



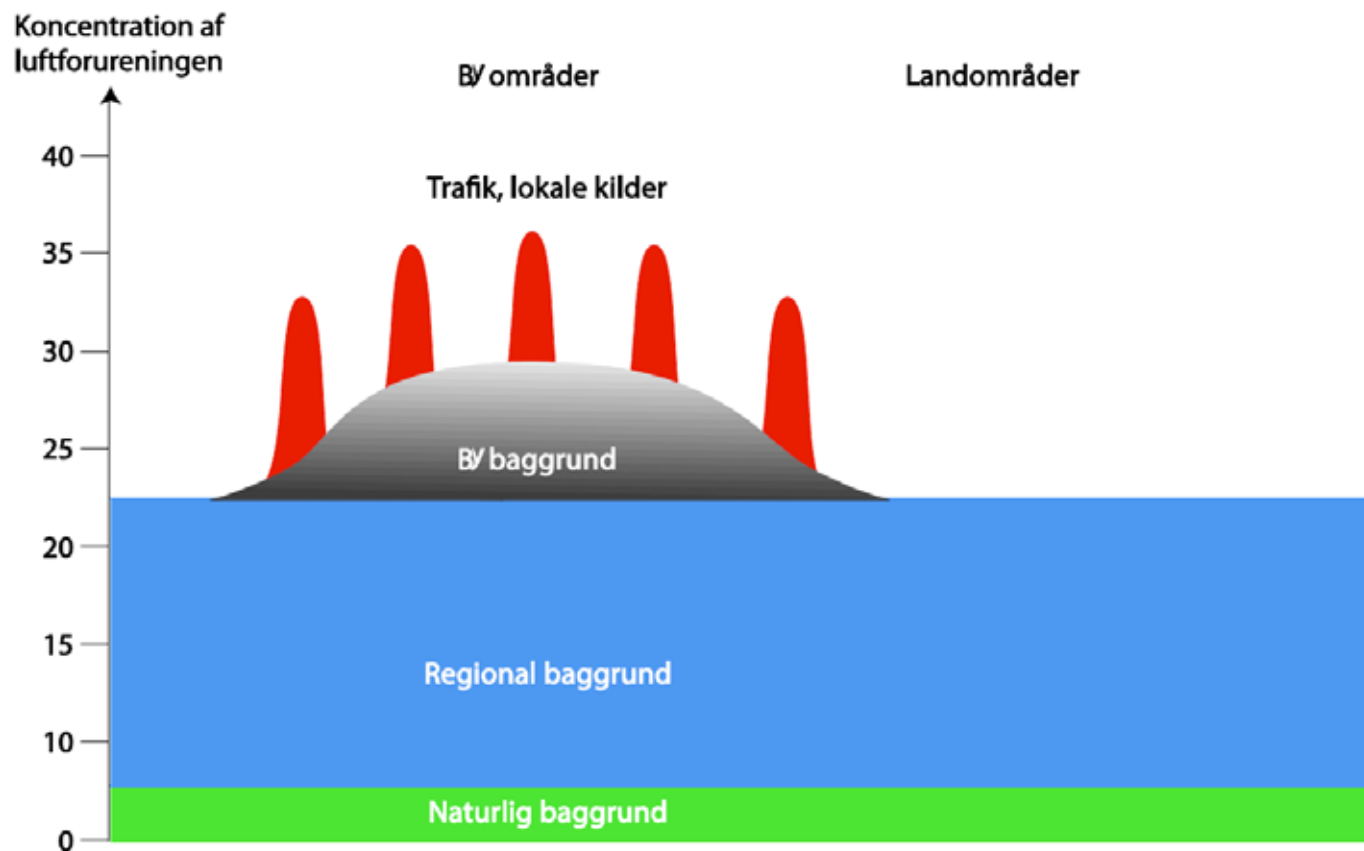
Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Reduktion af trafikken miljøbelastning

**Funktionsleder
Carsten Møberg Larsen
Miljøstyrelsen**

24. September 2012

Luftforurening i en gade har mange kilder



Ramme for arbejdet med renluftzoner

Overholde EU's Luftkvalitetsdirektiv

- Vi har i København overskridelser på NO₂ og er kraftigt udfordret på partikler
- Trængselsringen ville have bragt os i mål på NO₂ ift. EU

Regeringsgrundlaget: 'Regeringen vil give de største byer større frihed til at etablere effektive renluftzoner – som en forbedring af de nuværende miljøzoner – og vedtage krav til luftkvalitet og virkemidler til at opnå den'

Samspil med Trængselskommissionen

Revision af EU's Luftpolitik i 2013/14

- Luft Temastrategi
- Luftkvalitetsdirektivet
- NEC direktivet (National Emissions Ceilings)

DCE beregninger af NO₂ effekter: (HCAB)

