



17.11.09

Hørings svar

Miljøstyrelsen har d. 27/10 2009 udsendt udkast til en *Luftkvalitetsplan for partikelforureningen i København og Frederiksberg* i høring. Nedenfor findes høringssvaret fra De grønne organisationer.

For det første finder De grønne organisationer det dybt utilfredsstillende, at luftkvalitetsplanen har et snævert fokus på opfyldelse af EU's grænseværdi for PM10 - i stedet for at have fokus på at nedbringe forureningen med de stærkt sundhedsskadelige ultrafine partikler (PM0,1). Det er befolkningens sundhed, der skal være i fokus og ikke kun opfyldelsen af EU's grænseværdier.

Table 4 angiver reduktionen som følge af forskellige tiltag. Flere tiltag overvurderes markant.

- a) **"Grønne Taxier" overvurderes med 40 %.** Miljøstyrelsen har tidligere i år informeret EU-Kommissionen (J.nr. MST-525-00028) om, at initiativet vil give en reduktion på $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Nu giver tiltaget pludselig $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Det er en overvurdering på ca. 40 %. Begrundelse savnes.
- b) **Afgifter på dieselmotorer uden filter overvurderes med 200 %.** Miljøstyrelsen forventer, at initiativet vil give en reduktion på $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$, da over 80 % persondieselmotorer vil montere filteret. Dette er usandsynligt. I praksis vil næppe mere end 20 % montere filter (jf. de sidste måneders debat, bl.a. udtalelser fra FDM og Venstres skatteordfører). Reduktionen bliver derfor næppe mere end max. $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ dvs. en overvurdering af dette tiltag på ca. 200 %.
- c) **NEC direktivet overvurderes.** Det forudsættes nemlig alt andet lige, at de andre EU-lande opfylder direktivet, hvilket næppe er tilfældet. Dette vil give en overvurdering.

Det anses for usandsynligt, at Danmark opfylder PM10-grænseværdien uden yderligere tiltag.

Det er utilfredsstillende, at kun byer, der overskrider grænseværdien for PM10 kan indføre miljøzoner, da PM10 grænseværdien jo netop ikke er et mål for den sundhedsskadelige luftforurening. De særlig sundhedsskadelige ultrafine partikler (PM0,1) er derimod en god parameter for den sundhedsskadelige luftforurening. Derfor skal alle byer med stærkt forhøjede partikelkoncentrationer (PM0,1) f.eks. over $30.000 \text{ partikler}/\text{cm}^3$ (gennemsnit ved veje med beboelse på hverdage mellem 8 og 9) kunne indføre miljøzoner. Dette vil effektivt nedbringe sygdomme og død knyttet til trafikens luftforurening.

Endelig vil De grønne organisationer endnu engang understrege, at det er beklageligt, at åbne filtre med en effektivitet helt ned til 30 % nu kan typegodkendes i Danmark. Tidligere typegodkendelse kræver en reduktion på min. 80 %. Dette bør der holdes fast i – også til person- og varebiler. Lukkede filtre koster det dobbelte, men giver den tredobbelte partikelreduktion – også for ultrafine partikler.

De grønne organisationer ønsker miljøzoner med krav om lukkede partikelfiltre på alle dieselmotorer og dieselmotorer, katalysatorkrav til alle benzin- og dieselmotorer samt emissionskrav til knallerter.

Endelig anser De grønne organisationer det for positivt, at der omsider åbnes op for kørselsafgifter og derved omkostningseffektive trafikreduktioner, der ud over at reducere forureningen også giver et provenu, som kommunerne skal have lov til at anvende på at forbedre alternativerne til biltrafikken.

Mvh. Kåre Press-Kristensen, Civilingeniør, Ph.D, Blegdamsvej 4B, 2200 Kbh. N
På vegne af Det Økologiske Råd, Danmarks Naturfredningsforening, Miljøpunkt Nørrebro og Rådet for Bæredygtig Trafik