



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen
Trafik og VVM

Miljøstyrelsen
mst@mstmst.dk

Att.: Christian Lange Fogh
clf@mst.dk

Luftkvalitetsplan for kvælstofdioxid NO₂ i København/Frederiksberg, Århus og Aalborg

Københavns Kommune modtog den 9. december 2010 udkast til luftkvalitetsplan i høring med høringsfrist til den 10. januar 2011. Vi gør opmærksom på, at kommunen finder høringsperioden for kort for så vigtig en sag. Høringssvaret skal behandles af kommunens Teknik- og Miljøudvalg den 07. februar. Der tages derfor forbehold for ændringer i høringssvaret ved den politiske behandling.

Overordnet vurderer Københavns Kommune, at luftkvalitetsplanen ikke indeholder de fremadrettede og ambitiøse handlinger, som kommunen mener, det er nødvendig for at sikre overholdelse af NO₂-grænseværdien i København i 2015. Desuden mener kommunen, at beregninger i Miljøstyrelsens luftkvalitetsplan er tvivlsomme og i modstrid med de begninger Danmarks Miljøundersøgelser udførte for et år siden. Derudover savner kommunen effektive tiltag målrettet person- og varebiler allerede på nuværende tidspunkt frem for at afvente den teknologiske udvikling.

Baggrund

Miljøstyrelsen har ansvaret for vurdering og styring af luftkvaliteten og for at sikre, at Danmark overholder EU's grænseværdier for luftkvalitet. Grænseværdien for NO₂ er i øjeblikket overskredet i København/Frederiksberg, Århus og Ålborg

Luftforureningen i København kommer langt overvejende fra vejtrafikken. Koncentrationer af visse forurenende stoffer såsom bly, kulilte og svovldioxid er faldende, mens luftens indhold af kvælstofdioxid NO₂ derimod er stagneret. Ca. 80 % af NO₂'en i luften langs trafikerede gader stammer fra lokal trafik.

EU's grænseværdi for NO₂ er fastsat til 40 µg/m³ og skal være opfyldt fra 1. januar 2010. I 2009 var årsmiddelværdien for NO₂ på H.C. Andersens Boulevard på 50 µg/m³ og på Jagtvej på 43 µg/m³. I København er der placeret to gadeluftmålestationer og en baggrundsmålestation, der danner basis for vurdering af luftkvaliteten.

I København har der over en årrække været problemer med at overholde grænseværdien for NO₂, som skal være opfyldt fra 1. januar 2010. Det gældende luftdirektiv 2008/50/EF giver EU's medlemslande mulighed for at opnå en udsættelse for overholdelse af grænseværdien for NO₂ i op til 5 år. Miljøstyrelsen har benyttet sig af mulighe-

Sagsnr.
2010-16212

Dokumentnr.
876604

By&Klima

Njalsgade 13-15
Postboks 259
2300 København S

Telefon
3366 5851

Telefax
3366 7133

E-mail
faabda@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009595959

www.kk.dk

den, og udarbejdet denne plan som forudsætning for at få udsættelse fra 2010 frem til 2015.

Kvælstofoxider NO_x dannes ved forbrændingsprocesser såsom i kraftværker og bilmotorer, og summen af NO og NO₂ kaldes NO_x. NO_x emission fra biltrafikken består hovedsageligt af NO og kun en mindre del NO₂, der sendes direkte til luften. Hovedparten af NO reagerer med luftens ozon O₃ og danner NO₂. NO₂ er en sundhedsskadelig gas, som er luftvejsirriterende og kan nedsætte lungefunktionen og menneskers modstandskraft mod infektioner i lungerne. NO₂ er et problem for folk med luftvejssygdomme, som astma og kronisk bronkitis.

Resume af Miljøstyrelsens plan

Luftkvalitetsplanen for NO₂ redegør for en række tiltag, som er gennemført før og efter det gældende luftkvalitetsdirektiv, der er trådt i kraft i 2008.

Luftkvalitetsplanen indeholder ikke nye tiltag, men beskriver en række tiltag om generel reduktion af NO_x-udslip, partikelindsatsen og grøn transport, som i større eller mindre grad medvirker til forbedring af luftkvaliteten.

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, Århus og Aalborg.

