Center for Byudvikling
Økonomiforvaltningen

Til Mette Annelie Rasmussen (RV)

Svar på spørgsmål om status på medlemsforslag om roadpricing i København

16. september 2019

Sagsnummer
2019-0243646

Dokumentnummer
2019-0243646-2

Kære Mette Annelie Rasmussen

Du har den 6. september stillet Økonomiforvaltningen følgende spørgsmål:

"Borgerrepræsentationen behandlede den 31. maj 2018 medlemsforslag om indførsel af roadpricing i København. Her blev følgende ændringsforslag besluttet:

"at Borgerrepræsentationen beslutter, at Københavns Kommune retter henvendelse til staten med henblik på at muliggøre en skærpelse af miljøzonen samt efterfølgende en model for intelligent roadpricing i Hovedstadsområdet eventuelt som en forsøgsordning."

Det ønskes oplyst, hvad kommunen har foretaget sig i sagen, og hvad status er.
Kommunens henvendelse til staten og evt. efterfølgende korrespondance bedes vedlagt besvarelsen."

Økonomiforvaltningens svar
Som opfølgning på mødet i Borgerrepræsentationen den 31. maj 2018, sendte overborgmesteren den 28. juni 2018 et brev til miljø- og fødevareministeren, transport-, bygnings- og boligministeren og skatteministeren om skærpelse af miljøzonen og muligheder for roadpricing. Den 25. september 2018 svarede miljø- og fødevareministeren på brevet. Borgerrepræsentationen blev orienteret herom med kopi af de to breve i fremlæggermappen på mødet 4. oktober 2018. Brevene er vedlagt.

Miljøzoner
I forhold til spørgsmålet om, hvad kommunen har foretaget sig og status med hensyn til skærpede miljøzoner, kan Økonomiforvaltningen oplyse, at Miljø- og Fødevareministeriet afholdt høring om udkast til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler i perioden 7. december 2018 - 28. januar 2019.

Miljø- og Fødevareministeriet inviterede den 7. december København, Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg kommuner til informationsmøde om høring af ny lov om skærpelse af miljøzoneren.

Center for Byudvikling
Team Mobilitet
Københavns Rådhus,
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009800176

Informationsmødet blev afholdt den 17. december 2018, hvor både Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen deltog.

I forlængelse af informationsmødet fremsendte ministeriet den 18. december 2018 information om de rapporter, der ligger til grund for lovforslaget. Hertil blev der den 18. december 2018 afholdt et uformelt orienteringsmøde mellem ministeriet, Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen, hvor man gensidigt orienterede hinanden om status ift. miljøzoner.

Københavns Kommune afgav den 28. januar 2019 høringssvar til Miljø- og Fødevareministeriet. Høringssvaret indeholdt et borgmesterbrev fra overborgmesteren og teknik- og miljøborgmesteren. Samt et administrativt høringssvar fra Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen. Økonomiudvalget blev efterfølgende orienteret om høringssvaret på mødet den 19. februar, ligesom det blev lagt på TMU-portalen. Borgmesterbrev og administrativt høringssvar er vedlagt.

I forbindelse med tiltrædelse af ny regering i juni 2019, sendte overborgmesteren og teknik- og miljøborgmesteren velkomstbreve til henholdsvis den nye miljøminister og den nye transportminister, hvori Københavns Kommunes ønsker ift. skærpet miljøzone, mulighed for maritim miljøzone og nulemissionszone samt roadpricing indgik. Brevene er vedlagt.

Roadpricing
Økonomiforvaltningen kan oplyse, at i forbindelse med Borgerrepræsentationens behandling af principaftale om anlæg af Lynetteholmen den 22. november 2018, blev det besluttet at igangsætte et antal analyser i et københavnerspor med henblik på, at de kan kvalificere Københavns Kommunes arbejde med udviklingen af Lynetteholmen.

På den baggrund blev der i overførselssagen 2018/2019 afsat 0,5 mio. kr. i 2019 til en analyse af de trafikale effekter i København af et nationalt roadpricing system, samt hvordan det kan bidrage til finansiering af Østlig Ringvej. Analysearbejdet er i gang og afrapporteres i december 2019.

Som nævnt ovenfor, sendte overborgmesteren og teknik- og miljøborgmesteren, i forbindelse med tiltrædelse af ny regering i juni 2019, velkomstbreve til henholdsvis den nye miljøminister og den nye transportminister, hvori Københavns Kommunes ønsker ift. roadpricing indgik.

