
From: John Christian Svane
Sent: 11. oktober 2019 15:13
To: Jon Oppfeldt-Jackson
Subject: VS: Svar på henvendelse om luftforurening på Østerbro (2019-0240706)
Attachments: Luftforurening med partikler fra vejtrafik på Østerbro.pdf; Notat om målinger af luftforurening med partikler fra vejtrafik på Østerbro.pdf

Fra: Allan M <allan.Marouf@hotmail.com>

Sendt: 21. september 2019 09:10

Til: 'sj@kb.dk'; 'mortenbuchwald@outlook.com'; 'mogensovenielsen@gmail.com'; 'marikatingleff@hotmail.com'; 'lal@vd.dk'; 'egelund.majeske@post.tele.dk'; 'js@bkskjold.dk'; 'joannes@privat.dk'; 'jesperkom@gmail.com'; 'jandue1956@gmail.com'; 'finn.larsen.lu@gmail.com'; 'finn.kristiansen@gmail.com'; 'emmeline@emmeline-othine.com'; 'bibiben@gmail.com'; 'david@david-trappaud.com'; 'moffi.dan@outlook.dk'; 'conradsenhenrik@gmail.com'; 'bo.sandberg@tdcadsl.dk'; 'axel@thrigelaursen.dk'; 'annette-engell@youmail.dk'; 'alon.tyrrestrup@gmail.com'; 'inger marg7@hotmail.com'

Cc: Ellen Engsted <BD1K@kk.dk>; John Christian Svane <QM4C@kk.dk>; Jon Oppfeldt-Jackson <FJ1I@kk.dk>

Emne: VS: Svar på henvendelse om luftforurening på Østerbro (2019-0240706)

Kære alle,

Jeg har tidligere på måneden gjort vores politikere i Teknik og miljøudvalget opmærksom på resultaterne af rapporten om luftforureningen på Østerbro.

Nu er der kommet et svar fra Borgmesteren og Forvaltningen.

Vi skylder beboerne i Vordingborggade, at vi offentliggør disse svar. Det bliver en lang og sej kamp fremover..

Hilsen og tak for et godt lokaludvalgsmøde i onsdags og god weekend.

Allan

Fra: Fællespostkasse Østerbro Lokaludvalg <fp_oesterbrolokaludv@okf.kk.dk>

Sendt: 20. september 2019 13:32

Til: Allan Marouf <allan.marouf@hotmail.com>

Cc: Jon Oppfeldt-Jackson <FJ1I@kk.dk>

Emne: VS: Svar på henvendelse om luftforurening på Østerbro (2019-0240706)

Fra: Borgmesteren TMF <BORGMESTEREN@tmf.kk.dk>

Sendt: 20. september 2019 10:55

Til: Fællespostkasse Østerbro Lokaludvalg <fp_oesterbrolokaludv@okf.kk.dk>

Emne: Svar på henvendelse om luftforurening på Østerbro (2019-0240706)

Kære Allan Marouf og Østerbro Lokaludvalg

Tak for jeres henvendelse om luftforureningen på Østerbro fra den 6. september 2019.

Da I har henvendt jer til hele Teknik- og Miljøudvalget, svarer jeg her som formand for udvalget. Det betyder også, at jeres henvendelse og dette svar vil blive sendt til de resterende medlemmer af udvalget, som kan reagere af egen drift.

Jeg har bedt forvaltningen om at forholde sig til jeres henvendelse. Det kan I læse i det vedhæftede notat.

Personligt kan jeg jo kun sige, at jeg er rørende enige med jer. Vi har jo et begrænset handlerum, men jeg vil sørge for at gøre, hvad jeg kan for at minimere luftforureningen på Østerbro og bestemt også i resten af København.

