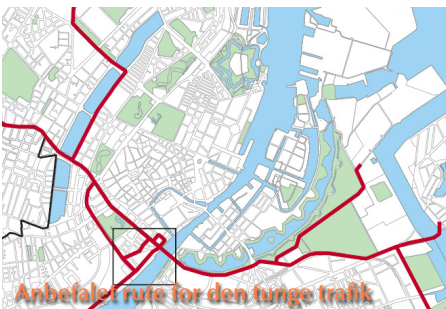




Højresvingsu ... blot toppen af isbjerget



Partikelforureningen er det store problem



Anbefalet rute for den tunge trafik



De bløde trafikanter er sårbare



Cykeltrafikken i Indre By

### Miljøpunkt Indre By-Christianshavn

Rådhuspladsen 77 st.tv.  
1550 København V

miljopunkt@a21.dk  
www.a21.dk

Tel.: 33 93 21 21

## Let trafik

### Høringsvar vedrørende tung trafik

En lang række undersøgelser har fastslået, at trafikens partikelforurening har omfattende sundhedsskadelige konsekvenser for københavnernes. Partikelforureningen er større, jo tættere man befinder sig ved de store trafikårer, og på et stort antal strækninger ligger niveauet i dag over EUs grænseværdier.

En af de største kilder til ultrafine partikler er sodpartikler fra dieselmotorer, men det stadige slid af bremses, dæk og vejbelægninger bidrager også til partikelforureningen. Den tunge trafik i København er således rundt regnet ansvarlig for omkring en tredjedel af trafikens partikelforurening og NO<sub>2</sub>-forurening, selvom den kun udgør omkring 4% af de kørte kilometer.

### Markant forringelse af bymenneskets sundhed

I 2005 blev det vurderet, at partikelforureningen medfører ca. 780 for tidlige dødsfald målt pr. 1 million københavnere og 860-2.260 ekstra hospitalsindlæggelser med luftvejsproblemer og hjertekarsygdomme. Samtidig giver partikelforureningen et stort antal tabte arbejdsdage på grund af astma og allergier. Hos børn under 18 måneder er der fundet sammenhæng mellem hvæsende vejrtrækning og luftens indhold af gasser og partikler, som i byen overvejende stammer fra trafikken. Og selv kort tids påvirkning fra den forurenede luft giver øget forekomst af DNA-skader i de hvide blodlegemer. Selvom den tunge trafik fører til mange alvorlige ulykker i bytrafikken, er dens partikelforurening derfor en langt større trussel for byens borgere.

### Overskridelse af grænseværdier

Ifølge Københavns Kommunes (KKs) forslag til et anbefalet rødt rutenet for den tunge trafik skal den fremover ledes langs Søerne. Søgaderne har allerede med den nuværende partikelforurening et betragteligt sundhedsproblem. Ifølge Red Søerne når luftforureningen i myldretiden nu 70% over den tilladte EU-grænse. Det virker på den baggrund meningsløst at foreslå yderligere luftforurening langs Søerne, som samtidig har stor rekreativ betydning.

### Tung trafik skal ikke bare flyttes

På baggrund af de alvorlige sundhedskonsekvenser for byens borgere virker det helt utilstrækkeligt at bygge en strategi for den tunge trafik på henstillinger - i en travl hverdag er det et åbent spørgsmål, hvor mange chauffører, der vil følge de røde rutehenvisninger. Det er ikke nok at flytte lidt rundt på trafikken. En ordentlig strategi for den tunge trafik bør indeholde en plan for, hvordan man får den tunge trafik *afviklet* eller i det mindste ud af byen.

Det ville være ønskeligt med en overordnet trafikstruktur, der helt udelukker den gennemkørende trafik. For eksempel ville man via et fordelingscenter for enden af Amagermotorvejen kunne sende lastbilerne direkte ud på motorvejen, frem for at de som nu ledes gennem Indre By.

Som Miljøstyrelsen påpeger: "Ved at montere filtre på bilerne kan man kun fjerne de partikler der udsendes fra motoren, mens bremses og vejestøv kræver andre tiltag, fx. reduceret trafik." Hvis man vil de sundhedsskadelige virkninger til livs, er der ingen vej uden om at *reducere* trafikken.