Miljøstyrelsen vurderer, at nedenstående tiltag har den største effekt på NO₂, så København kan overholde EU's grænseværdie i 2015. Vurderingen er foretaget på baggrund rapport fra COWI om de forventede NO_x emissioner på H.C. Andersens Boulevard i 2015 og beregnet effekten af vedtagne tiltag. Miljøstyrelsen vurderer:

- Energimærkning af personbiler, som er tiltrådt i 2000, vil øge bevidstheden og opmærksomheden om energirigtige biler og det ville resultere i en effekt på 0,1 µg/m³.
- I 2009 trådte en ny regel i kraft om nyindkøb af taxikøretøjer, der som minimum skal leve op til energiklasse C og samtidig overholde en skrappe euronorm end andre nye køretøjer. Det forventes at resultere i en reduktion på 0,8 µg/m³.
- Miljøkrav i miljøzone vil medføre at mange busser og lastbiler skiftes ud til nye mindre forurenede køretøjer. Det vurderes at give en reduktion i NO₂ på 3,1 µg/m³.
- Forlængelse af afgiftsfritagelse for el-biler frem til 2015 vil resultere i indkøb af 30.000 elbiler og en effekt på 0,2 µg/m³.

- Indførelse af brændstofforbrugsafgift for person- og varebiler vil give en reduktion på 0,1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Miljøstyrelsen udregner det forventede niveau for NO_2 på H.C. Andersens Boulevard til 41 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ i 2015. En reduktion i forhold til i dag er baseret på en forventning om at gamle biler udskiftes. Tiltagene vil i alt give en reduktion på 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. På det grundlag forventer Miljøstyrelsen at forureningsniveauet for NO_2 i 2015 er på 37 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, som ligger under EU's grænseværdi og Danmark vil dermed overholde kravene i luftdirektivet.

MST- Årsmiddelværdi for NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) på H.C. Andersens Boulevard

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2015
54	53	52	55	50	48 (forventet)	41 (forventet)

Kommunens generelle bemærkninger

Luftforurening fra trafik vokser i takt med stigende biltrafik og stigende andel af dieselbiler, og forureningen er et alvorligt miljø- og sundhedsmæssigt problem, der kræver en ekstra indsats. Luftkvalitetsplanen iværksætter ikke nye tiltag, men tager udgangspunkt i allerede vedtagne initiativer. Miljøstyrelsen vælger at søge EU-kommission om udsættelse af tidsfristen for overholdelse af grænseværdierne for NO_2 i stedet for at iværksætte en effektiv indsats til en hurtig forbedring af luftkvaliteten i København. Miljøstyrelsen kunne fx nedbringe forureningen med NO_2 yderligere ved at indføre skærpede krav i miljøzonen som i Tyskland.

Den omfattende biltrafik i København, der bl.a. medfører trængsel og luftforurening, kræver handlinger, og der er intet der tyder på, at København i de kommende år får færre biler uden yderligere tiltag.

Danmarks Miljøundersøgelses virkemiddelkatalog fra 2009 peges på et behov for en kombination af virkemidler for at kunne reducere antallet af overskridelser til nul i 2015. Rapporten har peget på følgende virkemidler: *Tyske miljøzonerregler i København, NO_x reducerende udstyr på tunge køretøjer, kørselsafgifter, fremskyndelse af nye emissions normer for diesel person- og varebiler, forbud mod benzin personbiler uden katalysator, introduktion af miljøbiler, lokal trafikplanlægning og overflytning af biltrafik til kollektiv trafik.* Dette er ikke afspejlet i Miljøstyrelsens plan.

Selv om fremskrivningen af NO_2 er behæftet med store usikkerheder anerkender København Kommune, at de allerede vedtagne tiltag medfører en vis forbedring af luftkvaliteten, men på kort sigt får det ikke den store effekt og København er langt fra målet. Stramning af EU normer og miljøzonen kan ikke alene løse den trafikrelaterede forurening indenfor den nærmeste fremtid. Det kræver ligeledes sideløbende innovative tiltag, der udvikler tekniske løsninger, begrænser trafikmængden og stiller miljøkrav til forurenende køretøjer. Københavns

Kommune tror derfor ikke på Miljøstyrelsens plan, der kan få nedbragt NO₂-forureningen på H.C. Andersens Boulevard i 2015. Desuden vurderer København Kommune, at Miljøstyrelsens udregning af det forventede NO₂ niveau på H.C. Andersens Boulevard i 2015 er for optimistisk.

Effekten af de vedtagne tiltag og renere køretøjer vil ifølge Miljøstyrelsens vurdering i bedste fald resultere i en forureningsgrad i 2015, som lige akkurat lever op til EU's krav. Luftforureningen med NO₂ udgør en sundhedsrisiko og har samfundsmæssige konsekvenser. Københavns Kommune finder derfor, at Miljøstyrelsens mål er for uambitiøse.