Med venlig hilsen

Ninna Hedeager Olsen

Teknik- og Miljøborgmester

KØBENHAVNS KOMMUNE

Københavns Rådhus, 1.sal vær.36
1599 København V

Fra: Allan M <allan.Marouf@hotmail.com>

Sendt: 6. september 2019 09:54

Til: Borgmesteren SUF <BorgmesterenSUF@suf.kk.dk>; Borgmesteren TMF <BORGMESTEREN@tmf.kk.dk>; Cecilia Lonning-Skovgaard (Borgerrepræsentationen) <Cecilia_Lonning-Skovgaard@kk.dk>; Klaus Mygind (Borgerrepræsentationen) <Klaus_Mygind@kk.dk>; Carl Christian Ebbesen <Carl_Christian_Ebbesen@kk.dk>; Mette Annelie Rasmussen (Borgerrepræsentationen) <Mette_Annelie_Rasmussen@kk.dk>; Fanny Broholm (Borgerrepræsentationen) <fanny_broholm@kk.dk>; Jakob Næsager (Borgerrepræsentationen) <Jakob_Naesager@kk.dk>; Finn Rudaizky (Borgerrepræsentationen) <Finn_Rudaizky@kk.dk>; Karina Vestergård Madsen (Borgerrepræsentationen) <Karina_Vestergard_Madsen@kk.dk>; Lars Weiss (Borgerrepræsentationen) <Lars_Weiss@kk.dk>; Marcus Vesterager (Borgerrepræsentationen) <Marcus_Vesterager@kk.dk>; Heidi Wang (Borgerrepræsentationen) <Heidi_Wang@kk.dk>; Gyda Heding (Borgerrepræsentationen) <Gyda_Heding@kk.dk>; Gyda Heding (Borgerrepræsentationen) <Gyda_Heding@kk.dk>

Cc: 'Bent Lohmann' <bent@lohmann.be>; Christian Christensen <CC@kk.dk>; David Rønne <david@david-trappaud.com>; Dan Pedersen <moffi.dan@outlook.dk>; Helle Dahl Ring <heldah@kk.dk>; Axel Thrige Laursen <axel@thrigelaursen.dk>; Thomas Frederiksen <thof@minby.dk>; losi@tv2lorry.dk; Jens Jacob Juulsager <jeju@tv2lorry.dk>; Kristian Lindberg <krl@berlingskemedi.dk>; Jon Oppfeldt-Jackson <FJ1I@kk.dk>

Emne: Trafikmålingerne på Østerbro

Kære Teknik og Miljøborgmester, Sundheds og Omsorgsborgmester og medlemmer af Teknik og Miljøudvalg.

Østerbro Lokaludvalg har i samarbejde med Det Økologiske Råd lavet trafikmålinger 5 forskellige steder på Østerbro ved:

- I) Vordingborggade (ved banen)
- II) Lyngbyvej/Jagtvej-krydset
- III) Østerbrogade (mellem Nygårdsvej og Svanemøllen St.)
- IV) Østbanegade (mod Østerport St.)
- V) Strandboulevarden (ved svinget omkring Middelfartgade)

Jeg ved at I også snart vil evaluere trafikken i Vordingborggade.

Jeg håber oprigtigt at I, af hensyn til borgernes helbred, vil tage rapportens konklusioner seriøst.

Vordingborggade / **Kalkbrænderihavnsgade** krydset kan ikke bære mere trafik ! og især ikke flere store lastbiler og turistbusser fra krydstogtskibene.

Jeg vedhæfter hele rapporten.