Med venlig hilsen

Jeppe Grønholt-Pedersen
Kontorchef

Bilag

- Brev fra overborgmesteren til miljø- og fødevareministeren, transport-, bygnings- og boligministeren og skatteministeren den 28. juni 2018 om miljøzoner og roadpricing
- Svar fra miljø- og fødevareministeren den 25. september på henvendelse fra overborgmesteren om miljøzoner og roadpricing
- Høringssvar fra overborgmesteren og teknik- og miljøborgmesteren den 28. januar 2019 vedr. miljøzoner
- Administrativt høringssvar fra Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen den 28. januar 2019 vedr. miljøzoner
- Velkomstbrev fra overborgmesteren og teknik- og miljøborgmesteren den 1. juli 2019 til ny miljøminister
- Velkomstbrev fra overborgmesteren og teknik- og miljøborgmesteren den 28. juni 2019 til ny transportminister

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

NOTAT

Til Borgerrepræsentationen

2. oktober 2018

Sagsnr.
2018-0180469

Dokumentnr.
2018-0180469-3

Sagsbehandler
Jarl Zinn

Cover vedr. Miljø-og fødevareministerens svar på overborgmesterens henvendelse om skærpet miljøzone og intelligent roadpricing i hovedstaden

På baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning den 31. maj 2018, har overborgmesteren den 28. juni 2018 sendt brev til miljø- og fødevareminister Jacob Ellemann-Jensen, transport- bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen og skatteminister Karsten Lauritzen vedr. miljøzone og intelligent roadpricing i hovedstaden.

Miljø- og fødevareminister Jacob Ellemann-Jensen har den 25. september 2018 fremsendt svar til overborgmesteren på vegne af ministrene.

Bilag

- Overborgmesterens brev vedr. skærpet miljøzone og intelligent roadpricing i hovedstaden.
- Miljø- og fødevareminister Jacob Ellemann-Jensens svarbrev.

Team Mobilitet

Københavns Rådhus, Rådhuspladser
1
1550 København V

EAN nummer
5798009800176

KØBENHAVNS KOMMUNE
Overborgmesteren

Miljø- og fødevareminister Jakob Ellemann-Jensen
Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen
Skatteminister Karsten Lauritzen

28. juni 2018

Skærpet miljøzone og intelligent roadpricing i hovedstaden

Kære Jakob Ellemann-Jensen, Ole Birk Olesen og Karsten Lauritzen.

Københavns Kommune har som målsætning at være verdens første CO_2-neutrale hovedstad i 2025, og at luften skal være så ren, at borgernes sundhed ikke belastes.

Hvert år dør cirka 540 københavnere for tidligt på grund af luftforurening. Forurening fra især dieselbiler medfører alvorlige luftvejssygdomme og er ovenikøbet socialt skævt fordelt. Den dårlige luftkvalitet er i strid med gældende EU-lov og WHO's retningslinjer. Reduktion af CO_2-udledningen fra trafikken halter herudover kraftigt efter målsætningerne i Parisaftalen.

På baggrund af ønsket om ren luft og CO2-neutral hovedstad, har en enig Borgerrepræsentation besluttet at omlægge hele kommunens busdrift til elbusser eller andre busser med tilsvarende støj-, klima- og miljøegenskaber. Men vi har behov for yderligere initiativer, og Københavns Kommune ønsker derfor mulighed for at skærpe den eksisterende miljøzone i stil med London, Bruxelles, Stockholm og mange andre byer i resten af verden.

For 10 år siden indførtes en miljøzone i København for tunge dieselkøretøjer over 3,5 tons. De lovgivningsmæssige krav er imidlertid ikke blevet justeret siden da og vurderes i dag af Aarhus Universitet og COWI til stort set at være virkningsløse, da kravene i miljøzonen kun omfatter tunge køretøjer, der er godkendt for over 12 år siden, og således ikke forurenende person- og varebiler.

Jeg og et flertal i Borgerrepræsentationen finder det afgørende og nødvendigt, at der indføres skærpede krav i miljøzonen, samt at den kommer til at omfatte forurenende person- og varebiler. Således kan den bidrage til, at vi får renere luft i København.

Et flertal i Borgerrepræsentationen er derudover enige om, at der efter en skærpelse af miljøzonen er behov for at muliggøre en model for intelligent roadpricing i hovedstadsområdet, eventuelt som en forsøgsordning.

Rådhuset
1599 København V

Telefon
3366 3366

Direkte telefon
3366 2202

E-mail
ob@okf.kk.dk

www.kk.dk

Intelligent roadpricing blev anbefalet af Trængselskommissionen i 2013 som det redskab, der indeholder det største potentiale for effektivt at regulere udviklingen i trængsel på vejene.

Senest har Transport- Bygnings-, og Boligministeriets ekspertgruppe Mobilitet for fremtiden peget på, at potentialerne og de trafikale gevinster ved kørselsafgifter / intelligent roadpricing bliver større i en fremtid med forøget trængsel, og teknologiudviklingen vil gøre implementeringen mere enkel. Vi har i den forbindelse med tilfredshed noteret os, at transport-, bygnings- og boligministeren i et indlæg i Altinget den 13. juni har talt for at indføre roadpricing under visse betingelser.

Hvis implementering af intelligent roadpricing skal have effekt, vil det skulle omfatte alle køretøjer, hvor man betaler i forhold til, hvor man kører og på hvilket tidspunkt. Det vil nødvendiggøre en omlægning af den aktuelle afgiftsstruktur på køretøjer.

Jeg ser frem til at høre jeres synspunkter til de to ønsker fra Borgerrepræsentationen. Jeres svar vil tilgå hele Borgerrepræsentationen.

