

Pia Lindgren

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: Svar på spørgsmål stillet af Mikkel Skovgaard (Ø) om luftforurening i Københavns Kommune 2023-0124923

Fra: Stinus Landt Lerche
Sendt: 25. april 2023 09:46
Til: Mikkel Skovgaard
Emne: Svar på spørgsmål stillet af Mikkel Skovgaard (Ø) om luftforurening i Københavns Kommune 2023-0124923

Kære Mikkel, MB

På vegne af vicedirektør Peter Højer, Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold, fremsendes hermed svar på dine spørgsmål stillet den 27. marts 2023, vedrørende luftforurening i Københavns Kommune.

Med venlig hilsen

Stinus Landt Lerche
Politisk koordinator
MKB Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold



Svar på politikerspørgsmål vedrørende luftforurening i Københavns Kommune

Medlem af Borgerrepræsentationen Mikkel Skovgaard (Ø) har den 27. marts 2023 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Spørgsmål

1. Hvor langt er forvaltningen i processen med at udarbejde forslaget om forbud mod brændeovne? Og hvad er forvaltningens vurdering af, hvordan forbuddet vil påvirke luftforureningen i København?
2. Hvornår vil den samlede buspakke være omlagt til el, jf. beslutningen i Budget 2017, og hvordan vil udviklingen være frem mod, at hele buspakken er omlagt? Er der noget til hindring for, at omlægningen kan finde hurtigere sted – eksempelvis at man fik omlagt hele buspakken allerede i 2023 eller 2024?
3. Hvorfra kommer den el, hvorpå busserne oplades? Og hvorfra planlægges den samlede elforsyning til hele buspakken at komme fra i 2025, når hele buspakken er omstillet?
4. Desuden bedes forvaltningen gøre rede for, hvilke øvrige initiativer kommunen kan tage, og som forvaltningen allerede kender til, for at begrænse luftforureningen i København, herunder trafikmæssige tiltag, samt hvilke lovgivningsmæssige forhindringer, der er for at gennemføre disse.

Svar

1. *Hvor langt er forvaltningen i processen med at udarbejde forslaget om forbud mod brændeovne? Og hvad er forvaltningens vurdering af, hvordan forbuddet vil påvirke luftforureningen i København?*

Ændringen af miljøbeskyttelsesloven, som Folketinget vedtog 5. maj 2022, betyder, at miljøministeren nu har bemyndigelse i til at fastsætte generelle regler om, at kommunalbestyrelsen kan vedtage regler om udskiftning eller nedlæggelse af brændeovne i visse geografiske områder.

Lovændringen giver ikke Københavns Kommune selvstændig hjemmel til at forbyde de ældre brændeovne, da det forudsætter en

25-04-2023

Sagsnummer i F2
2023 - 5405

Dokumentnummer i F2
82041

Sagsnummer i eDoc
2023-0124923

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

bekendtgørelse af loven. Bekendtgørelsen var i høring forud for udskrivelsen af valg til Folketinget 5. oktober 2022, men er endnu ikke blevet udstedt. Det er uvist, hvorvidt og hvornår en bekendtgørelse vil blive udstedt af miljøministeriet.

Udkastet til bekendtgørelsen, som var i høring, beskriver rammerne for administration, tilsyn og håndhævelse samt afgrænsning af området, hvor forskrifterne kan gælde. Forvaltningen afventer derfor bekendtgørelsen, før et beslutningsoplæg til politisk forelæggelse udarbejdes.

Nationalt Center for Miljø (DCE) har estimeret, at et forbud mod ældre brændeovne (fra før 2008) vil resultere i en reduktion af partikelemissioner fra brændeovne på mindst 52 % samt en reduktion af NO_x-emissioner på 3 % (Effekt for luftkvalitet og helbredseffekter af skærpede miljøzoner og forbud mod ældre brændeovne i Københavns Kommune (2022)).

- 2. Hvornår vil den samlede buspakke være omlagt til el, jf. beslutningen i Budget 2017, og hvordan vil udviklingen være frem mod, at hele buspakken er omlagt? Er der noget til hindring for, at omlægningen kan finde hurtigere sted - eksempelvis at man fik omlagt hele buspakken allerede i 2023 eller 2024?*

Forvaltningen har indhentet følgende svar fra Økonomiforvaltningen, som er ansvarlige for den kollektive transport i København:

Den samlede buspakke vil være omlagt til el i 2025, jf.

