

Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

J.nr.

Den 6. november 2015

Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg har i brev af 6. november 2015 stillet følgende spørgsmål nr. 150 (alm. del), som hermed besvares.

**Spørgsmål nr. 150 (alm. del)**

Ministeren bedes kommentere vedlagte pressemeddelelse fra Morten Kabell, herunder redegøre for det videnskabelige grundlag for ønsket om at flytte målestationen i København: <https://kabell.kk.dk/artikel/milj%C3%B8minister-vil-snyde-k%C3%B8benhavneren-til-rens-luft>

**Svar**

For så vidt angår begrundelserne for at flytte målestationen, så vil jeg henvise til Miljøstyrelsen, som oplyser, at:

”Siden kommunens ændring af vognbaner i 2010 har målestationen på H.C. Andersens Boulevard vist en betydelig forøgelse af NO<sub>2</sub> forureningen på strækningen. Efter grundige analyser ved Aarhus Universitet, DCE, blandt andet med en midlertidig, ekstra målestation, er konklusionen klart, at forøgelsen væsentligst skyldes, at vejbanerne er flyttet ca. 2,5 meter tættere på målestationen. Den pludselige forøgelse giver ikke et retvisende billede af udviklingen i forureningsniveauet i København. Det er derfor fagligt velbegrunderet at reetablere den tidligere afstand mellem vognbanerne og målestationen. Dette vil være et væsentligt skridt hen imod en snarlig overholdelse af EU's årsmiddelværdi for NO<sub>2</sub> på strækningen. Allerede i dag overholdes EU's *timemiddelværdi* for NO<sub>2</sub> på strækningen, så borgerens færden på strækningen vil også i fremtiden være sikker”.

Teknik- og miljøborgmester Morten Kabell insinuerer, at jeg har givet urigtige oplysninger til Folketinget om årsagen til, at der i dag er en overskridelse af NO<sub>2</sub>-grænseværdien på målestationen på H.C. Andersens Boulevard. Det er forkert. Lad mig bruge anledningen til at oplyse de samlede faktuelle forhold vedrørende dette:

1) Den samlede luftforurening i København er faldende. Også koncentrationen af NO<sub>2</sub> på H.C. Andersens Boulevard er faldet - dog mindre end forventet på grund af flere dieselbiler og deres for store udledning af NO<sub>x</sub>.

Aarhus Universitet, DCE, har i 2013 vurderet, at dieselbilerne - som følge af manglende effekt af Euro 5- og Euro 6-normen - bidrager med 1,8-4,4 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> til årsmiddelværdien på H.C. Andersens Boulevard, ud over det der var forventet.

2) På H. C. Andersens Boulevard er der som det eneste sted i København målt en kraftig stigning i NO<sub>2</sub>-forureningen efter 2010. Da dette ikke stemmer med den generelle udvikling, undersøgte Aarhus Universitet, DCE, årsagen. Aarhus Universitet, DCE, har vurderet, at den målte stigning i NO<sub>2</sub> primært skyldes en permanent ændring af vejbanerne på den del af H.C. Andersens Boulevard, hvor målestationen står. Denne ændring vurderes af Aarhus Universitet, DCE, at bidrage med ekstra 8-9 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> til årsmiddelværdien på H.C. Andersens Boulevard.

Det er også forkert når Teknik- og miljøborgmester Morten Kabell påstår, at jeg snyder københavnere for ren luft.

Lige for tiden er vi ved at gennemføre et projekt sammen med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, hvor der monteres rensesystemer på omkring 300 busser fra Movia. Disse systemer reducerer forureningen fra busserne med op til 95-98 % til gavn for københavnere. Miljø- og Fødevarerministeriet har brugt 74 mio. kr. på dette projekt.

Dieslbilerne har længe været et problem i forhold til NO<sub>x</sub>-forureningen i København. Både fordi andelen af dieslbiler er blevet større i byerne, og fordi dieslbiler udleder mere NO<sub>x</sub>, end de er godkendt til. Efter massivt pres fra dansk side har vi langt om længe fået strammet testreglerne i EU. Dette vil sikre renere luft til københavnere såvel som alle andre borgere i Danmark. Vi kommer fra en situation, hvor dieslbilerne forurener med op til 700 % for meget NO<sub>x</sub>. I en toårig overgangsperiode fra 2017 må bilerne maksimalt forurene 110 % for meget, hvorefter der alene accepteres en mindre afvigelse som følge af måleusikkerhed.

Borgmesteren insinuerer, at jeg bag lukkede døre i EU har accepteret en dårlig løsning. Jeg havde gerne set, at vi havde fået endnu skrappe regler, men det var der ikke tilstrækkelig opbakning til fra de andre EU lande. Under alle omstændigheder er vedtagelsen af de nye testregler et stort skridt i den rigtige retning, og jeg foretrækker bestemt dette i stedet for ingen aftale, hvilket der var en reel risiko for.

Under den tidligere regering blev der regnet og vurderet på effekter og omkostninger ved renluftzoner, som teknik- og miljøborgmester Morten Kabell efterlyser. I forhold til NO<sub>2</sub>-effekten – hvor der i dag er en grænseværdioverskridelse i København – ville renluftzoner, som vi kender dem fra Tyskland, give en begrænset effekt, som ikke stod mål med de store omkostninger, som borgerne ville skulle betale. Den tidligere regering besluttede derfor ikke at gennemføre renluftzoner, men i stedet fokusere på mere målrettet reduktion af NO<sub>x</sub> fra busserne og partikler fra brændeovne og skibe. Denne beslutning er jeg enig i.

Borgmesteren ønsker også, at regeringen skal fastholde NO<sub>x</sub>-afgiften, så prisen på dieslbiler ikke falder. Dette må bero på en misforståelse, da NO<sub>x</sub>-afgiften var på brændstoffet og ikke på bilerne. Priserne på dieslbiler bliver derfor ikke påvirket af, at NO<sub>x</sub>-afgiften fjernes.

Eva Kjer Hansen

/

Michel Schilling