Mange hilsener

Allan Marouf

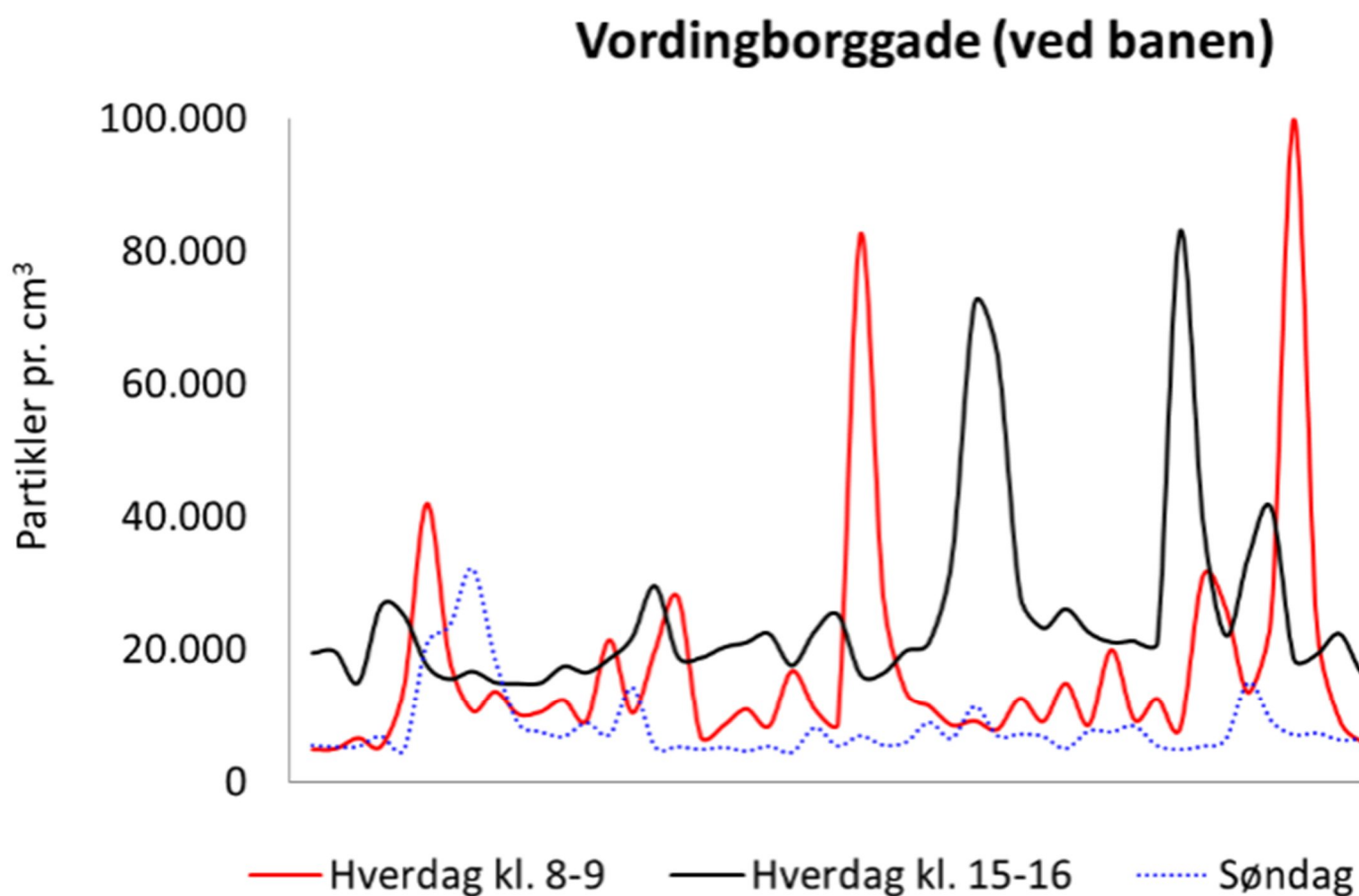
Formand for Østerbro Lokaludvalg.

Forureningen på alle gaderne ligger under forureningsniveauet på H.C. Andersens Boulevard, som anses for en af landets mest forurenede gader. Men forureningsniveauet på alle gader ligger markant over niveauet på en mindre trafikeret gade i udkanten af København. **I Vordingborggade var særlig høj forurening under målingerne. Folk der bor og færdes meget i gaderne udsættes for forureningsniveauer, der øger risikoen for sygdom og tidlig død. Den luftforureningsbetingede overdødelighed for beboerne i gaderne er 10-20 procent i forhold til beboere langs mindre trafikerede veje i udkanten af København. 4**

I Figur 2 ses målinger fra trafikknudepunkterne på Østerbro en hverdag i morgenmyldretidstrafikken (kl. 8-9), eftermiddagsmyldretidstrafikken (kl. 15-16 eller 16-17) og en søndag.

Figur 2:

Endelig bør borgere, der bor ud til trafikerede veje informeres om, at de ikke skal lufte ud mod vejen i dagtimerne (de bør lufte ud mod gården) og undgå at sætte småbørn til at sove i barnevogne på altaner.



Luftforurening med partikler fra vejtrafik på Østerbro



Udarbejdet af: Kåre Press-Kristensen, seniorrådgiver, luftkvalitet.
Ann Sofie Møberg, projektkoordinator, luftkvalitet.
Det Økologiske Råd, Kompagnistræde 22, 1208 København K.

September, 2019

Baggrund

Østerbro Lokaludvalg har i 2019 afholdt to store borgermøder om luftforurening. Efter møderne har lokaludvalget fået henvendelser fra borgere, der peger på steder i bydelen, hvor der er mistanke om høj luftforurening med udstødningspartikler fra vejtrafik. Efterfølgende screeninger i Vordingborggade ved banen viste markant luftforurening, der i høj grad skyldes tung trafik og ældre varebiler. Sagen har været drøftet i fagudvalget for byplanlægning, miljø og teknik på deres møde den 4. juni 2019. For at få et detaljeret billede af forureningen besluttede Østerbro Lokaludvalg d. 12. juni, at få Det Økologiske Råd til at udføre luftkvalitetsmålinger en hverdag i myldretiden (uden for ferieperioden) og på et mere ”stille” tidspunkt (en søndag) ved fem trafikknudepunkter på Østerbro:

- I) Vordingborggade (ved banen)
- II) Lyngbyvej/Jagtvej-krydset
- III) Østerbrogade (mellem Nygårdsvej og Svanemøllen St.)
- IV) Østbanegade (mod Østerport St.)
- V) Strandboulevarden (ved svinget omkring Middelfartgade)

Udstødningspartikler stammer hovedsageligt fra dieselmotorer og består primært af ultrafine partikler (PM_{0,1}) med en diameter under 0,1 mikrometer (100 nano-meter). Partiklerne har et højt indhold af sod og tjærestoffer. De er klassificeret som kræftfremkaldende på højeste niveau og øger risikoen for kræft, blodpropper, hjertekarsygdomme, rygerlunger, bronkitis, astmaanfald m.v. Til trods for de mange dokumenterede helbredsskader findes endnu ikke grænseværdier for ultrafine udstødningspartikler.