### Tung trafik i klimaperspektiv

KK har netop vedtaget en klimaplan om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Det vil indebære en by med et markant mindre transportbehov end i dag, opnået



gennem en vifte af tiltag som byfortætning, lokalisering af boliger og arbejdspladser, optimering af kollektiv trafik, ændrede livsmønstre og ikke mindst en langt mindre ressourcegennemstrømning end i dag.

Ifølge *State of the World 2010* forbruger hver europæer 43,5 kg materie hver eneste dag. Det bliver alt sammen transporteret over store afstande i CO<sub>2</sub>-udledende og partikelforurende lastbiler og containerskibe, før vi forbruger det og smider det væk. Ved at optimere vores forbrug og stofkredsløb og transportere vores fornødenheder langt mere intelligent end i dag kan vi reducere behovet for tung trafik markant.

På den mere overordnede skala indebærer det et skifte i godstransporten fra lastbiltransport til tog og skib, elektrificering af jernbanen, relokalisering af containerhavnen, en udfasning af dieselmotoren og en langt mere lokal materialeøkonomi end i dag. På det bymæssige plan indebærer det en fuld udnyttelse af miljøzonens potentiale, en udbyggelse af bus-cykelgadesystemet også i Indre By (for eksempel over Knippelsbro), så der opstår et samlet prioriteret gadenet. Og det kræver en intelligent styring af godstransporten, som i byen sker i små vævre støj- og forureningsfri køretøjer.

For eksempel i Middelalderbyen burde det kræve tilladelse - og en meget god grund - at færdes med køretøjer over 3-4 ton. Flyttebiler, brandbiler og kollektiv transport skal selvfølgelig have lov at færdes frit. Men almindelig varedistribution skal ikke ske i køretøjer, som skal vrikke sig frem og tilbage og op over kantstenen for at komme om hjørnerne i Middelalderbyen.

KK bør derfor hurtigst muligt igangsætte afprøvninger med en række forskellige el-dele-varebils-ordninger, som kan håndtere den daglige vareforsyning på en langt mere smidig og intelligent måde end i dag. Ved Miljøpunkt Indre By-Christianshavn har vi netop fået et tilsagn om at kunne få op til 6 små elvarebiler stillet til rådighed til et sådant projekt for Middelalderbyen.

## Byforgrønnelsens potentiale

Den tunge trafik er et oplagt sted at begynde, når det gælder partikelforureningen. Men selv med partikelfiltre fuldt implementeret på dieselskøretøjerne vil der stadig være omkring 60% tilbage af den ultrafine partikelforurening, og en rapport fra Miljøkontrollen fra 2005 fastslår, at 80 gadestrækninger stadig ligger over grænseværdierne for NO<sub>2</sub>.

Planter binder luftens partikler. Det amerikanske rumforskningsinstitut NASA har gennem sin forskning kortlagt over 300 forskellige forurenende partikler, som planterne kan absorbere. Ved Lancaster University har man udviklet en computermodel for vegetationens rolle over for partikelforureningen, som viser, at en fordobling af vegetationsvolumenet, *the urban canopy*, i *The Midlands* vil kunne føre til et fald i koncentrationen af ultrafine partikler på 25%. På den baggrund virker det oplagt, at KK definerede en form for 'grøn zone' langs byens store trafikkorridorer, hvor man iværksatte omfattende træ- og facadebeplantningsprogrammer. Måske det i sommerhalvåret kunne reducere andre 40% af partikelforureningen.

Når man spørger københavnernes, er det gennemgående svar, at de ønsker sig en grønnere by. Hvis man systematisk styrker byforgrønnelsen, opnår man ud over de sundhedsmæssige gevinster en lang række andre fordele: Det vil samtidig give en mere bæredygtig og bedre klimatilpasset by, en øget bæredygtighed og oplevelsesrigdom, og en bred vifte af byrumsæstetiske og livskvalitetsmæssige gevinster.

Frem for nødtvungen at måtte indlemme søgaderne i det røde rutenet er der langt større visionskraft og meget mere Verdens Miljømetropol i at gøre søgaderne til *søpark*.

København 01.03.2010