Med venlig hilsen

Frank Jensen

Miljø- og fødevareministeren

Overborgmester Frank Jensen
Københavns Kommune
Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 2/74
1599 København V

J.nr. 2018-7641
Den 25. september 2018

Kære Frank Jensen

Tak for din henvendelse af 28. juni 2018 om miljøzoner og intelligent roadpricing i København, som jeg har aftalt at besvare på vegne af transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen samt skatteminister Karsten Lauritzen.

Luftforureningen har været faldende de seneste mange år, men der er fortsat for mange danskere, der er generet og bliver syge af luftforurening, især i de største byer, hvor forureningen er størst.

Som jeg nævnte på vores møde den 25. maj, er jeg derfor optaget af at se på mulige tiltag, der kan begrænse luftforureningen. Alle er efterhånden enige om, at miljøzonerne, som de ser ud i dag, har en begrænset effekt. En mulig opdatering af regler om miljøzoner er derfor et af de tiltag, som vi fra regeringens side pt. kigger på.

Vi ser blandt andet på, om vi kan bruge miljøzonerne i byerne bedre, og om vi kan opdatere reglerne – uden at det skaber unødigt besvær for erhvervslivet. Vi skal sikre balancen mellem de forskellige hensyn og passe på, at vi ikke gør det for svært at bo, besøge og drive forretning i byer med miljøzoner.

Endvidere kan jeg oplyse, at vi i finanslovsudspillet har afsat 260 mio. kr. årligt i 2019-2022 til en række grønne initiativer med fokus på at styrke luftkvaliteten i de større byer samt styrke natur, klima, miljø og gastronomi.

Ser vi på fremkommeligheden på vejnettet, ligger det regeringen meget på sinde, da det skal være muligt for borgerne at komme frem, ligesom det skal være gode forhold for de borgere fra andre dele af landet, der benytter byens vejnet. Og der er trængselsudfordringer på vejnettet mange steder, herunder i København, som typisk også giver gener i form af støj og luftforurening.

Regeringen har løbende overvejelser om, hvordan mobiliteten kan forbedres. Der er forskellige tiltag i spil. Nogle af dem er velafprøvede og har kendte effekter, mens der er andre tiltag, som vi endnu ikke har konkrete erfaringer med. Tids- og stedbestemte kørselsafgifter eller roadpricing er regeringen principielt fortaler for. Vi betragter det som mere rimeligt at beskatte forbrug af en bil frem for ejerskab, ligesom denne beskatningsform kan bruges til at fremme klima- og miljømæssige hensyn. Men hvordan det praktisk gøres er endnu ikke afdækket og undersøgt. Regeringen er af den opfattelse, at en afdækning af konsekvenser af modeller for roadpricing er vigtigt på længere sigt, men er ikke så langt i sine overvejelser, at der kan stilles et forsøg i København i udsigt.

Miljø- og Fødevareministeriet • Slotsholmsgade 12 • 1216 København K
Tlf. 38 14 21 42 • Fax 33 14 50 42 • CVR 12854358 • EAN 5798000862005 • • www.mfvm.dk

Som medlemmerne af Borgerrepræsentationen formentlig er bekendt med, kan fremkommeligheden også forbedres gennem udbygning af den kollektive trafik, hvad der da også har været en af de medvirkende begrundelser for at igangsætte etableringen af Cityringen. Som et andet tiltag til at nedbringe trængslen har transport-, bygnings- og boligministeren i juni måned 2018 nedsat et fremkommelighedsudvalg, som skal arbejde på tværs af de statslige og kommunale niveauer. Udvalget skal blandt andet undersøge konkrete tiltag for optimering og samordning af trafiksignalerne. Hvis kommunerne fremover optimerer og samordner trafiksignalerne på tværs af kommunegrænser, særligt på større indfaldsveje og centrale korridorer, med eksempelvis grønne bølger og mere grøntid i de perioder, hvor der er mest trafik, forventes fremkommeligheden for bilisterne at blive forbedret. Fremkommelighedsudvalgets endelige rapport forventes i januar 2019.

Jeg vil også benytte lejligheden til at erindre om, at staten, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab A/S i fællesskab gennemfører en forundersøgelse af en østlig ringvej (havnetunnel) i København. En sådan forbindelse vil også kunne medvirke til at skabe bedre trafikale forhold i København og hovedstadsområdet som helhed.

Jeg håber, at vi fremadrettet kan have en åben dialog og løbende udveksle synspunkter med henblik på at skabe baggrund for høj fremkommelighed i transportsystemet, forbedret luftkvalitet og mindske vores klimaaftryk. Tak for dine tanker og ideer.

Med venlig hilsen

Jakob Ellemann-Jensen

KØBENHAVNS KOMMUNE

Til Miljø- og Fødevareministeriet Januar 2019

Høringssvar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler

I København går vi foran på miljøområdet. Vi arbejder målrettet på, at København bliver verdens første CO_2-neutrale hovedstad i 2025, og at luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes af den. Denne indsats og målsætning nyder erhvervslivet også godt af. Vi er godt på vej, men vi er ikke i mål endnu.

Vi har derfor med interesse læst regeringens lovforslag vedrørende skærpede miljøzoner. Det har længe været ventet, og vi finder det positivt, at regeringen skærper kravene i de eksisterende miljøzoner, så borgerne får mulighed for at få renere luft og hermed øget livskvalitet.