Partikelforureningen fra dieselmotorer kan næsten elimineres med funktionelle partikelfiltre. Nye lette dieselmotorer (under 3,5 ton dvs. personbiler og varebiler) har haft fabriksmonterede filtre siden årene 2009-11 (fra euro 5 normen). Nye tunge dieselmotorer har haft fabriksmonterede filtre siden 2013-14 (fra EURO VI normen). Dieseltog har ikke filtre. Movia har eftermonteret filtre på en række busser. Med de vedtagne filterkrav i miljøzonerne forventes, at alle varebiler og tunge motorer i København har filtre inden for de næste 5 års tid. Flere undersøgelser viser imidlertid, at filtrene ofte tærer igennem og derved miste deres renssevne med årene, hvilket ikke i dag opdages ved periodisk syn. Der må derfor både nu og i fremtiden forventes en vis andel forurenende dieselmotorer grundet defekte filtre. Knallerter kan give markant partikelforurening og er hverken omfattet af miljøzoner eller synspligt.

Formål

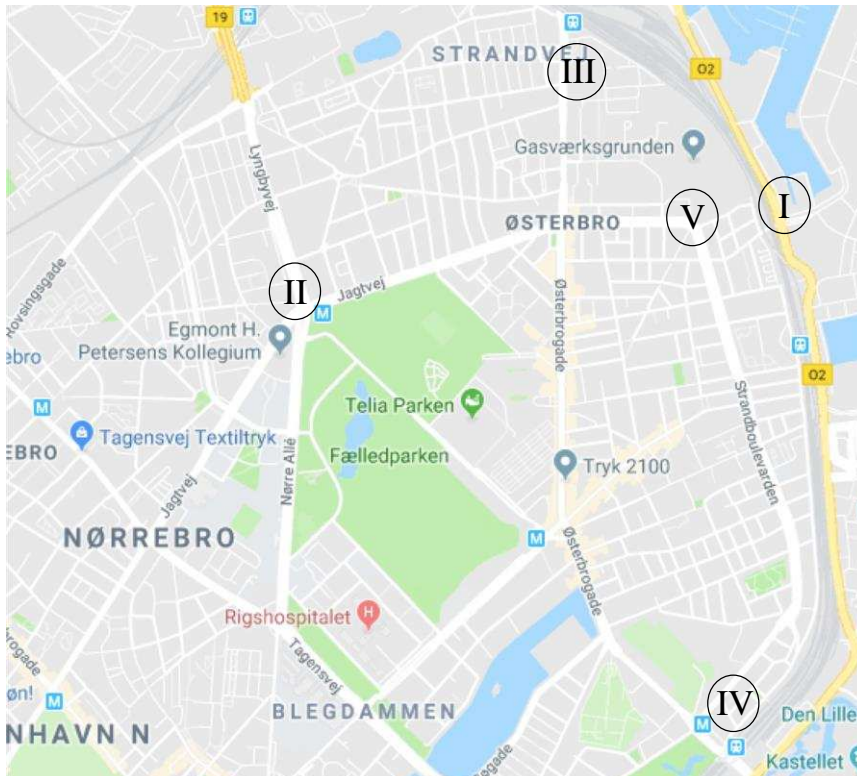
Formålet med projektet er at måle luftforurening med partikler fra vejtrafik ved fem trafikknudepunkter på Østerbro på hverdage i myldretiden og sammenholde med forureningen på mere ”stille” tidspunkter.

Målinger

Ultrafine udstødningspartikler fra vejtrafik blev målt i myldretiden (morgen/eftermiddag) og en søndag sidst i august 2019 ved fem trafikknudepunkter på Østerbro (se figur 1). Samtidig blev målt den lokale vindhastighed, temperatur og luftfugtighed.

Ultrafine partikler blev målt med to P-Trak's (Model 8525 Ultrafine Particle Counter) fra TSI, der blev kalibreret og krydskalibreret før/efter målingerne. Kalibreringerne viste, at måleudstyret fungerede fint i måleperioden. Resultater er baseret på sekundmålinger. En time repræsenterer således 3.600 målinger. Der er dog anvendt gennemsnitsværdier i tabeller og kurver er baseret på minutsnit. Vindhastighed og retning samt luftfugtighed og temperatur blev målt med en WindMate 350.

