



## **Bilag 5 Reduktion af trafikken og forbedring af luftkvalitet på Gasværksvej**

17-04-2013

Sagsnr.  
2013-66294

Dokumentnr.  
2013-314046

Luftkvalitet reguleres via et EU-direktiv 2008/50/EF om ”Luftkvaliteten og renere luft i Europa”, der udpeger nogle miljø og sundhedsskadelige stoffer og fastsætte grænseværdier, som skal nås inden for en given frist. Miljøstyrelsen har ansvaret for vurdering og styring af luftkvaliteten og for at sikre, at Danmark, herunder København, overholder EU’s grænseværdier for luftkvalitet.

Den seneste melding om luftkvaliteten i København viser, at luftforurening fra trafikken generelt er nedadgående. Koncentrationer af visse forurenende stoffer såsom bly og svovldioxid er meget lavere end tidligere, og luftens indhold af partikler ligger under grænseværdien. Derimod fortsætter en række gadestrækninger med at overskride grænseværdier for indholdet af kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>).

### **Gasværksvej**

COWI har udarbejdet Dispositionsforslag Gasværksvej – Bedre cykelforhold (bilag 1) i den forbindelse blev der foreslået tre alternativer/scenarier for trafikregulering på Gasværksvej. Derudover blev der udarbejdet en analyse for de trafikale konsekvenser og udført en miljøvurdering af hvert scenarie.

Miljøvurderingen viser, at alle alternativer medfører en reduktion i emissioner af partikler, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, HC og CO<sub>2</sub>. Reduktionen skyldes, at alle scenarier indebærer et væsentligt fald i trafikmængden, der også medfører en reduktion i emissionerne.

Miljøvurderingen/COWI’s emissionsberegninger tager kun udgangspunkt i køretøjers udstødning.

Det er forvaltningens vurdering, at luftforurening skyldes emissioner af luftforurenende stoffer, som dels udstødes direkte fra biler, dels opstår via en kemisk reaktion i atmosfæren. Overordnet set medfører alle forslagene en forbedring i luftkvalitet, men det er svært at vurdere effekten af det enkelte scenarie, når bidraget fra andre kilder ikke er medtaget.

Gasværksvejens Skole har i efteråret 2012 udarbejdet en rapport om luft- og støjforureningen, der bl.a. viser at forurening med ultrafine partikler på skolen og på fortovet foran skolen ligger på et meget højt niveau, således at forureningsniveauet er af størrelsesorden som på H. C. Andersens Boulevard. Partikelforureningen består primært af dieselpartikler fra trafikken.

Hvad ultrafine partikler angår, forholder problemstillingen sig således: EU-luftdirektivet har som ovenfor nævnt fastsat grænseværdier for

### **By & Klima**

Njalsgade 13-15  
Postboks 259  
2300 København S

Telefon  
3366 5851

E-mail  
faabda@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009595959

www.kk.dk

grove- og fine partikler men ikke for ultrafine partikler. Det skyldes, at der stadig mangler viden, der viser en sammenhæng mellem niveauerne af ultrafine partikler og de sundhedsmæssige konsekvenser. Det betyder, at det ikke er muligt at vurdere hvor farlig forureningen med ultrafine partikler er for Gasværksvejens Skole, når der ikke er defineret en grænseværdi. EU's grænseværdier for partikler er i dag opfyldt i Danmark/København, men der savnes en grænseværdi for ultrafine partikler.

Københavns Kommune følger udvikling af ultrafine partikler, som bliver målt på to målestationer i København og de seneste meldinger viser at antallet af ultrafine partikler er faldet med ca. 50% i forhold til 2003.

Ud fra den tildelte lovramme igangsætter Københavns Kommune løbende en række tiltag, for at begrænse udledning af farlige stoffer og beskytte borgerne mod forureningen. Kommunen har fx oprettet en miljøzone, som har vist sig at være meget effektivt til at begrænse de sundhedsskadelige partikler. Derudover er forvaltningen i dialog med Miljøstyrelsen om at få tilstrækkelige muligheder for at stramme reglerne i miljøzonen. Kommunen har gjort hvad den kan, inden for lovgivningens rammer og vi forventer at der snart kommer et udspil.

Luftforureningen og trafik hænger godt sammen og med udgangspunkt i den aktuelle trafikoplysning om Gasværksvej skulle den ikke give anledning til overskridelse af EU-luftdirektivet, og en hver reduktion i trafikmængden vil sandsynligvis nedbringe forureningen fra trafikken yderligere og dermed ultrafine partikler.