Alt for mange borgere i Hovedstadsområdet bliver syge eller dør for tidligt på grund af luftforurening. Det er en problematik, som skal tages meget alvorligt. Vi mener ikke, at de foreslåede stramninger af miljøzonen vil forbedre luftkvaliteten tilstrækkeligt. Vi ønsker derfor en mere ambitiøs lovgivning, som giver plads til, at kommunerne får mulighed for at stille yderligere krav, herunder til personbiler.

Vi ved, at især dieselpersonbiler forurener alt for meget. De er en af hovedårsagerne til astma og mange andre luftvejssygdomme. Vi bliver derfor også nødt til at sætte ind overfor personbiler. Vi er åbne for forskellige modeller, men har fokus på, at miljøzonen får en væsentlig effekt for den luft, københavnerne indånder. Prisen for at inddrage personbiler i zonen er minimal, da håndhævelsessystem og skiltning etableres, uanset om personbiler indgår i zonen eller ej.

Udover vores ønske om at inddrage personbiler, har vi følgende ønsker til den kommende miljøzone:

1. Miljøzonelovgivningen skal være dynamisk, så den automatisk skærpes nogle år efter emissionskravene til biler skærpes. Erfaringen fra de nuværende miljøzoner er, at de hurtigt bliver indhentet af den teknologiske udvikling, hvorfor der er behov for løbende at skærpe kravene.
2. Der er brug for, at der kan stilles forskellige krav i byerne, alt efter behov og niveau af luftforurening. Vi er derfor ikke enige i, at der skal stilles ens krav i alle miljøzonerne. Gives der i

stedet et valg mellem f.eks. tre modeller, kan erhvervslivet og borgerne hurtigt indstille sig efter dette.

3. Det er vores opfattelse, at flere danske byer og kommuner efterspørger muligheden for at oprette en miljøzone. Vi foreslår derfor, at der gives mulighed for, at alle kommuner kan oprette en miljøzone. Dette vil forbedre luftkvaliteten yderligere, til gavn for hele Danmark.
4. Der bør stilles krav om SCR-katalysatorer på opgraderede køretøjer. Dette vil give en miljøgevinst og være med til at styrke den førerposition, dansk erhvervsliv allerede har på filterområdet.

Vi bemærker med stor interesse, at regeringen i sit klima- og luftudspil ønsker 1 mio. elbiler i 2030. Det er et mål, vi støtter, men der mangler redskaber til at få det indfriet. Miljøzonelovgivningen er en oplagt løftestang til dette, men mulighederne mangler i regeringens lovforslag. Vi ønsker mulighed for at kunne indføre en nulemissionszone i København, for at skabe incitament til, at flere danskere køber en elbil. Nulemissionszoner er kendt fra blandt andet Sverige, hvor kommunerne allerede i 2020 vil få mulighed for at indføre et område, hvor kun el-, brint og gaskøretøjer må køre. Stockholm Kommune har allerede bebudet, at de vil etablere en nulemissionszone i et mindre område af byen. Dette gør, at man i Sverige allerede nu ser en effekt på elbilsalget. Staten og Københavns Kommune kunne i fællesskab præsentere en ny nulemissionszone på det kommende C40-topmøde i København og hermed vise, at Danmark går forrest, når det gælder klima og miljø.

Vores forvaltninger har udarbejdet et supplerende administrativt høringssvar med tekniske bemærkninger til den foreslåede lovgivning. Dette er vedlagt som bilag. Vi indgår gerne i dialog om de nærmere tekniske detaljer i dette, samt om implementeringen af den kommende miljøzone.

Med venlig hilsen

Frank Jensen	Ninna Hedeager Olsen
Overborgmester	Teknik- og Miljøborgmester

Vedlagt

- Administrativt høringssvar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøkrav til tungekøretøjer og varebiler

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Teknik- og Miljøforvaltningen

NOTAT

Til Miljø- og Fødevareministeriet

28. januar 2019

Sagsnr.
2019-0016392

Dokumentnr.
2019-0016392-2

Administrativt høringssvar til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler

Miljø- og Fødevareministeriet har den 7. december 2018 sendt udkast til lovforslag om ændring af miljøbeskyttelsesloven i høring. Lovforslaget vedrører en skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer samt at indføre miljøzonekrav til varebiler.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har vedtaget ambitioner om at være verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025, og at luften skal være så ren, at borgernes sundhed ikke belastes. Desuden har Borgerrepræsentationen mere konkret vedtaget et ønske om skærpede miljøzoner for personbiler samt et ønske om intelligent roadpricing.

