



Miljøministeriet  
Departementet

J.nr. 001-03801

Den 7. april 2011

## **Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. CI og CJ stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg**

### **Spørgsmål CI**

Vil ministeren redegøre for, hvad hun vil tage af initiativer, efter at DMU har påpeget, at regeringens plan for ren luft i de store byer ikke kan opfylde EU's krav i 2015?

### **Spørgsmål CJ**

Vil ministeren - på baggrund af målinger foretaget i København af luften omkring søerne, der viser, at luftforureningen er så voldsom, at beboerne bl.a. anbefales at begrænse udluftning i dagtimerne, jf. artiklen "Vinduer bør være lukkede ved Søfront" fra Politiken den 2. februar 2011 - redegøre for – hvad ministeren agter at tage af nye initiativer for at sikre, at borgerne ikke udsættes for sundhedsskadelige partikler og forhøjede koncentrationer af kvælstofilter – sådan at regeringen også med god margin kan dokumentere, at Danmarks store byer lever op til grænseværdierne i EU's lovgivning?

– hvad ministeren vil anbefale beboere og institutioner i hovedstaden, herunder i søgaderne, at gøre her og nu, hvis de vil undgå at inhalere sundhedsskadelige partikler fra trafikken?

– hvad ministeren vil anbefale Københavns Kommune at gøre for at sikre, at københavnere ikke udsættes for de akutte farer, luftforureningen beviseligt medfører, samt om regeringen nu er villig til at tillade kommunerne selv at fastlægge indhold og rammer for miljøzoner, så kommunerne effektivt kan sikre borgernes helbred mod sundhedsskadelig luftforurening uden at skulle spørge regeringen først?

### **Svar**

Da spørgsmål CI og CJ er delvist overlappende, vil jeg gerne besvare dem samlet.

Ren luft er vigtigt på linje med rent drikkevand og rene fødevarer. Desværre er det ikke muligt at have en luft, der er helt fri for forurening, fordi menneskelige aktiviteter

ikke kan undgå at belaste vores luftmiljø i større eller mindre grad.

Derfor har der i Danmark og internationalt været fokus på at mindske luftforureningen til gavn for både miljø og sundhed.

Der er sat grænseværdier for luftens indhold af en række sundhedsskadelige stoffer, hvor partikler, tungmetaller, benzen, svovl og ozon betragtes som nogle af de mest problematiske stoffer. Og vi skal huske, at grænseværdierne gælder overalt, og at vi måler de mest forurenede steder. Samtidig er der i EU aftalt lofter for hvor meget forurening hvert land må udlede, som igen smitter af på miljøkrav til virksomheder og transportsektoren. Det er ved at reducere udledningen, at vi opnår forbedringer af luftkvaliteten.

Denne indsats betyder, at vi i dag kan se, at luftforureningen falder. Bly er stort set forsvundet fra luften, benzen er over de sidste ti år mere end halveret, og svovlindholdet i luften er reduceret med ca. 90 %.

Som nævnt i min besvarelse af spørgsmål CU, er også partikelforureningen faldet.

Tilbage i 2009 har en international opgørelse "green city index" også rangeret København som den grønneste storby i Europa, og København var blandt de fem storbyer, der havde gjort mest for at begrænse luftforureningen.

Og så sent som for et par uger siden kunne vi offentliggøre nye målinger fra Danmarks Miljøundersøgelser, som viser, at den samlede koncentration af de ultrafine partikler er næsten halveret igennem de sidste 10 år.

Det er opmuntrende statistikker og tal, som vi alle har grund til at glæde os over.

Det gælder også de beboere og institutioner, som færdes ved søerne i København. De har dagligt glæde af en renere luft. Men det er klart, at luftkvaliteten langs de mest trafikerede veje alt andet lige er dårligere, end den er i sidegaderne.

DMU har beregnet, at Nørre Søgade er én af de mest forurenede gader i København.

Miljøstyrelsen vil i efteråret følge op med en målekampagne for NO<sub>2</sub> for at få en mere detaljeret kortlægning af den del af problemet.

Kommunerne har også selv gode muligheder for at tage hensyn til støj og luftforurening.

Det kan fx være ved en hensigtsmæssig trafikplanlægning og parkeringsrestriktioner.

Men generelt set behøver borgerne i København ikke at være bekymrede for luftforureningen. Et hollandsk studie fra 2010 har da også anslået, at den gavnlige effekt af motion ved cykling langs en trafikeret gade i byer som København, London og Amsterdam langt overstiger den negative effekt fra luftforureningen.

Det er rigtigt, at Danmark i øjeblikket ikke overholder grænseværdierne for NO<sub>2</sub>. Derfor har Danmark på linje med hovedparten af de øvrige EU lande søgt om dispensation for overholdelse af kravet til 2015.

Vi kan se, at vi i takt med udskiftningen af bilparken og med effekten af miljøzonerne og grønne taxier vil nå målsætningen om få år - og endda med ganske god margin.

Det viser den luftkvalitetsplan for NO<sub>2</sub>, der over nytår har været i høring.

DMU har i sit høringssvar tilkendegivet, at *”der er stor usikkerhed på vurderingen af koncentrationsniveauet af NO<sub>2</sub> i 2015.”* Det er rigtigt, og det fremgår også af planen.

Derfor følger vi – i tæt samarbejde med DMU - udviklingen nøje, så vi har mulighed for at gribe ind, hvis NO<sub>2</sub>-koncentrationen ikke falder som forventet.

Introduktionen af nye euronormer til biler er et af de mest effektive virkemidler til at reducere den lokale forurening. Det understregede vi i sidste samråd. Og vi vurderer naturligvis løbende om de rette incitament, herunder økonomiske, er til stede for at fremme miljømålene.

Derudover ser jeg ikke på nuværende tidspunkt behov for at iværksætte en yderligere indsats specifikt i forhold til NO<sub>2</sub>-grænseværdien. Men det er klart, at jeg er parat til at gribe ind med yderligere tiltag, hvis det mod forventning viser sig at blive nødvendigt.

Samtidigt skal vi fortsætte bestræbelserne på at begrænse udslippet fra de sundheds-skadelige partikler, og vi skal fortsætte udviklingen af nye teknologier, som kan bidrage til, at luftkvaliteten bliver bedre.