Scenario	Årstal	NO _x emissionstæthed	NO ₂ bybaggrundconc.	NO ₂ gadeconc.	Ændring NO ₂ conc.
		µg / (s m)	µg / m ³	µg / m ³	µg / m ³
1A - Reference					
	2010	405	20,0	47,4	
	2011	387	20,0	47,1	
	2013	354	19,1	44,7	
	2015	300	17,8	40,5	
	2017	244	16,1	35,4	
1B +fremme af Euro 6					
		I forhold til 1A			I forhold til 1A
	2013	-0,3 %	19,1	44,5	-0,2
	2015	-2,8 %	17,8	39,4	-1,1
	2017	-3,4 %	16,1	34,4	-1,0
2A varebiler					
		I forhold til 1A			I forhold til 1A
	2013	-3,2 %	19,1	44,6	-0,1
	2015	-3,0 %	17,8	40,3	-0,2
	2017	-2,7 %	16,1	35,1	-0,3
2B vareb. (+fremme af Euro 6)					
		I forhold til 1A			I forhold til 1A
	2013	-3,4 %	19,1	44,4	-0,3
	2015	-6,0 %	17,8	39,1	-1,4
	2017	-6,3 %	16,1	34,0	-1,4
3A vareb. + personb.					
		I forhold til 1A			I forhold til 1A
	2013	-11,1 %	19,1	42,9	-1,8
	2015	-9,3 %	17,8	39,0	-1,5
	2017	-8,3 %	16,1	34,1	-1,3
3B vareb. + personb. (+fremme af Euro 6)					
		I forhold til 1A			I forhold til 1A
	2013	-11,4 %	19,1	42,7	-2,0
	2015	-12,7 %	17,8	37,7	-2,8
	2017	-11,9 %	16,1	33,0	-2,4

Scenarier for renluftzoner (1/5)

Varebiler

Allerede hjemmel, men kun ved overskridelse af partikelgrænseværdi

Krav til varebiler har en lille NO₂ effekt

Rammer væsentligst erhvervene

God partikeleffekt (15 % reduktion af trafikens partikelemission)

Samfundsøkonomisk underskud (op til 800 mio. kr.)

Scenarier for renluftzoner (2/5)

Personbiler

Stor effekt på NO₂

Omfangsrigt indgreb

- mærkning
- varsling
- kan ses som ny trængselsring

God partikeleffekt (reducerer trafikens partikelemissioner med 28%)

Samfundsøkonomisk underskud (op til 2-3 mia. kr.)

Scenarier for renluftzoner (3/5)

Fremme salg af biler med Euro 6 motorer

Obligatorisk fra 2015/16 (personbiler/varebiler)

Betydeligt mindre NO₂-emission – stort set samme på partikler

Model fra 2007: afgiftslettelse til fremme af biler med partikelfilter

Muligt at lave provenu-neutralt

Scenarier for renluftzoner (4/5)

SCR krav til busser og lastbiler

Begrænset NO₂-effekt

Kolliderer med eksisterende krav om eftermontering af partikelfilter og EGR

100 % Euro 6 motorer på rutebusser i Kbh

God NO₂ effekt

Konflikter med indgåede kommercielle kontrakter

Proces er til dels allerede i gang

Scenarier for renluftzoner (5/5)

Flere byer

Grænse på 25.000 indbyggere og betydelig trafik

Også mindre, men sammenhængende områder

Andre luftkvalitetsvirkemidler (1/2)

Roadpricing

Potentiel mulighed for at reflektere den direkte miljø- og sundhedsmkostning i kørselspriser = adfærdsregulerende

Kørselsafgift for de tunge køretøjer vil være en model til evt. udvidelse med også differentiering på fx: by/land/'antal personer i bilen'/euro-norm/støj osv

Skrotningspræmie

Muligt incitament til at fjerne de ældste køretøjer

Teknologisk innovation

Udvikle fremtidens grønne bytransportformer og –teknologi har store globale markedsmuligheder

Andre luftkvalitetsvirkemidler (2/2)

Reducere trafikarbejdet

10% mindre årsdøgnstrafik giver 10% mindre NO₂

10% mere tungandel giver kun 3,6% stigning i NO₂

10% højere gennemsnitshastighed giver en reduktion på 4,2% NO₂

Afgiftsændring

Provenu-neutral omlægning af personbilsafgifter er med i regeringsgrundlaget

Fremme salget af Euro 6 køretøjer, som har god sundhedseffekt

Konklusion

Miljøzoner ændrer på køretøjstyper, men har ingen direkte effekt på trængslen

Mindre trafikarbejde og højere gennemsnitshastighed (glidende trafik) har direkte effekt på luftkvaliteten

Overflytning af trafikarbejde til elbiler, busser, tog, 'flere i bilen' etc. reducerer luftforureningen

Roadpricing er fremtidens instrument til at fremme de mindst forurenende køretøjer

Fjerne de ældste køretøjer har god effekt på luftkvaliteten

Støj

Halvdelen af boligerne i Københavnsområdet er støjbelastede - det er mange flere end i landet som helhed.

Støj er dermed en daglig gene for mange mennesker, og støjen koster sunde leveår

Nedsat trafikmængde giver mindre støj, men...

Hvis trafikken øges om natten - fx i morgenmyldretiden før kl.7 -, stiger støjbelastningen betydeligt. Det er især nattestøj, der skader helbredet

København og de øvrige kommuner i hovedstadsområdet skal i 2013 udarbejde støjhandlingsplaner (jf. EU's støjdirektiv)