Københavns Kommune er positiv overfor, at regeringen fremlægger et forslag til at stramme og udvide kravene til køretøjer i miljøzonen. I forhold til vedtagelserne i Borgerrepræsentationen er forslaget imidlertid ikke ambitiøst nok. Lovforslaget bør derfor suppleres med krav til personbiler, ligesom kravene i loven bør være dynamiske, så de udvikler sig i takt med, at emissionskravene til biler strammes. I korte træk har Københavns Kommune følgende kommentarer til lovforslaget for miljøzoner:

1. Personbiler bør indgå i lovforslaget med særskilte emissionskrav.
2. Krav til lastbiler, busser og varebiler bør skærpes.
3. Der bør stilles krav om lukkede partikelfiltre på ældre køretøjer og opgraderede køretøjer skal have påmonteret virkende SCR-katalysator.
4. Mulighed for zoner med særlige krav indenfor miljøzonen bør indarbejdes i lovgivningen.
5. Kommentarer til digitaliseret håndhævelse.
6. Kommentar om økonomi.
7. Mulighed for at stille krav til arbejdsmaskiner, motorcykler, knallerter og havnetrafik

De enkelte punkter uddybes i det følgende:

1. Personbiler bør indgå i lovforslaget med særskilte emissionskrav
I 2014 bidrog personbilerne i København med i gennemsnit 48 % af trafikkens koncentrationsbidrag af NO_2. Emissioner i og udenfor Københavns Kommune er ansvarlige for betydelige

sundhedsproblemer. Københavns Kommune anbefaler derfor, at kommunerne får mulighed for at etablere miljøzoner for både lastbiler, busser, varebiler og personbiler. Hermed øges effekten til gavn for borgernes sundhed. Københavns Kommune er åben for forskellige modeller, men har fokus på, at miljøzonen får en væsentlig effekt for den luft, københavnerne indånder. Københavns Kommune mener, at miljøzonen skal implementeres hurtigst muligt for alle køretøjstyper.

2. Krav til lastbiler, busser og varebiler bør skærpes
Ifølge lovforslaget skærpes kravene til køretøjerne frem til 2025. Herefter sker der ingen skærpelse. Erfaringerne fra den eksisterende miljøzone viser, at der er behov for en mere dynamisk tilgang, hvor kravene til køretøjerne skærpes med en forsinkelse i forhold til indførelsen af nye euronormer. Noget tilsvarende bør indføres i den nye miljøzonelovgivning.

Lovforslaget gælder kun de kommuner, som allerede har miljøzoner. Københavns Kommune vurderer, at miljøzonerne vil have større effekt, hvis flere kommuner får mulighed for at implementere miljøzoner. Det kunne eksempelvis gælde alle kommuner i Danmark eller som minimum alle kommuner, der grænser direkte op til miljøzoner i andre kommuner.

Et væsentligt argument i Miljø- og Fødevareministeriets lovforslag er hensynet til håndhævelse og erhvervslivet, hvorfor kravene til køretøjer er ens for alle kommuner med miljøzone.

Københavns Kommune har forståelse for ønsket om nem administration af miljøzonehåndhævelsen samt til ønsket om gennemskuelige forhold for erhvervslivet og borgerne. Men da miljøforholdene er forskellige i de forskellige kommuner, vurderer Københavns Kommune, at det vil være oplagt med 3-4 miljøzonetyper, som kommunerne kan vælge imellem. Derfor vurderer Københavns Kommune, at miljøzonelovgivningen bør lægge sig tæt op ad den svenske model, som indeholder tre forskellige niveauer af miljøzoner, som kommunerne frit kan vælge imellem. En sådan opdeling vil gøre det overskueligt for virksomhederne og borgerne at gennemskue, hvilke krav der gælder hvor og samtidig give København og andre byer mulighed for at tage hensyn til de særlige udfordringer, der er i en by med en stigende befolkning samt forurenings- og trængselsudfordringer.

3. Der bør stilles krav om lukkede partikelfiltre på ældre køretøjer og opgraderede køretøjer skal have påmonteret virkende SCR-katalysator
Københavns Kommune finder det yderst problematisk, at det med lovforslaget bliver muligt fortsat at benytte ældre køretøjer, hvis de opgraderes med et åbent partikelfilter. Opgraderede køretøjer bør

opgraderes med både lukkede partikelfiltre og SCR-katalysator for at opnå tilstrækkelig miljøeffekt. Det skyldes, at:

1) Partikelfiltre reducerer alene partikelemissionerne og hermed ikke alle de andre sundhedsskadelige stoffer, som køretøjerne udleder. Hermed opgraderes de slet ikke til samme niveau som de køretøjer, der efter lovforslaget har lov at køre i zonerne uden opgradering. København har, i samarbejde med Miljø- og Fødevareministeriet, gode erfaringer med at opgradere busser med NOx- og partikelfiltre (SCRT-filter), hvilket både er billigt og yderst effektivt.

2) Åbne partikelfiltre reducerer ifølge Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ca. 30 % af partikelmassen, mens et lukket partikelfilter reducerer mindst 90 % af partikelmassen og partikelantallet. Et åbent partikelfilter er hermed ikke effektivt nok til reelt at reducere luftforureningen.

For at opnå den bedste luftkvalitet bør der stilles krav om, at opgraderede køretøjer, som er omfattet miljøzonen, ikke får lov til at køre i zonen, med mindre de har påmonteret lukkede partikelfiltre og SCR-katalysatorer, der som minimum sikrer emissioner svarende til den tilsvarende euronorm i lovforslaget. Konkret kan det gøres ved, at der i lovforslaget stilles krav om:

1) Eftermontering af SCRT-filtre på alle tunge køretøjer og varebiler, med mindre de overholder de generelle krav i miljøzonen. SCRT-filtret skal som minimum reducere motorens emissioner af partikler og NOx med 80 %.

