



Besvarelse af 10 dages forespørgsel om luftforurening

4. december 2025
Side 1 af 3

Dette notat er en besvarelse af 10-dages forespørgslen om luftforurening. Viggo Jonassen og Solveig Munk, Velfærdslisten De Rød-Grønne ønsker en besvarelse af følgende tre spørgsmål:

- 1) Der udbedes en redegørelse for kommunens målinger af luftforureningen inden for og uden for Ringgaden.
- 2) Om mulige ønskes oplyst udviklingen i luftforurening fra tiden før etablering af miljøzone og derefter.
- 3) Om muligt ønskes belyst sammenhæng mellem el-bil udvikling og luftforureningsudvikling.

Teknik og Miljø
By og Natur
Aarhus Kommune

Måling af luftforurening

Aarhus Kommune arbejder på at igangsætte en indsats med kortlægning og tiltag, der kan synliggøre og potentielt reducere luftforureningen i Aarhus. Denne indsats har til formål at opnå en mere nuanceret viden end den viden, vi har for nuværende med den nationale luftovervågning, som Aarhus Universitet forestår for staten.

Forvaltningsstab By og Natur
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Direkte telefon: 24 85 36 77

Sagsbehandler:
Tine Niemann

Måleudstyr til at måle luftkvalitet er dyrt. Der er vanskeligt at finde måleudstyr, der er økonomisk forsvarligt at anskaffe, som også er i stand til at give retvisende resultater for luftforurening. Herunder måling af partikelforurening ved de koncentrationsniveauer, som er gældende i Danmark. Derfor arbejdes der i øjeblikket på et muligt samarbejde med en ekstern leverandør, som kan udføre luftforureningsmålinger ved at benytte bedre måleudstyr.

Prisen forventes dog at blive relativ høj og er dermed næppe noget, der kan gennemføres mange steder i Aarhus. Konkret arbejdes der med et ønske om at måle luftforureningen på en længere strækning på Marselis Boulevard. Dette ønskes udført som en måling før etablering af Marselis Tunnellen og skal følges op med nye målinger, når tunnelen er færdigetablet.

Teknik og Miljø er sideløbende blevet bekendt med, at der er igangsat et projekt, hvor bl.a. Teknologisk Institut og Aarhus Universitet deltager i EU Horizon-projektet MI-TRAP. Projektet fokuserer på at overvåge transportrelateret luftforurening (vej-, skibs- og flytrafik) i ti europæiske byer.

Aarhus er én af de ti byer i projektet, hvor luftforureningen skal monitoreres. Viden fra dette projekt forventes at kunne bidrage ind i Teknik og Miljø, Aarhus Kommunes ønsker til at måle luftforurening. Af den årsag har Teknik og Miljø valgt at følge dette projekt.

Projektet forventes afsluttet med udgangen af 2025, hvorefter Teknik og Miljø vil evaluere på projektets resultater og efterfølgende vurdere, om der er behov for at sætte yderligere tiltag i gang i Aarhus Kommune.



4. december 2025
Side 2 af 3

For at reducere luftforureningen stiller Aarhus Kommune krav om, at ældre brændeovne skal udskiftes eller nedlægges for at reducere luftforureningen i Aarhus.

Yderligere luftforureningsreducerende tiltag i byen som elektrificering af transportsektoren og landstrøm til havneaktiviteter følges løbende af Teknik og Miljø. Her kan det bl.a. nævnes, at der er vedtaget EU-lovgivning vedr. landstrøm. Dette betyder at der senest fra 2030 skal kunne leveres landstrøm til containerskibe, krydstogtskibe og færger.

Miljøzoner og el-bil udvikling

Aarhus Kommune har ikke konkrete målinger på, hvad miljøzone og udviklingen i antallet af el-biler betyder for luftforureningen i Aarhus. Men med baggrund i en rapport fra Aarhus Universitet¹ er det alligevel muligt at sige noget generelt om emnerne.

Luftforureningen i danske byer er gennem mange år faldet markant. Før der blev indført miljøzoner, var forureningen fra trafikken højere, især når det gælder kvælstof og partikler fra udstødningen. En stor del af forbedringen begyndte allerede, før miljøzonerne blev etableret, fordi ældre biler løbende blev udskiftet med nyere biler, som er langt mindre forurenende på grund af skærpede EU-krav.

Efter miljøzonerne blev indført i de største byer, faldt forureningen yderligere. Særligt for den del, som kommer fra bilernes udstødning (for NO₂). Her har miljøzonerne haft en tydelig effekt, fordi de mest forurenende køretøjer ikke længere må køre i zonerne. Effekten på partikler er mindre, fordi en stor del af partiklerne stammer fra slid på vej, dæk og bremses samt forurening fra andre lande – og dette påvirkes ikke i samme grad af miljøzoner.

I Odense har man fx beregnet, at hvis der indføres en nulemissionszone, hvor kun el- og brintbiler må køre, vil NO₂-forureningen falde med omkring 44% i de mest trafikerede gader. For partikler er faldet kun omkring 0,5–1%, fordi elbiler stadig laver slid fra dæk og bremses. Alligevel kan selv små forbedringer i partikel-forureningen give en positiv effekt på sundheden.

Der er en klar sammenhæng mellem flere elbiler og mindre luftforurening. Når benzin- og dieslbiler skiftes ud med elbiler, forsvinder den udstødningsrelaterede forurening helt. Til gengæld betyder elbiler ikke så meget for den samlede partikelforurening, fordi den i høj grad skyldes andre kilder end selve udstødningen.

¹ Evaluerings af skærpede miljøzoner for dieselpersonbiler, Videnskabelig rapport fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 608 2024.



4. december 2025
Side 3 af 3

Erfaringer fra udlandet – som fx London, hvor man har indført relativt stramme miljøkrav – viser også, at flere elbiler og skrappe regler i trafikken kan føre til mærkbare forbedringer i luftkvaliteten.

Sammenfattende kan man sige, at både miljøzoner og flere elbiler bidrager til renere luft. Den største del af forbedringen de seneste årtier skyldes, at biler generelt er blevet renere som følge af EU's regler.

Med venlig hilsen

Nicolaj Bang
Rådmand

/

Henrik Seiding
Direktør