone i København, som de mest effektive indsatsområder. Det er Miljøstyrelsens vurdering, at indsatsområderne sammen med en løbende

stramning af euro normer for biler vil sikre overholdelse af EU's grænseværdi for NO<sub>2</sub> i 2015.

EU's grænseværdi for NO<sub>2</sub> er fastsat til 40 µg/m<sup>3</sup> og i 2009 var årsmiddelværdi for NO<sub>2</sub> på H.C. Andersens Boulevard på 50 µg/m<sup>3</sup> og på Jagtvej 43 µg/m<sup>3</sup>.

Miljøstyrelsen konkluderer, at forureningsniveauet for NO<sub>2</sub> i 2015 er på 37 µg/m<sup>3</sup>, som ligger under EU's grænseværdi. Miljøstyrelsen antager, at med overholdelse af grænseværdier på H. C. Andersens Boulevard, som er en af Danmarks mest trafikerede bygader, vil grænseværdierne også være overholdt på de øvrige trafikerede gader i København/Frederiksberg Århus og Aalborg.

Teknik og Miljøforvaltningen vurderer, at

1. Miljøstyrelsens luftkvalitetsplan ikke indeholder de fremadrettede og ambitiøse handlinger, som kommunen mener er nødvendige for at sikre overholdelse af NO<sub>2</sub>- grænseværdien i 2015.
2. Beregningerne i luftkvalitetsplanen er langt mere optimistiske, end de begninger Danmark Miljøundersøgelser udførte i 2009.

*Ad 1)*

Luftforurening fra trafik vokser i takt med stigende biltrafik og stigende andel af dieslbiler og forureningen er et alvorligt miljø- og sundhedsmæssigt problem, der kræver en ekstra indsats. Der er intet, der tyder på, at København i de kommende år får færre biler, og den omfattende biltrafik i København, der bl.a. medfører trængsel og luftforurening, kræver handlinger. Teknik- og Miljøforvaltningen anerkender, at de allerede vedtagne tiltag medfører en vis forbedring af luftkvaliteten, men vurderer ikke, at Miljøstyrelsens plan er tilstrækkelig for at sikre overholdelse af grænseværdien i 2015. Der er også behov for nye tiltag, der udvikler tekniske løsninger, begrænser trafikmængden og stiller miljøkrav til forurenende køretøjer.

Danmark Miljøundersøgelsers (DMU) virkemiddelkatalog fra 2009 konkluderede, at selv om miljøzonen bliver fuldt implementeret, og selv om der løbende sker en forbedring af bilparken, vil det ikke være muligt at overholde NO<sub>2</sub> grænseværdien i 2010 og heller ikke ved udskydelse frem til 2015.

Diesel person- og varebiler er en væsentlig kilde til NO<sub>x</sub>-udledningen i byens gader. Der er udviklet en effektiv katalysator til benzinbiler og en SCR-katalysator til tunge køretøjer, men for diesel person- og varebiler findes der ikke en tilsvarende katalysator. Luftkvalitetsplanen vil afvente den teknologiske udvikling, der kommer med tiden og indeholder ikke effektive tiltag målrettet mod person- og varebiler i dag. Euro 6 træder i kraft fra 2015 for personbiler og fra 2016 for varebiler. Miljøstyrelsen burde indføre en skrotningsordning for gamle biler før 1990, som er uden katalysator og mest forurenende, i stedet for blot at afvente den teknologiske udvikling.

*Ad 2)*

DMU gennemførte i 2010 en evaluering af miljøzonens effekt på luftkvaliteten. Evalueringen viste, at i 2015 vil den forventede årsmiddelværdi for NO<sub>2</sub> på H.C. Andersens Boulevard være 47,3 µg/m<sup>3</sup> uden miljøzonen. Miljøstyrelsens udregning giver derimod en koncentration på 41 µg/m<sup>3</sup>. Det er en afvigelse på godt 15 %. Miljøstyrelsen bør forklare forskellen mellem disse udregninger.