2) Eftermontering af partikelfilter på alle personbiler, med mindre de overholder de generelle krav i miljøzonen. Partikelfiltret skal som minimum reducere emissionerne af partikelmasse og partikelantal med 90 %. Fra 2025 bør der endvidere stilles krav om tilsvarende NOx-reduktion, f.eks. ved SCR-katalysator.

Krav om lukkede partikelfiltre og katalysatorer i miljøzonen bør suppleres med krav om periodisk syn, f.eks. hvert andet år, hvor der måles for luftforurening i udstødningen. Det skal i den forbindelse bemærkes, at Trafikselskabet Movia for nyligt har indført ny metode for miljøsyn, herunder for kontrol af luftforurening i udstødningen, og at deres metode med fordel kan anvendes som inspiration til synsmetoden. Movia måler koncentration af NOx, partikelmasse og partikelantal og har allerede indgået aftale med synshaller om periodisk kontrol af busserne. Det er således allerede i dag muligt at kontrollere køretøjernes emissioner i autoriserede synshaller.

4. Mulighed for zoner med særlige krav indenfor miljøzonen bør indarbejdes i lovgivningen
Zoner med særligt ambitiøse krav, f.eks. mulighed for 0-emissionszoner, kan anvendes som løftestang til at nå regeringens mål om 1 mio. elbiler i 2030. De kan ligeledes bidrage til Københavns Kommunes mål om at blive CO2-neutral i 2025 og til EU's langsigtede mål om fossilfri køretøjer i byerne i 2050.

En række byer i hele verden implementerer frem til 2030 nulemissionszoner i afgrænsede områder. Københavns Kommune og staten kunne f.eks. præsentere en sådan nulemissionszone i en afgrænset del af på det kommende C40-topmøde i København, hvis der gives mulighed for det i lovgivningen.

5. Kommentarer til digitaliseret håndhævelse
Københavns Kommune finder det positivt, at lovforslaget lægger op til en automatiseret håndhævelse, baseret på en digital aflæsning af nummerplader.

Dette vil bidrage til en langt mere effektiv håndhævelse end tidligere, hvor der var krav om miljøzonemærke, og hvor politiet skulle sikre, at kravene i zonen blev overholdt.

Københavns Kommune ønsker, at teknologien bag den digitale håndhævelse indrettes på en sådan måde, at den på et senere tidspunkt direkte kan anvendes i indførelsen af intelligent roadpricing.
Den digitaliserede håndhævelse vil blive understøttet af et særskilt lovforslag, som forventes fremsat i folketingsåret 2019/2020.
Københavns Kommune ønsker, at det kommende system indrettes på en måde, som sikrer, at hovedparten af køretøjer, som ikke lever op til krav i miljøzonen, opdages. Københavns Kommune anbefaler, at regeringen lader sig inspirere af miljøzonen i Bruxelles i forhold til effektiv håndhævelse.

6. Kommentar om økonomi
I lovforslaget er der lagt op til, at de nye krav automatisk gælder for de nuværende miljøzoner dog med mulighed for at udtræde af miljøzonelovgivningen frem til 1. juli 2019. Uagtet at kommunerne får mulighed for at træde ud af miljøzonelovgivningen, vurderer Københavns Kommune at kommunerne er berettiget til DUT-kompensation for omkostninger til etablering og løbende vedligeholdelse af zonen. Dette vil blive rejst gennem KL i de årlige DUT-forhandlinger.

7. Mulighed for at stille krav til arbejdsmaskiner, motorcykler, knallerter og havnetrafik
Københavns Kommune ser gerne, at miljøzonen også omfatter krav til knallerter og motorcykler. Krav til knallerter og motorcykler kan

f.eks. være krav om nulemission fra 2025. Det vil medvirke til både at reducere luftforurening samt generende støj i en by, hvor der bor og opholder sig mange mennesker.

Københavns Kommune opfordrer derudover regeringen til fremadrettet at udarbejde lovgivning, der muliggør, at der stilles emissionskrav, f.eks. efter EU's stagenormer, til arbejdsmaskiner samt inderhavnens erhvervstrafik. Der er især fra arbejdsmaskiner en betydelig udledning af NOx, partikler samt CO2.

KØBENHAVNS KOMMUNE
Overborgmesteren

Miljøministeriet
Miljøminister Lea Wermelin
Slotsholmsgade 12
1216 København K

01-07-2019

Kære Lea,

Hjerteligt tillykke med udnævnelsen til Danmarks nye miljøminister.

Danmark er et grønt fyrtårn, der er med til at vise verden, hvordan man kan kombinere grøn omstilling med et konkurrencedygtigt erhvervsliv og høj livskvalitet for borgerne. Vi glæder os til at samarbejde med dig om at udbygge Danmarks grønne styrkeposition.

København er i dag verdenskendt som en storby med rent vand i havnen, bæredygtig energi- og varmeforsyning, og hvor cyklen er borgernes foretrukne transportform. Som resultat af vores indsats inden for klima og bæredygtig byudvikling er København blevet tildelt værtskabet for C40 World Mayors Summit d. 9.-12. oktober 2019.

