



Departementet

J.nr. 4034-0176

Den 10. februar 2006

**Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 131 stillet af Folketingets
Miljø- og Planlægningsudvalg.**

Spørgsmål 131

Hvilke økonomiske og sundhedsmæssige overvejelser ligger til grund for ministerens underkendelse af Københavns Kommunes påbud, og er der forskel på denne sag og regeringens afvisning af Københavns Kommunes forslag om indførelse af miljøzoner?

Svar

Jeg kan gentage mit svar på spørgsmål nr. 2643 fra folketingssamlingen 2004/05:

"Det er ikke muligt at kvantificere de helbredsmæssige konsekvenser af kortvarige udsættelser for kvælstofdioxid (NO₂) på baggrund af den eksisterende viden om de sundhedsskadelige effekter af dette stof, da der ikke er oplysninger om effekterne ved kortere eksponering end en time. Da der ikke foreligger målinger af den nuværende koncentration af partikler på peronnen, er det heller ikke muligt at kvantificere helbredseffekterne af dette stof.

Miljøstyrelsen vurderer ikke, at der vil være helbredseffekter af betydning for passagerne ved udsættelse for en NO₂-koncentration på 400 µg/m³ i 5-15 minutter, og vurderer således heller ikke, at der vil være nogen samfundsmæssig gevinst af betydning ved at fastholde en grænseværdi på 200 µg/m³.

En kortere implementering af grænseværdien for NO₂ end fastlagt i Miljøstyrelsens afgørelse vil sandsynligvis betyde, at regionaltogsperronen på Nørreport Station må lukke i en periode. Dette vil betyde, at 22.000 rejsende dagligt vil opleve en forlængelse af deres rejsetid på 5-10 minutter. Dette kan opgøres til et samfundsmæssigt tab på ca. 50 mill. kr. om året".

Jeg kan i øvrigt ikke se nogen sammenhæng mellem Miljøstyrelsens behandling af en klagesag vedrørende luftkvaliteten på en underjordisk togper-

ron og Justitsministeriets behandling af en ansøgning om indførelse af miljøzoner med krav om partikelfiltre på tunge køretøjer.