Kommunens specifikke bemærkninger:

TEMA2010 har ikke alle parametre med

Beregningen af NO₂ fra trafikken og effekten af vedtagne tiltag, som er udført af COWI, baseres på en beregningsmodel for luftkvalitet TEMA2010, som udelukkende tager udgangspunkt i trafikmængden og trafiksammensætningen. Luftforureningen er ikke kun et resultat af hvad der kommer ud af køretøjers udstødning, men øvrige forhold såsom bidraget fra bybaggrund, gadens fysiske udformning og meteorologiske forhold har ligeledes en væsentlig betydning for omfanget af forureningen. I sammenligningen med DMU's gadeluftkvalitetsmodel OSPM (Operational Street Pollution Model), der modellerer over væsentlige parametre finder Københavns Kommune beregningsresultaterne fra TEMA2010 upålidelige.

Modsatte konklusioner skaber tvivl

Luftkvalitetsplanen udpeger indførelse af miljøzone i København og miljøkrav ved nyindkøb af taxikøretøjer som de indsatsområder, der vil sikre overholdelse af EU's grænseværdi for NO₂ i 2015. DMU konkluderede, at *"Antallet af gadestrækninger i København, som overskrider grænseværdien i 2010 er omkring 35. I 2015 er det 15 og i 2020 2. Problemet med overskridelser af grænseværdierne vil derfor løse "sig selv" inden for en tiårig periode, men vil kræve nye tiltag for at kunne overholdes i 2010"*. Det betyder, at selv om miljøzonen bliver fuldt implementeret og selv om der løbende sker en forbedring af bilparken, vil det ikke være muligt at overholde NO₂ grænseværdien i 2010 og heller ikke ved udskydelse frem til 2015.

DMU gennemførte ligeledes i 2010 en evaluering af miljøzonens effekt på luftkvaliteten. Evalueringen viste, at den forventede årsmiddelværdi af NO₂ på H.C. Andersens Boulevard vil være 47,3 µg/m³ uden miljøzonen. Miljøstyrelsens udregning gav derimod en koncentration på 41 µg/m³. Det handler altså om en væsentlig afvigelse på godt 15%. Tre rapporter (Virkemiddelkataloget, Luft kvalitetsvurdering af miljøzoner i Danmark, COWI's dokumentationsnotat) frem-

lægger forskellige budskaber og skaber tvivl om, hvorvidt de udpegede indsatsområder kan sikre overholdelse af grænseværdien for NO₂. Miljøstyrelsen bør tydeliggøre forskellen mellem DMU's og COWI's konklusioner, som Miljøstyrelsen baserer sig på.

NO₂ skal beregnes på flere vejstrækninger

DMU's NO₂ virkemiddelkatalog konkluderede, at antallet af gade-strækninger i København, der overskrider grænseværdien i 2010 er omkring 35 og i 2015 vurderes det at være 15 (heriblandt H.C. Andersens Boulevard). Overskridelserne vil koncentreres i den centrale del af København og i det østlige af Frederiksberg samt på de store indfaldsveje. Uden nye tiltag vil NO₂ niveauet på fx Nørre Søgade, H.C. Andersens Boulevard, Åboulevard m.fl. fortsat ligge over EU's grænseværdi i 2010 og 2015.

Københavns Kommune er ikke enig i Miljøstyrelsens antagelse om, at, HVIS NO₂-grænseværdien er overholdt på H.C. Andersens Boulevard gælder det også alle 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 NO₂-niveauer i København findes i andre gader.

Miljøstyrelsen vil ikke stoppe NO₂-udledningen fra person- og varebiler

Diesel person- og varebiler er en væsentlig kilde til NO_x-udledningen i byernes 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, og der er indlysende behov for udvikling af tekniske løsninger. Luftkvalitetsplanen indeholder ikke effektive tiltag målrettet person- og varebiler allerede på nuværende tidspunkt men påpeger at afventning på den teknologiske udvikling, der kommer med tiden tilstrækkelig. 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.

Regeringen har hidtil reguleret disse køretøjer ved at indføre en lovgivning om omlægning af bilafgifter, der gør det en smule billigere at købe miljørigtige personbiler. Eksempelvis lovgivning om afgift efter brændstofforbrug for person- og varebiler og en lov om en årlig afgift på dieselpersonbiler uden partikelfilter.

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. Miljømetro-polens 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/bompenge
- 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 som hurtigere bringer NO₂ ned og som i 2015 bringer luftkvaliteten på et niveau, der kan være med til at gøre København til en af verdens sundeste og reneste storbyer.

Med venlig hilsen

Charlotte Korsgaard
Områdechef

/

Faris Salim Abdali