Figur 1: Placering af målelokaliteter



- I) Vordingborggade (ved banen)
- II) Lyngby/Jagtvej-krydset
- III) Østerbrogade (mellem Nygårdsvej og Svanemøllen station)
- IV) Østbanegade (mod Østerport St.)
- V) Strandboulevarden (ved svinget omkring Middelfartsgade)

I tabel 1 er vist officielle trafikdata for de fem målelokaliteter på Østerbro.

Tabel 1: Trafiktællinger for målelokaliteterne (Reference: Copenhagen data)

	Hverdagskøretøjer	Andel tung trafik
Vordingborggade Vordingborggade 89 (Tælle-id: 462, 2018)	7.500	3,4 %
Lyngbyvej/Jagtvej Jagtvej 69 (Tælle-id: 19, 2017) Lyngbyvej 144 (Tælle-id: 25, 2017)	13.726 58.440	3,8 % 1,6 %
Østerbrogade Strandvejen 115 (Tælle-id: 34, 2018)	15.351	4,0 %
Østbanegade Dag Hammarskjölds Allé 33 (Tælle-id: 53, 2014)	11.630	5,1 %
Strandboulevarden Strandboulevarden 32 (Tælle-id:33, 2018)	6.761	2,6 %

Resultater

Luftfugtighed og temperatur lå indenfor måleudstyrets validitetsområde ved alle målinger. Krydskalibreringen mellem målerne viste en acceptabel afvigelse på under 10 procent. Nøgleresultaterne er sammenfattet i tabel 2.

Tabel 2: Afrundet gennemsnitlig partikelforurening (ultrafine partikler pr. cm³ luft)

	Hverdag 8-9		Hverdag 15-16 / 16-17		Søndag	
	Partikler/cm ³	Vind: m/s	Partikler/cm ³	Vind: m/s	Partikler/cm ³	Vind: m/s
Vordingborggade (v. banen)	17.200	≤ 1 m/s	22.950	≤ 2 m/s	8.500	≤ 1 m/s
Lyngbyvej/Jagtvej-krydset	11.900	≤ 2 m/s	11.500	≤ 2 m/s	5.800	≤ 1 m/s
Østerbrogade	17.450	---	10.200	≤ 2 m/s	8.450	≤ 2 m/s
Østbanegade (v. stationen)	21.950	≤ 2 m/s	9.700	≤ 4 m/s	9.100	≤ 1 m/s
Strandboulevarden	15.450	≤ 2 m/s	10.700	≤ 4 m/s	8.450	≤ 1 m/s
H.C. Andersens Boulevard	35.000	< 2 m/s	35.000	< 2 m/s	---	
Villakvarter i København	2-5.000	---	2-5.000	---	2-3.000	---

I figur 1 er vist specifikke målelokaliteter. ≤: Mindre end eller lig med. ---: Ingen data.

Tal for H.C. Andersens Boulevard er gennemsnit for en typisk dag i myldretiden i 2017.

Tal for villakvarteret er fra Brønshøj og målt på årstider uden brændefyring i 2015-19.

