

NOTAT



Miljøministeriet  
Miljøstyrelsen

Miljøteknologi  
J.nr. MST-5250-00129  
Ref. CLF  
Den 2. marts 2015

### Høringsnotat - luftkvalitetsplan for NO<sub>2</sub> 2014/15

Miljøstyrelsen sendte d. 18. december 2014 en luftkvalitetsplan for NO<sub>2</sub> i høring frem til d. 30. januar 2015. Planen er udarbejdet i overensstemmelse med bestemmelserne i Luftkvalitetsdirektivets bilag XV.

Miljøstyrelsen har modtaget 13 høringssvar, heraf 7 fra private borgere og 6 fra organisationer.

10 høringssvar (7 borgere, DØR<sup>1</sup>, Københavns Kommune og Borgerinitiativet RenLuftKbh) påpeger, at der er behov for en yderligere indsats for at reducere luftforureningen og er generelt kritiske overfor planen om at flytte målestationen. Et høringssvar (landsforeningen til Oplysning om Brænderøgsforurening) fremhæver, at Luftkvalitetsplanen er for snæver. To høringssvar (Frederiksberg Kommune og DCE – National Center for Miljø og Energi) er generelt positive overfor planen.

#### Tiltag

10 høringssvar peger på behov for yderligere tiltag for overholdelse af EU NO<sub>2</sub> grænseværdi, herunder et ønske om at indføre renluftzoner efter samme model som i Tyskland, eller i mere vidtgående udgave (City-SCR, dvs. SCR på alle busser og lastbiler), eller blot at luftkvalitetsplanen bør revurderes.

Miljøstyrelsen bemærker, at i forhold til overholdelse af EU's NO<sub>2</sub> grænseværdi har regeringen valgt at afsætte penge til eftermontering af SCR på ca. 300-450 busser i København. Dette forventes at have nogenlunde den samme effekt på NO<sub>2</sub> koncentrationen, som en renluftzone efter tysk forbillede, men til en betydelig mindre samfundsøkonomisk pris. Samtidig er der afsat 75 mio. kr. til at reducere partikelforureningen i Danmark. Det vurderes, at dette er en mere målrettet indsats, som generer færre borgere end renluftzoner som de tyske, der også er blevet intensivt analyseret.

For så vidt angår forslag om mere vidtgående tiltag (strammere end tyske miljøzoner og city-SCR) gælder, at der ikke er gennemført en vurdering af hverken den tekniske gennemførlighed eller de økonomiske omkostninger. Miljøstyrelsen vurderer, at begge forslag er økonomisk og teknisk særdeles udfordrende.

Luftkvalitetsdirektivets artikel 23 fastsætter, at en luftkvalitetsplan skal omfatte egnede foranstaltninger, der sikrer kortest mulig. Miljøstyrelsen vurderer, at dette er tilfældet med den foreliggende plan.

Økologisk Råd anfører, at stigningen i forureningen kan kædes sammen en stigning i dieselandelen som følge af omlægningen af registreringsafgiften i 2007.

---

<sup>1</sup> DØR, Det Økologiske Råd har indsendt høringssvar på vegne af Astma Allergi Danmark, RenluftKbh, Forebyggelses- og Patientrådet, Rådet for Bæredygtig Trafik, Danmarks Naturfredningsforening, Cyklistforbundet, Miljøpunkt Nørrebro og Biodynamisk Forbrugersammenslutning.

Hertil skal Miljøstyrelsen bemærke, at andelen af dieslbiler begyndte at stige allerede i slutningen af halvfemserne, og at dieselandelen efter afgiftsændring i 2012 nu er på vej ned igen. Under alle omstændigheder ville den høje dieselandel ikke være noget problem, hvis diesebilernes forurening havde fulgt den stramning i normerne, der har fundet sted. Imidlertid har det vist sig, at de nyeste diesebiler ikke overholder den lave emission, som de burde i henhold til den nyeste Euronorm.

### **Fremskrivning**

København Kommune fremhæver, at fremskrivningen er optimistisk og at vi næppe når i mål i 2015.

Hertil kan Miljøstyrelsen bemærke, at usikkerheden om målopfyldelsen i 2015 er fremhævet i planen, hvoraf det fremgår, at der på nuværende tidspunkt er en række usikkerhedsfaktorer, som peger på, at overholdelse af grænseværdien for NO<sub>2</sub> ikke sker i 2015, men hurtigst muligt derefter. Den primære årsag er den manglende effekt af EU's euronormer for diesebiler.

### **Flytning af målestation**

Økologisk Råd fremhæver, at cykelstien ofte er tættere på vejenbanen end målestationen nuværende placering.

Miljøstyrelsen skal hertil bemærke, at luftkvalitets direktivet har en række bestemmelser om placering af målestationer, der angiver, at man bør undgå luftindtag meget tæt på vejen, herunder bilag III, del B, afsnit a (midlingstid), b (undgå mikromiljøer), f (repræsentativitet) og del C (undgå nærhed til kilder).

Økologisk Råd fremfører, at man ikke skal tage hensyn til forskning i forbindelse med argumentet om at genetablere forholdet imellem vejbane og målestation.

Hertil skal Miljøstyrelsen bemærke, at måling af udviklingstendensen over længere tid er en vigtig del af direktivet formål, jf. artikel 1, afsnit 3.

København Kommune anfører, at de parallelle målinger kun dækker en forholdsvis kort periode og ikke nødvendigvis er repræsentative for typiske vejrforhold.

Miljøstyrelsen bemærker, at DCE (Århus Universitet) har konkluderet, at flytningen af vejbane var den primære årsag til stigning i NO<sub>2</sub> koncentrationen. Der er naturligvis en usikkerhed på en række faktorer. Dette giver anledning til, at DCE peger på, at ændringer i afviklingen af trafikken også kan have spillet en rolle, men det ændrer ikke ved, at flytningen af vejbanen efter eksperternes mening helt klart er hovedårsagen til de ændrede måleresultater.

### **Videre processer**

Miljøstyrelsen vurderer fortsat, at luftkvalitetsplanen omfatter egnede nationale tiltag, der kan sikre, at overskridelsesperioden bliver kortest mulig. Luftkvalitetsplanen vil derfor blive fremsendt til Europa-Kommissionen.

Miljøstyrelsen følger udviklingen tæt og foretager også en løbende vurdering af potentielle virkemidler, bla. med input fra og i dialog med interessenterne.