Det er en unik mulighed for at vise vores byers og virksomheders grønne løsninger frem for resten af verden, og vi håber på en stærk repræsentation på statsligt og kommunalt niveau fra hele Danmark. Derfor vil det glæde os, hvis du vil tage imod en invitation til at deltage i C40 World Mayors Summit.

Vi er meget glade for, at regeringen ønsker at skærpe miljøzonerne. I København har vi et ønske om at starte et forsøg med roadpricing og at miljøzonerne også skal omfatte personbiler. Mange andre kommuner har også et ønske om at etablere miljøzoner.

Vi foreslår derfor, at den nye klimalov indeholder en fleksibilitet, så de konkrete miljøkrav i hver enkelt miljøzone kan differentieres, og så flere kommuner får mulighed for at oprette miljøzoner.

Ligeledes oplever vi store miljøgener fra havnen, hvor kanalrundfartsbåde og erhvervsfartøjer forurener byen. En løsning kunne være at give kommunerne mulighed for at indføre maritime miljøzoner.

Københavns Kommune har igangsat et samarbejde om projektering af et landstrømanlæg til krydstogtskibe, så luftkvaliteten i København kan forbedres. Vi vil gerne invitere staten med i samarbejdet, herunder i arbejdet med projektering af et anlæg i Nordhavn, nordisk samarbejde om ens standarter, samt afklaring af de juridiske rammer for at offentlige parter får mulighed for at medfinansiere et fysisk anlæg. Københavns Kommune understøtter gerne statens arbejde for grøn krydstogtturisme i de kommende år, og vil selv arbejde på at påvirke byer og havne i Østersøområdet i en grønnere retning.

Rådhuset
1599 København V

Telefon
3366 3366

Telefax
3366 7008

Direkte telefon
3366 2202

E-mail
ob@okf.kk.dk

www.kk.dk

I København ønsker vi at bidrage til regeringens målsætning om flere elbiler ved bl.a. at etablere en nulemissionszone, hvor hverken benzin- eller dieselbiler må køre. Og vi vil meget gerne i dialog om, hvad vi i byerne kan gøre for at understøtte omstillingen til elbiler.

Brændeovne udleder mere end halvdelen af de sundhedsskadelige partikler, som borgere og besøgende i hovedstaden indånder. Det er derfor et stort ønske for os, at kommunerne får mulighed for at udstede forbud mod etableringen af brændeovne de steder, hvor der er fjernvarmetilslutning eller i miljøzonen.

Københavns Kommune ønsker at skabe rammer for et aktivt liv for byens borgere. Miljøministeriets vejledning gør det imidlertid vanskeligt at indpasse kunstgræsbaner i byen, blandt andet fordi støjen fra banerne kategoriseres som virksomhedsstøj. Vi håber, at du vil være med til at gøre det nemmere at tilbyde faciliteter som kunstgræsbaner til de borgere, der bor i byerne.

Endelig vil vi nævne, at vi i mange år har arbejdet med at styrke økologien og madkvaliteten i Københavns Kommune med vores ambitiøse mål om 90% økologi i kommunens institutioner. Nu har vi taget næste skridt og er i gang med at udarbejde en ny ambitiøs mad- og måltidsstrategi.

Strategien har fokus på at sikre både sund og klimavenlig kost til byens børn, unge og ældre – og ikke mindst at reducere madspild i vores offentlige køkkener. Vi er derfor meget glade for, at den politiske forståelse bag regeringsdannelsen også indeholder ambitiøse mål for økologi og indsats mod madspild.

Som det sidste vil vi nævne, at vi i København har stort fokus på forurening og CO2-udledning fra bygge- og anlægssektoren. Vi håber derfor, at regeringen vil være med til at se på, hvordan afgifts- og miljøkrav kan tilrettelægges således, at det understøtter grøn omstilling af byggeriet.

Endnu engang stort tillykke med udnævnelsen. Vi ser frem til et godt samarbejde.

Med venlig hilsen

Frank Jensen
Overborgmester

Karina Vestergård Madsen
Fungerende teknik- og miljøborgmester

KØBENHAVNS KOMMUNE
Overborgmesteren

Transportministeriet
Transportminister Benny Engelbrecht
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

28-06-2019

Kære Benny,

Hjerteligt tillykke med udnævnelsen til Danmarks transportminister.

Vi glæder os til at samarbejde om at indfri regeringens ambitiøse målsætninger for grøn omstilling af transportsektoren, og vi håber, at du vil sætte dig i spidsen for et stærkt samarbejde mellem den politiske ledelse på statsligt og kommunalt plan og topledelsen i hovedstadens trafikselskaber.

I 2019 har København formandskabet for Greater Copenhagen-samarbejdet, som består af de fire regioner Hovedstaden, Sjælland, Skåne og Halland med 85 kommuner og 4,3 mio. indbyggere. Vores fokus er at få vitale infrastrukturinvesteringer til regionen og nedbryde de administrative barrierer. Det vil være hensigtsmæssigt, hvis de to danske regioner igen kan deltage i Greater Copenhagen-samarbejdet på lige fod med de øvrige parter efter den nye erhvervsfremmelov.