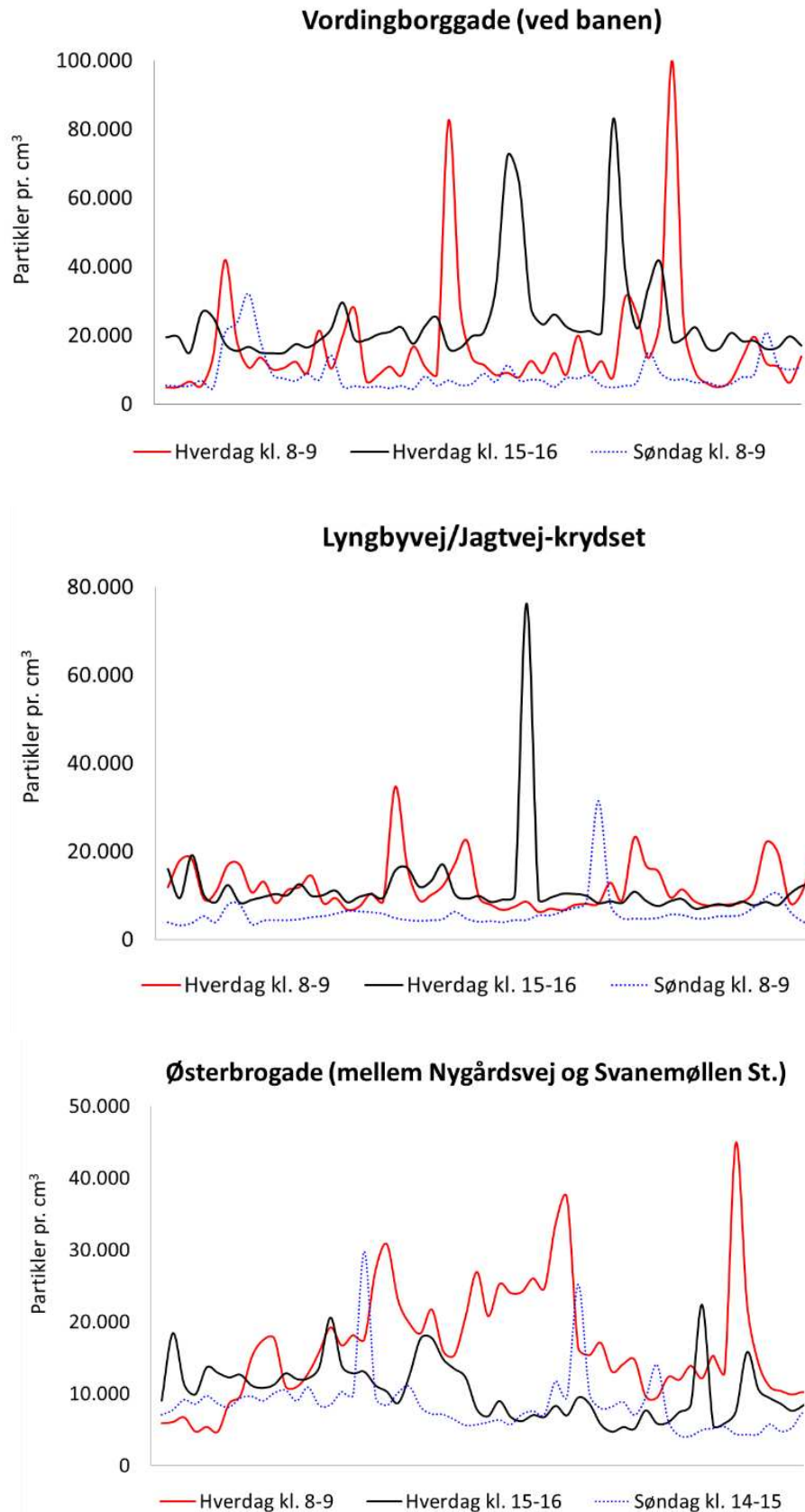
Der var næsten vindstille (≤ 2 m/s) under de fleste målinger og derved gode måleforhold. Målingerne i eftermiddagsmyldretidstrafikken på Østbanegade og Strandboulevarden kan dog være svagt påvirkede (fortyndede) som følge af vindstød på op til 4 m/s, men ikke påvirket i en grad, der ændrer projektets konklusioner og anbefalinger.

