



Departementet

J.nr. MST 502-00002

Den

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1 (L 39) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 27. oktober 2006.

Spørgsmål 1

”Ministeren bedes redegøre for den sundhedsfaglige og erhvervsøkonomiske dokumentation, der ligger til grund for følgende citat fra Miljøstyrelsens høringsnotat, jf. L 39 – bilag 1: ”Indførelse af miljøzoner i mindre byer end de i lovforslaget nævnte fem kommuner vil dels indebære meget små sundhedsmæssige konsekvenser, og dels være forbundet med betydelige erhvervsøkonomiske omkostninger.”

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Steen Gade (SF).

Svar

Jo større et tætbeholdt område, der ligger rundt om en miljøzone med krav om partikelfiltre, jo større vil sundhedseffekten være i forhold til antallet af monterede filtre.

I forbindelse med den første redegørelse om indførelse af partikelfilterkrav på tunge køretøjer i Danmark (Partikelfiltre på tunge køretøjer, Færdselsstyrelsen, juni 2001) lavede Danmarks Miljøundersøgelser en analyse af effekten af et sådant krav i danske byer med forskellig størrelse (DMU rapport 358). På side 12 fremgår det af figur 4, at effekten i byer på mellem 100.000 og 500.000 indbyggere vil være knap 60 % af effekten, der opnås i København, mens effekten i helt små byer kun vil være mellem 5 og 10 % af det, der vil kunne opnås ved krav om partikelfiltre på tungekøretøjer i København.

På baggrund af blandt andet denne analyse har Miljøstyrelsen vurderet, at en miljøzone i København og Frederiksberg vil give en samfundsøkonomisk overskud, mens miljøzoner i Odense, Ålborg og Århus vil give et mindre samfundsøkonomisk underskud. Miljøzoner i mindre byer ville give et større samfundsøkonomisk underskud.

Endvidere ville indførelse af miljøzoner i mange danske byer kunne ses som en omgåelse af EU reguleringen af luftforurening for køretøjer, i det kravet ville nærme sig et generelt krav om eftermontering af filtre på køretøjer, der allerede har en EU miljøgodkendelse.