Borgerrepræsentationens beslutning 2. februar 2023:

<https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Borgerrepr%C3%A6sentationen/m%C3%B8de-02022023/referat/punkt-10>. Heraf fremgår også, hvordan udviklingen er frem mod 2025.

Omlægningen kan ikke finde hurtigere sted. Københavns Kommune er bundet af Movias kontrakter med busoperatørerne, og selvom kommunen kan betale for at komme ud af buskontrakterne før tid, så kræver det lang forberedelse at lave et nyt busudbud. Derudover tager det ca. 1 år for en busoperatør at få produceret nye busser. De udbud, Movia laver for bl.a. Københavns Kommune nu, har driftsstart i 2025, og det kan ikke gøres hurtigere.

- 3. Hvorfra kommer den el, hvorpå busserne oplades? Og hvorfra planlægges den samlede elforsyning til hele buspakken at komme fra i 2025, når hele buspakken er omstillet?*

Forvaltningen har indhentet følgende svar fra Økonomiforvaltningen, som er ansvarlige for den kollektive transport i København:

Økonomiforvaltningen har spurgt Movia, hvor den el busserne oplades på kommer fra. Movia har oplyst, at det er de enkelte busoperatører, der står for deres egen elforsyning til elbusserne. Der er således ikke en samlet plan for, hvor strømmen kommer fra til alle busser i 2025. Men

busoperatørerne skal have en særlig tilslutning til elnettet i deres garageanlæg, som de søger tilladelse til, så det bliver håndteret løbende fra busudbud til busudbud.

4. *Desuden bedes forvaltningen gøre rede for, hvilke øvrige initiativer kommunen kan tage, og som forvaltningen allerede kender til, for at begrænse luftforureningen i København, herunder trafikmæssige tiltag, samt hvilke lovgivningsmæssige forhindringer, der er for at gennemføre disse.*

Københavns Kommune har i Kommuneplan 2019 en målsætning om at arbejde for, at antallet og brugen af brændeovne i København skal reduceres, samt at nyetablering af brændeovne i områder med fjernvarme skal forbydes. Den vedtagne ændring af miljøbeskyttelsesloven beskrevet i svaret på spørgsmål 1 giver ikke fuldt ud mulighed herfor.

Udover de initiativer, der allerede er igangsat for at mindske forureningen fra vejtrafikken, har kommunen mulighed for at igangsætte initiativer beskrevet i mobilitetsanalyserne fra 2021, herunder udbredelse af trafikøer og grønne trafikveje og alle andre initiativer der begrænser udledningen af partikler og NO_x fra vejtrafikken. (se mobilitetsanalyserne her:

<https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Borgerrepr%C3%A6sentationen/m%C3%B8de-03062021/referat/punkt-8>).

Københavns Kommune ønsker desuden, jf. Kommuneplan 2019, at få mulighed for at etablere nulemissionszoner. Kommunen har dog ikke hjemmel til at etablere nulemissionszoner med den nuværende lovgivning. Et lovforslag, der ville give kommunerne mulighed for at indføre nulemissionszoner, var i høring forud for udskrivelsen af valg til Folketinget 5. oktober 2022. Lovforslaget nåede ikke at blive vedtaget, og det er for nuværende uvist hvorvidt/hvornår lovforslaget forventes behandlet. Københavns Kommune, ønsker ligeledes, jf. Kommuneplan 2019 at komme videre med Roadpricing. På nuværende tidspunkt er der dog ikke hjemmel i lovgivningen til dette.

Regeringen har i marts 2023 fremsat et lovforslag om kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler, som forventes indført fra 2025. Derudover igangsætter Sund og Bælt i samarbejde med DTU i maj 2023 et forsøg med vejafgifter for persontransport i blandt andet København og Aarhus. Forsøget løber til primo 2025 og derefter vil der være analyser og evaluering.

Svaret er offentligt tilgængeligt på <https://www.kk.dk/politik/politiske-udvalg/teknik-og-miljoeudvalget/politikerspogsgmaal>

Peter Højer
Vicedirektør