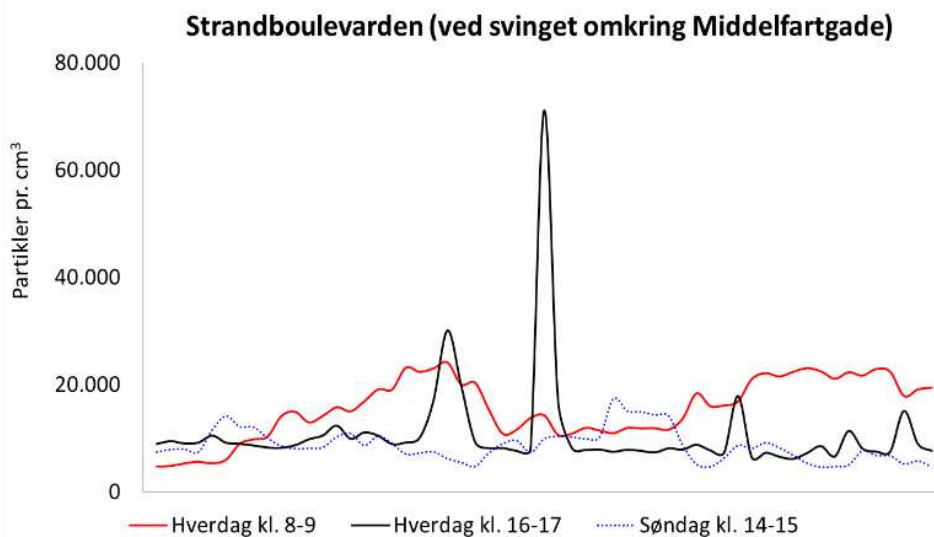
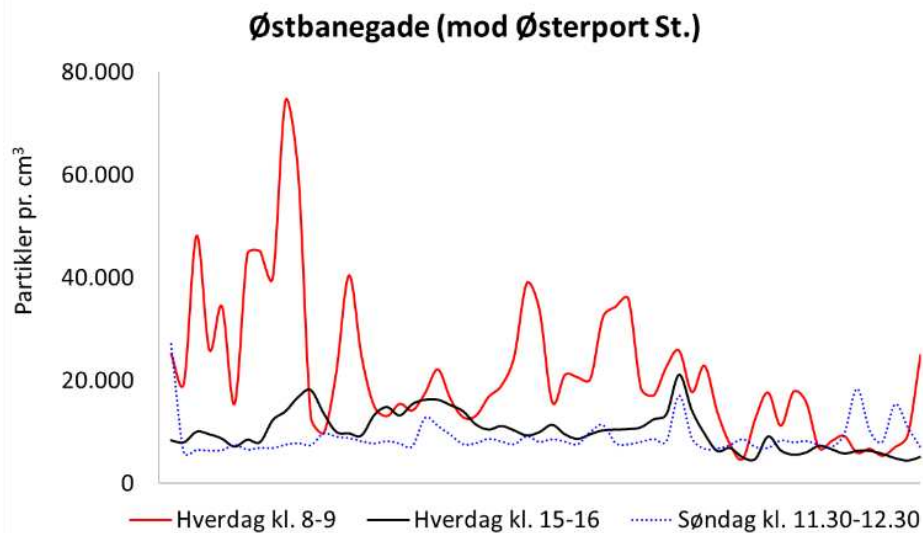
Af tabel 2 ses, at luftforureningen som ventet er højest i myldretiden på hverdage sammenholdt med søndag. Dette skyldes en højere trafikkoncentration på hverdage. At forureningen ikke når længere ned om søndagen skyldes primært forurening fra busser, erhvervskøretøjer og dieseltog (ved banelegemet). Der blev observeret markant erhvervstrafik i trafikknudepunkterne både på hverdage og om søndagen. Forskelle mellem gaderne skyldes forskellige trafikbelastning, forskellig opbygning af gaderummet og forskellig vindeksponering (sidstnævnte har stor betydning for luftskiftet/fortynding i gaderummet) og påvirkning fra tætliggende større gader (f.eks. er målingerne fra Vordingborggade ved banen påvirket af trafikken på Kalkbrænderihavnsgade). Derfor ses ikke direkte sammenhæng mellem trafikbelastning og forureningsniveau, når trafiktallene fra tabel 1 sammenholdes med forureningsniveauerne i tabel 2. Det er særligt i trafikbelastede dybe gaderum (smalle gader omgivet af høje bygninger), at forureningen med udstødningspartikler kan nå høje niveauer.

Forureningen på alle gaderne ligger under forureningsniveauet på H.C. Andersens Boulevard, som anses for en af landets mest forurenede gader. Men forureningsniveauet på alle gader ligger markant over niveauet på en mindre trafikeret gade i udkanten af København. I Vordingborggade var særlig høj forurening under målingerne. Folk der bor og færdes meget i gaderne udsættes for forureningsniveauer, der øger risikoen for sygdom og tidlig død. Den luftforureningsbetingede overdødelighed for beboerne i gaderne er 10-20 procent i forhold til beboere langs mindre trafikerede veje i udkanten af København.

I Figur 2 ses målinger fra trafikknudepunkterne på Østerbro en hverdag i morgenmyldretidstrafikken (kl. 8-9), eftermiddagsmyldretidstrafikken (kl. 15-16 eller 16-17) og en søndag.

Figur 2: Luftforureningen på de enkelte målelokaliteter (bemærk forskellige akser)





Af kurverne fra de enkelte gadestrækninger ses tydeligt, at luftforureningen er mindre om søndagen grundet mindre vejtrafik. Høje udslag (minutgennemsnit på over 50.000 partikler pr. cm^3) forekommer kun på hverdage og skyldes typisk lastbiler og/eller busser. De høje udslag illustrerer, at forholdsvis få køretøjer er ansvarlig for en uforholdsmæssig stor andel af forureningen. Typisk skyldes de høje udslag en eller flere tunge køretøjer uden filtre (eller med defekte filtre) i træk, gamle knallerter og varebiler.

