



Opsamling på debat om luftforureningen fra trafikken i City den 14. november 2017, hos Miljøpunkt Indre By & Christianshavn i samarbejde med Det Økologiske Råd

Gruppe 1, ved Birgitte Kehler Holst (Å)

Det er vigtigt at få startet en dialog med krydstogtskibene, bl.a. Landstrøm.

Dialog ift. busser, Movia/bestyrelse - hvorfor er der modstand omkring måleresultater?
Orientering til Københavns Kommune, BR, kender de fakta omkring målinger og måleapparater?

Indføre flere miljøkrav i udbud, bede om El/brint og stil krav om elbiler i udbudsmateriale samt krav om effektive filtre.

Der skal laves løbende kontrol af effekt af filtre og forurening fra køretøjer.

Hjemmeplejen i Københavns Kommune har skiftet til elbiler, og TMF er godt på vej - alle kommunale køretøjer bør skiftes til miljørigtige køretøjer, el/CO2-neutralt.

Der skal arbejdes på en ordning, hvor kun biler med godkendte og kontrollerede filtre kan få P-licens.

Københavns Kommune skal genoptage snak om betalingsring samt snak om kontrol.

Indsats ift. at sikre flow i trafikken og undgå tomgangskørsel ved kryds.

Gruppe 2, ved Lars Georg Jensen (SF)

Om blot 5 år er der mange flere biler på el. Det vil derfor være godt at fokusere på de lavthængende frugter, de mange kørsler med varebiler og taxier, som forurener med ultrafine partikler i dag, herunder fremme fokus på forurening fra færger og turistbusser.
(Det må også gerne undersøges, hvor mange penge de lægger i København kontra udgifter ift. forurening, forbrug mv.)

Der bør arbejdes på at gøre noget ved el-bil- afgiften.

Se på hele produktionen af biler og italesætte behovet for konkret handling. Diesel biler egner sig ikke til at køre i en by med fortsat lavere hastigheder, tomgangskørsel mv.

Gruppe 3, ved Julie Frølich (A)

Intensivere antallet af målinger af flere aktiviteter, mødes, høre og fortælle om resultaterne og drøfte muligheder.

Italesætte, igen, at bilerne ska ud af byen. Mange biler kommer fra omegnen og der bør skabes et tættere samarbejde med omegnskommunerne om muligheder for forebyggelse af biltrafik kontra offentlig trafik.



Som forebyggelse kan P-pladserne gøres dyre i København, for de biler, som ikke "bør" være her - målt ift. forurening.

Der bør startes et arbejde for at få el-drevne/brint Taxier - kun licens til dem samt krav om løbende kontrol.

Transport ift. øget internet-handel - her bør Københavns Kommune arbejde på at italesætte behovet for, at vognene er fyldt op, både ud og hjem.

Der bør laves endnu flere målinger.

Gruppe 4, ved Kjeld A. Larsen, Rådet for Bæredygtig Trafik og Mette Annelie Rasmussen (B)

Politisk fokus for kommende politikere - på miljøzone, trængselsring, taxi-licenser og stille krav om el.

Eksempel: Kinesiske firmaer (i England) skal skifte til el.

Udskiftning af busserne i København til el/ miljørigtig brint skal fremmes, som i Oslo i 2020.

Der skal laves en veldokumenteret og korrekt beregningsgrundlag omkring forureningsniveauet i København, og udviklingen over tid. Det skal være tydeligt, hvordan det går med udviklingen. (Kontakt i KK, Lars Georg).

Københavns Kommune bør selv lave flere målinger af forureningsniveauerne, NOx, partikler og ultrafine partikler. De må selv have en interesse ift. at se effekterne af div. indsatser og initiativer - effektmålinger.

Overordnet opsamling - hvad skal der videre ske:

Det blev aftalt, at der skulle holdes et nyt debatmøde, efter valget, som skulle have fokus på at få italesat udfordringerne med taxier, lastbiler og gerne krydstogtskibe. Der må gerne sættes fokus på de lavt hængende frugter og muligheder - gennem oplysning og synliggørelse af resultater, men også gerne fokus på at få igangsat et arbejde for at løse udfordringerne med ren luft fra trafikken i København, på længere sigt.

Af Marianne Spang Bech
Centerleder 14. november 2017



Debatmøde:

Hvad gør vi ved luftforurening fra trafikken i city?

Kan staten stævnes ved EU-domstolen for at overtræde EU's grænseværdi, så vi får renere luft?

Hvor er luftforureningen særlig slem?

Kom til debat om luftforurening fra trafikken i city

Den 14. nov. kl. 17.00-18.30 hos

Miljøpunkt Indre By & Christianshavn

Regnbuepladsen 7 st. tv., 1550 København V.