DMU konkluderede også, at uden nye tiltag vil NO<sub>2</sub>-niveauet på fx Nørre Søgade, H.C. Andersens Boulevard, Åboulevard m.fl. fortsat ligge over EU's grænseværdi i 2010 og 2015. Teknik- og

Miljøforvaltningen er ikke enig i Miljøstyrelsens antagelse om, at, hvis grænseværdien for NO<sub>2</sub> er overholdt på H.C. Andersens Boulevard, gælder det også alle andre gader i byen. Miljøstyrelsen burde have udført beregninger på flere gader for at sikre en repræsentativitet på luftkvalitet for hele byen, da DMU's målinger viser, at de højeste NO<sub>2</sub>-niveauer i København findes i andre gader.

### **Luftkvalitetsplanen bør genovervejes**

Københavns Kommune arbejder på at sikre en god luftkvalitet for borgerne, og har højere ambitioner end det planen lægger op til. Kommunen vil tilbyde et af verdens reneste og sundeste storbymiljøer. Det betyder blandt andet, at luftforureningen skal begrænses. Miljømetropolens mål for 2015 er, at *luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes*. Det kræver nye tiltag at realisere målet, og Københavns Kommune har god grund til at fastholde sit ønske om at:

- Indføre trængselsafgifter
- Skærpe kravene i den nuværende miljøzoneordning som i Tyskland, således at kommunen får mulighed for at stille krav om lukkede partikelfiltre på diesel person- og varebiler samt krav om katalysator på ældre benzinbiler.
- Gøre miljøzonen dynamisk. Indførelse af en dynamisk miljøzoneordning, hvorved det sikres, at miljøzonereglerne hele tiden er opdateret i forhold til reneste teknologimulighed, uden at det kræver detaljeret lovændring.

Gennemførelse af ovennævnte initiativer vil styrke kommunens indsats mod luftforureningen og sætte skub i udviklingen af miljøteknologi. Med dette udgangspunkt anbefaler Københavns Kommune Miljøstyrelsen at genoverveje sin luftkvalitetsplan med henblik på at iværksætte nye tiltag. Da Miljøministeren allerede har forsvaret miljøstyrelsens plan i pressen anbefales desuden at borgmesteren på udvalgets vegne skriver til Miljøministeren.

### **Økonomi**

Godkendelse af høringsvaret medfører ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

### **Videre proces**

Efter godkendelse af indstillingen orienteres Miljøstyrelsen herom, og borgmesteren fremsender brevet til Miljøministeren.

Hjalte Aaberg

/ Mikkel Aarø-Hansen

### **bilag**

[bilag 1: Høringssvar til luftkvalitetsplan for kvælstofdioxid NO<sub>2</sub> i København, Frederiksberg, Århus og Aalborg.](#)

[Bilag 2 Brev til Miljøministeren](#)

[bilag 3:Luftkvalitetsplan for kvælstofdioxid \(NO<sub>2</sub>\) i København, Frederiksberg, Århus og Aalborg](#)

**Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 07.02.2011**

Lars Berg Dueholm (I) stillede ændringsforslag om: "At fjerne afsnittet om trængselsafgifter fra høringsvaret"

Der blev stemt om ændringsforslaget:

For ændringsforslaget stemte 3 udvalgsmedlemmer: Jakob Næsager (C), Lars Berg Dueholm (I) og Karin Storgaard (O).

Imod ændringsforslaget stemte 7 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Peter Thiele (F), Morten Kabell (Ø), Lars Weiss (A), Lise Thorsen (A) og Bo Normander (B).

Ingen udvalgsmedlemmer undlod at stemme.

Ændringsforslaget blev ikke vedtaget.

Der blev stemt om indstillingen:

For indstillingen stemte 7 udvalgsmedlemmer: Bo Asmus Kjeldgaard (F), Signe Goldmann (F), Peter Thiele (F), Morten Kabell (Ø), Lars Weiss (A), Lise Thorsen (A), Bo Normander (B), og.

Imod indstillingen stemte 2 udvalgsmedlemmer: Lars Berg Dueholm (I) og Jakob Næsager (C).

1 udvalgsmedlem: undlod at stemme: Karin Storgaard (O).

Indstillingen blev godkendt.

