



Dansk Miljøteknologi

De danske miljøzoner skal opgraderes

1. De nuværende miljøzoner er forældede i en grad, hvor de ikke længere har nævneværdig effekt.

Teknologien har for længe overhalet de standarder, der i sin tid blev lagt til grund for miljøzonerne, og det eneste meningsfulde er en opdatering, der ajourfører dem med den seneste euronorm 6.

Busser og lastbiler, der befinder sig i en miljøzone, skal overholde Euronorm 4 (Euro 4). Det vil sige, at de eneste tunge køretøjer, der ikke tillades i miljøzonen er lastbiler og busser med op til 17 år på bagen (Euro 3). Dem er der ikke mange tilbage af på vejene, og miljøzonerne er derfor i praksis uden virkning!¹

2. Det er nødvendigt at opgradere miljøzonerne til Euro 6, hvis indsatsen skal have effekt

Fra Euro 4 til den nyeste Euro 6 er der sket markante opstramninger i forhold til udledningen af NOx for varebiler og partikler for busser og lastbiler:

Krav til maximal udledning af NOx

	Varebil (1,3-1,76 ton)	Varebil (>1,76 ton)	Lastbil/bus (>3,5 ton)
Euro 4	330 mg/km	390 mg/km	3,5 g/kWh
Euro 5	235 mg/km	280 mg/km	2 g/kWh
Reduktion i udledning fra Euro 4 til 5	29 %	28 %	43 %

	Varebil (1,3-1,76 ton)	Varebil (>1,76 ton)	Lastbil/bus (>3,5 ton)
Euro 4	330 mg/km	390 mg/km	3,5 g/kWh
Euro 6	105 mg/km	125 mg/km	0,4 g/kWh
Reduktion i udledning fra Euro 4 til 6	68 %	68 %	89 %

¹ Se også Vurdering af luft og støj afsnit 5.5 Miljøzoner, Region Hovedstaden april 2018 (Kan hentes her https://www.altinget.dk/misc/Rapport%20%20-%20luft%20og%20st%C3%B8j%20Region%20Hovedstaden_17042018.pdf)

Krav til maksimal udledning af partikler (vægt)²

	Varebil (1,3-1,76 ton)	Varebil (>1,76 ton)	Lastbil/bus (>3,5 ton)
Euro 4	40 mg/km	60 mg/km	20 mg/kWh
Euro 5	5 mg/km	5 mg/km	20 mg/kWh
Reduktion i udledning fra Euro 4 til 5	88 %	92 %	Ingen ændring

	Varebil (1,3-1,76 ton)	Varebil (>1,76 ton)	Lastbil/bus (>3,5 ton)
Euro 4	40 mg/km	60 mg/km	20 mg/kWh
Euro 6	5 mg/km	5 mg/km	10 mg/kWh
Reduktion i udledning fra Euro 4 til 6	Ingen yderligere reduktion	Ingen yderligere reduktion	50 %

Dertil kommer, at kun Euro 6 tager højde for udledningen af ultrafine partikler (PM 0,1) fra lastbiler og busser. De ultrafine partikler er under begrundet mistanke for at være ekstremt skadelige³.

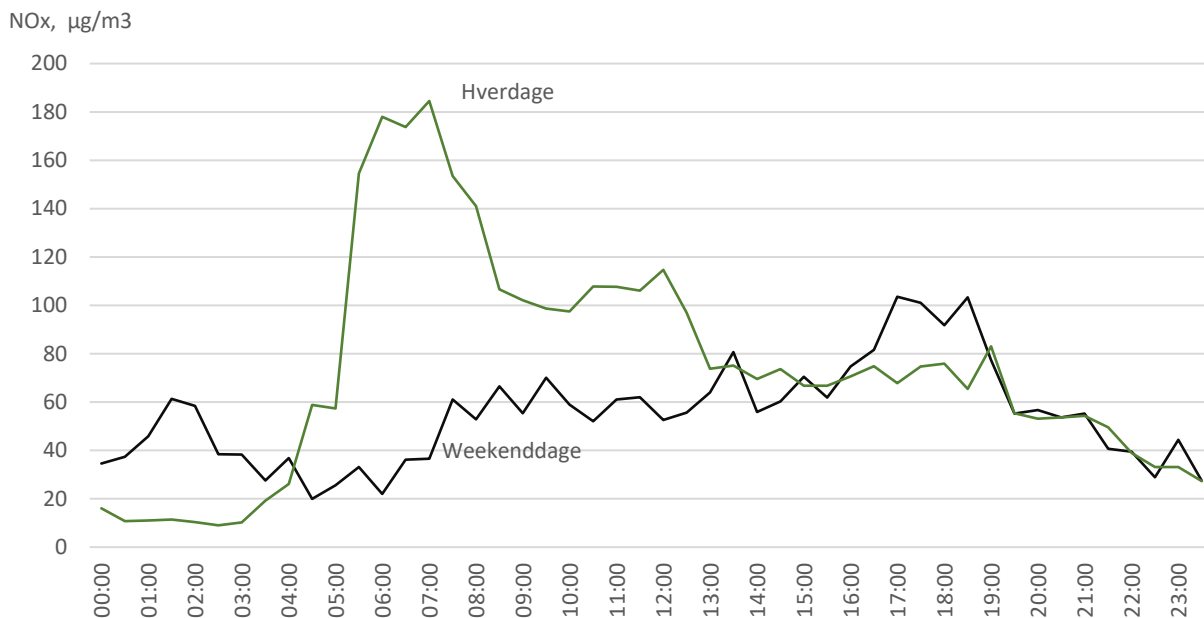
² Her refereres til PM_{2,5} og PM₁₀, der opgøres i masse (vægt). De ultrafine partikler, der med Euro 6 også stilles krav til på busser og lastbiler, opgøres ved optælling.

³ <http://envs.au.dk/videnudveksling/luft/stoffer/partikelforurening/>

3. En stor del af forureningen stammer fra lokal trafik

I myldretiden udgør den lokale trafik en enorm kilde til forurening.

Udledning af NO_x i uge 39, 2018 (målt ved H. C. Andersens Boulevard)



Kilde: Aarhus Universitet (<http://envs2.au.dk/Luftdata/Presentation/table/Copenhagen/H CAB>).

De store udsving i udledninger er en vigtig pointe fordi de målinger, som ligger til grund for både forskning og lovgivning, er aggregeret data. Det er en middelværdi på tværs af myldretid så vel som stille perioder, hvilket ikke giver et retvisende billede af det niveau af forurening som befolkning reelt er udsat for i de tidsrum, hvor de befinder sig i gaderne.

4. Muligheder for at udvide miljøzone-ordningen

På nuværende tidspunkt er det kun Danmarks fire største byer – København, Århus, Odense og Aalborg - der har tilladelse til at etablere en miljøzone. Men hvorfor ikke åbne ordningen op?

Hvis man muliggjorde miljøzoner i byer med en befolkning på over 25.000 ville det give op mod 22 byer, som f.eks. Esbjerg, Randers, Kolding og Horsens, mulighed for også at gøre en indsats for en renere luft i byen.