Kom og diskuter luftforurening fra trafikken med eksperter og politikere – hvordan sikrer EU renere luft og hvad er status for at opfylde EU's grænseværdier? Hvad viser vores lokale målinger af de særlig skadelige ultrafine dieselpartikler?

Kom og vær med, når vi sammen udfordrer politikerne til at skabe renere luft i det centrale København. Tilmelding til marianne.spang@a21.dk senest mandag den 13. nov. kl. 9.

www.ecocouncil.dk & www.a21.dk/

Der vil være en let forplejning til mødet

Arrangementet gennemføres med økonomisk tilskud fra Europa Nævnet

Partikler – hvad er det og hvor kommer det fra?

Partikler deles op i tre kategorier alt efter størrelse.

Nogle af de mindste kaldes for ultrafine partikler.

De er mindre end 0,1 μm (0,1 mikrometer eller 100 nanometer).

De ultrafine partikler og NO_2 kommer hovedsagelig fra dieselmotorer. Udstødningen fra disse motorer er i søgelyset for dens skadelige virkning på helbredet på grund af dens kemiske indhold. Af partiklerne anses de ultrafine partikler for særlig skadelige.

Varevogne, lastbiler, busser og taxi kører næsten altid på diesel. En del af de private biler kører også på diesel og der i de senere år blevet flere af dem på vejene. Luften nær de stærkt trafikerede gader har et stort indhold af ultrafine partikler. Her kan indholdet af ultrafine partikler komme helt op på mellem 40.000 og 100.000 ultrafine partikler pr cm^3 i myldretiden på vindstille dage. På områder væk fra de trafikerede veje i København vil der typisk være mellem 5000 til 10.000. Til sammenligning er der på bilfrie dage på Store Kongensgade målt den rene naturluft mellem 1000 – 2000 ultrafine partikler pr. cm^3 . Udstødning fra dieselmotorer står for op mod 80-90 % af forureningen med ultrafine partikler langs de større veje i myldretiden.

De tunge køretøjer bidrager markant til forurening med ultrafine partikler, også selv om de kun udgør en lille andel af trafikken.

Kilder til ultrafine partikler $\text{PM}_{0,1}$ i udeluften

- Dieselmotorer (fx vejtrafik, dieseltog, entreprenørmaskiner og skibe).
- Afbrænding af biomasse (fx brændeovne og brændekedler).
- Mados fra aftræk på restauranter.

Indhold

- Kulstof (sod), salte, tungmetaller, organiske stoffer (fx dioxin og PAH)

Hvor kommer luftforureningen fra og hvor skadelig er den ?

Kåre Press-Kristensen, seniorrådgiver, Det Økologiske Råd

Fine partikler (PM_{2,5}): Primært forureningskilder udenfor byen.

Ultrafine partikler (PM_{0,1}) / NO₂: Lokal trafik - særlig dieseltrafik.

Hvordan skal helbredsskaderne estimeres:

For regional luftforurening ud fra forureningen med fine partikler:

Dødeligheden stiger 6,2 %, når koncentrationen stiger 10 µg/m³.

For lokal luftforurening ud fra forureningen med gassen NO₂:

Dødeligheden stiger 5,5-8 %, når koncentrationen stiger 10 µg/m³.

(Kilde: <http://dce2.au.dk/pub/SR96.pdf> side 8)



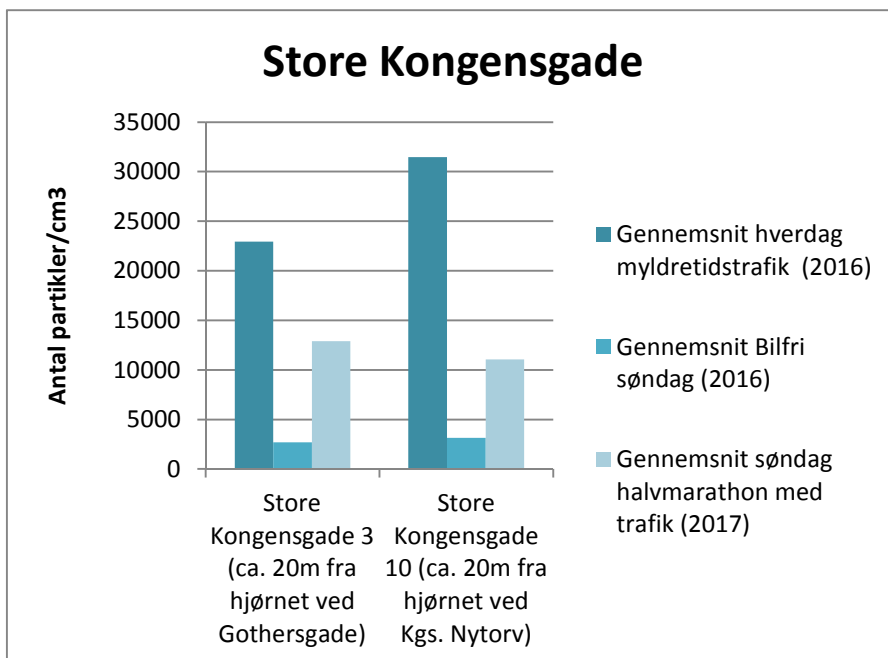
Diskussionsspørgsmål:

Hvordan kan det være, at der ikke er lavet en eneste opgørelse over luftforureningens helbredsskader, hvor der er taget udgangspunkt i NO₂-forureningen fra den lokale trafik, der allerede er modelleret på samtlige adresser i hele København og måles rutinemæssigt.

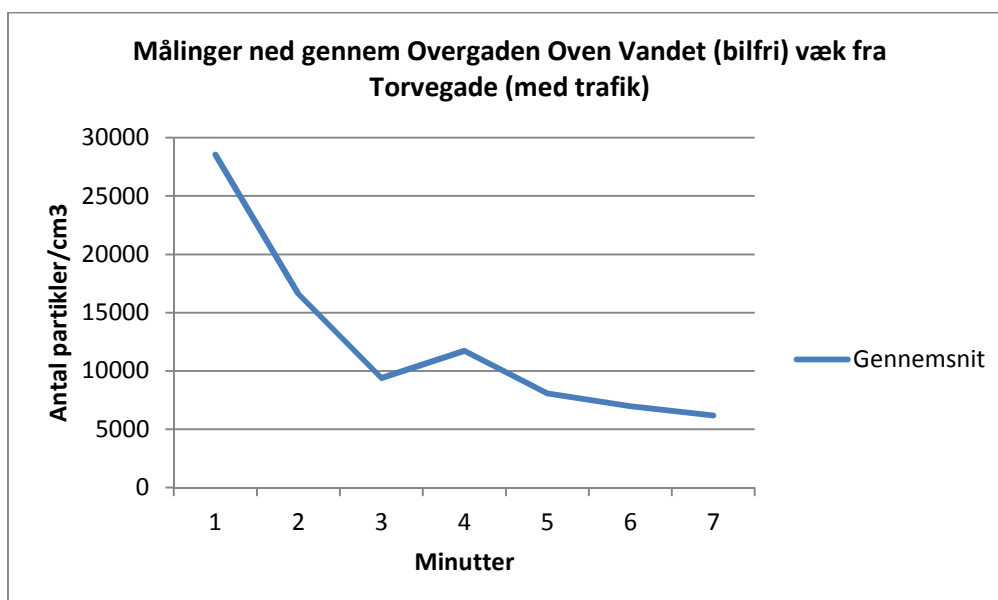
Perspektiver:

Luftforureningen med fine partikler fra regionale forureningskilder er ansvarlig for 8-10 % af alle dødsfald i København og tredjestørste risikofaktor kun overgået af rygning og fysisk inaktivitet. Medtages forurening fra lokal trafik skal antal dødsfald opskrives markant.