I oktober 2018 indgik Københavns Kommune en principaftale med den tidligere regering om at anlægge en ny stor ø – Lynetteholmen – i Øresund ud for Nordhavn. Lynetteholmen skal på én gang klimasikre København mod stormflod, sikre arealer til den langsigtede byudvikling og hjælpe med at forbedre infrastrukturen i byen.

Vi ser frem til at videreudvikle og konkretisere visionen om Lynetteholmen sammen med dig og den øvrige regering og til at drøfte muligheden for at føre den nye metrolinje over havnesnittet. Det vil sikre at den nye bydel får adgang til højklasset kollektiv transport, og at kapaciteten i den nuværende metro fremtidssikres.

Vi er også i gang med en positiv og langsigtet udvikling af hele Tingbjerg. Det er en forudsætning for udviklingen af Tingbjerg, at den nuværende infrastruktur forbedres, og at der etableres en god trafikal kobling mellem Tingbjerg og Bystævneparken.

Det vil kræve, at den cykelsti, der i dag er den eneste forbindelse mellem Tingbjerg og Bystævneparken, udvides til både at rumme letbane og en regulær vejforbindelse. For at realisere dette skal de nuværende fredningsbestemmelser ændres, som vi håber at I vil samarbejde om.

Samtidig vil vi gerne starte en dialog med regeringen om igangsætningen og finansieringen af en udredning af letbaneforbindelsen mellem Nørreport og Gladsaxe – eventuelt som led i regeringens arbejde

Rådhuset
1599 København V

Telefon
3366 3366

Telefax
3366 7008

Direkte telefon
3366 2202

E-mail
ob@okf.kk.dk

www.kk.dk

med en ny infrastrukturplan. En sådan letbane vil koble udsatte byområder bedre sammen med resten af København.

Samtidig håber vi, at regeringen vil prioritere national cykelpulje, der kan fremme cyklisme i hele Danmark og medfinansiere kommunale indsatser og etableringen af bedre cykelinfrastruktur.

Den 31. december 2023 udløber ordningen med fritagelse af elafgift for el-busser. Det vil betyde væsentlige merudgifter for kommunerne og vil udskyde udskiftningen. Det er derfor vores håb, at den kommende klimalov vil indeholde en permanent løsning, så vi sammen kan realisere den grønne omstilling af den kollektive transport.

Den tidligere regering vedtog sammen med Dansk Folkeparti en lov om parkeringsindtægter, som har medført, at 70 pct. af en kommunes bruttoindtægter fra parkering modregnes i bloktilskuddet.

For Københavns Kommune betyder det et årligt indtægtstab på 130-150 mio. kr., og loven har gjort det vanskeligere at prioritere investeringer på parkeringsområdet og regulere trængslen.

Vi vil derfor opfordre regeringen til, at statens årlige nye indtægter fra parkeringsområdet investeres i infrastruktur, der kan mindske trængslen i de områder, hvor de er opkrævet. Det kan f.eks. være udbygning af den kollektive trafik og løsninger som 'parker og rejs'-anlæg, der kan få flere pendlere til at benytte kollektiv transport.

Vi er meget glade for, at regeringen ønsker at skærpe miljøzonerne. I København har vi et ønske om at starte et forsøg med roadpricing, og at miljøzonerne også skal omfatte personbiler. Mange andre kommuner har også et ønske om at etablere miljøzoner.

Vi foreslår derfor, at den nye klimalov indeholder en fleksibilitet, så de konkrete miljøkrav i hver enkelt miljøzone kan differentieres, og så flere kommuner får mulighed for at oprette miljøzoner.

Ligeledes oplever vi store miljøgener fra havnen, hvor kanalrundfartsbåde og erhvervsfartøjer forurener byen. En løsning kunne være at give kommunerne mulighed for at indføre maritime miljøzoner.

I København ønsker vi at bidrage til regeringens målsætning om flere elbiler ved bl.a. at etablere en nulemissionszone, hvor hverken benzin- eller dieselbiler må køre. Og vi vil meget gerne i dialog om, hvad vi i byerne kan gøre for at understøtte en massiv omstilling til elbiler.

Et mål kunne være en pulje på 200 millioner kroner årligt over ti år. Med den kommunale medfinansiering giver det 500 millioner kroner årligt. Samlet vil det koste staten 2 milliarder kroner eller ti procent af en Hærvejsmotorvej

Afslutningsvist vil vi nævne, at vi er glade for statens interesse i at samarbejde om en nedgravning af Bispeengbuen til en vej i tunnel. Det vil frigive et unik og tiltrængt område midt i byen, som i dag belaster naboerne med trafikstøj og luftforurening.

Bispeengbuen er en statsvej. Vi ser dog positivt på, at København kan bidrage med et tilskud til en tunnellægning under forudsætning af, at bidraget ikke belaster de kommunale anlægsmåltal og lånerammer.

Vi vil endnu engang ønske dig tillykke med udnævnelsen, og Vi ser frem til et godt samarbejde.

Med venlig hilsen

Frank Jensen
Overborgmester

Karina Vestergård Madsen
Fungerende teknik- og miljøborgmester