Målinger på Store Kongensgade efterår 2016 og 2017, figur 2



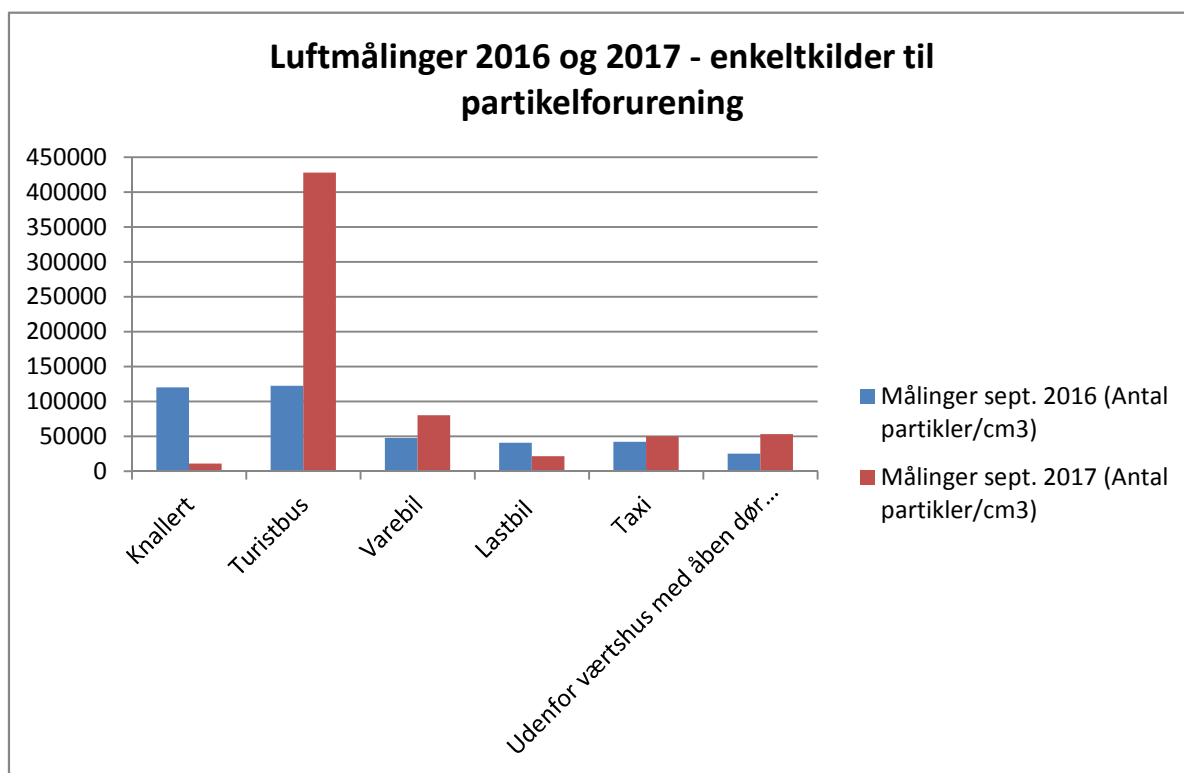
Christianshavnerdag den 10. september 2016, figur 3



Figur 6 viser, hvordan mængden af ultrafine-partikler falder i takt med øget afstanden til Torvegade (med trafik). Målingerne i starten af 2. minut blev foretaget ud for en bodega med åben dør, hvilket gav et udslag på 25.000 partikler/cm³. Der blev konstateret lugt af cigaretrøg.



Målinger af enkeltkilder i trafikken i september 2016 og 2017



Enkeltkilderkilder	Målinger sept. 2016 (Antal partikler/cm ³)	Målinger sept. 2017 (Antal partikler/cm ³)
Bus 42	277000	
Bus 14	60000	
Bus 6A (Naturgas)	8400	
Bus 6A	26000	
Bus 10	28000	
Bus 5A (målt 4 x 500.000)	500000	
Bus 1A	53000	
Bus 9A	120000	
350S	40000	
Motorcykel	132400	
Sightseeing dobbeltdækker-bus	20000	
Sportsvogn/amerikaner-bil	187000	
Knallert	120000	10800
Turistbus	122300	428000
Varebil	47800	80100
Lastbil	40700	21600
Taxi	42000	49800
Udenfor værtshus med åben dør (cigaretrøg)	25000	53400

Kan EU-grænseværdier sikre renere luft ?

Kan EU-domstolen sikre renere luft ?

Kåre Press-Kristensen, seniorrådgiver, Det Økologiske Råd

Danmark har overtrådt EU's grænseværdi for udstødningsgassen NO₂ i København siden grænseværdien trådte i kraft i 2010.

I sommeren 2016 fik staten (omsider) en *åbningsskrivelse* fra EU.

Hvordan løste staten problemet ?

Staten flyttede bare luftmålestationen til et mindre forurenet sted. EU tager nemlig kun udgangspunkt i målingerne fra målestationer, når de vurderer, om der er basis for en traktatkrænkelssag.

Modelberegningerne viser forsat problemer:

DCE ved Aarhus Universitet har modelberegninger, der viser, at der er gader, som er mere forurenede end der, hvor målestationen står, og at disse gader derfor ikke kan opfylde EU's grænseværdi.

Diskussionsspørgsmål:

Hvorfor sætter København ikke selv luftmålestationer op på gader, der overskrider EU's grænseværdi og rapporterer data til EU, så der kan fremprovokeres en EU-retssag mod Danmark, der kan tvinge staten til at gribe ind overfor luftforureningen fra trafikken.

Støttet af:

EUROPA
nævnet

Luftforurening til debat i grupper med 1-2 politikere i hver.

Hvad gør vi ved luftforureningen? (Om de lavthængende frugter, taxaer, busser, filtrene, kontrollen, udbud, henvis også til Bæredygtig Trafik og deres valgmøde)

Hvad kan du selv gøre?

Hvordan får vi de gode ideer formidlet til andre (som ikke har været med i dag?)