Fornyelse af vognparken og den planlagte stramning af kravene i miljøzonen i København vil reducere forureningen, men da partikelfiltrene med tiden tærer igennem og derved miste deres renseevne, hvilket ikke i dag opdages ved periodisk syn, er det svært at vurdere den præcise miljøgevinst. Dieseltog og knallerter er ikke omfattet af miljøzonen. Eltø, elbusser og elbiler udleder ingen udstødningspartikler (eller udstødningsgasser) og vil derfor på lang sigt reducere forureningen. På kort sigt er den mest effektive løsning at håndhæve eksisterende restriktioner for tung trafik, få skiftet defekte partikelfiltre på rutebusserne (Movia's busser) og nedbringe mængden af tung trafik gennem de centrale bygader, hvilket ligeledes vil nedbringe støjen og øge trafiksikkerheden.

Konklusion

Dieselmotorer uden filtre og med defekte filtre samt dieseltog og knallerter bidrager fortsat markant til luftforureningen med skadelige udstødningspartikler i Østerbros gader og øger derved sygeligheden og risikoen for tidlig død i bydelens befolkning. Fornyelse af vognparken og den planlagte stramning af miljøzonen vil nedbringe luftforureningen, men da defekte partikelfiltre ikke opdages og udskiftes ved periodisk bilsyn, og da dieseltog og knallerter ikke er omfattet af miljøzonen, så er det svært at vurdere præcist, hvor meget luftforureningen reduceres. Ved at udskifte defekte filtre på rutebusser og dæmpe den tunge erhvervstrafik gennem bydelens gader, kan luftforureningen reduceres på kort sigt.

Anbefaling

På kort sigt anbefales det at nedbringe luftforureningen ved at:

- Få politikernes fokus på forureningens helbredsskader.
- Få defekte partikelfiltre skiftet på rutebusser.
- Få politiet til at håndhæve eksisterende restriktioner for tung trafik.
- Reducere mængden af tung trafik gennem bydelens centrale gader via nyt tiltag.
- Få rensede partikelfiltre på busserne, så de holder længere (f.eks. med HYDRIVE).

Endelig bør borgere, der bor ud til trafikerede veje informeres om, at de ikke skal lufte ud mod vejen i dagtimerne (de bør lufte ud mod gården) og undgå at sætte småbørn til at sove i barnevogne på altaner.

På længere sigt anbefales det at nedbringe forureningen ved at:

- Stramme filterkravet i miljøzonen, så det også gælder persondieselbiler.
- Fremme kommunens arbejde for flere elbiler og el/gas-busser (samt biogasbusser).
- Få uvedkommende vejtrafik væk fra bydelens centrale gader (f.eks. via road-pricing).
- Få indført obligatorisk filterkontrol ved periodisk bilsyn, så det sikres, at defekte filtre udskiftes.
- Få knallerter med forbrændingsmotor gjort synspligtige og omfattet af krav i miljøzonen.
- Få politiet til at håndhæve miljøkravene i miljøzonen.
- Fredeliggøre centrale gader i bydelen.



Notat

Bemærkninger til rapport om 'Luftforurening med partikler fra vejtrafik på Østerbro'

17. september 2019

Sagsnummer
2019-0240706

Dokumentnummer
2019-0240706-2

Østerbro Lokaludvalg har den 6. september 2019 henvendt sig til teknik- og miljøborgmesteren, sundheds- og omsorgsborgmesteren samt til medlemmerne i Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med en rapport om trafik- og luftmålinger. Rapporten er udarbejdet i samarbejde med Det Økologiske Råd og indeholder en række anbefalinger til det videre arbejde med at nedbringe luftforureningen på Østerbro.

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger til afsnit om målinger

Ultrafine partikler (UFP) har en diameter under 0,1 mikrometer og stammer primært fra forbrændingsprocesser som dieselmotors udstødning. UFP har et højt indhold af sod og tjærestoffer, der af mange forskere vurderes som særligt sundhedsskadelige for mennesker, da de øger risikoen for tidlige dødsfald og for alvorlige sygdomme som kræft og blodpropper.

Målingerne gennemført af Det Økologiske Råd bekræfter, at der er tale om højere koncentrationer af UFP i samtlige trafikknudepunkter i myldretiden sammenlignet med niveauet i villakvarterer, ligesom niveauet af UFP er højere på søndage ved de fem trafikknudepunkter på Østerbro, der undersøges i rapporten, sammenlignet med samme koncentration i et villakvarter.

EU har ikke fastsat en grænseværdi for UFP, hvorfor det ikke er muligt at vurdere, om der er overskridelser i forhold til det sundhedsskadelige forureningsniveau i disse knudepunkter.

Derudover skal det bemærkes, at Teknik- og Miljøforvaltningen er meget opmærksom på de trafikale forhold i Vordingborggade. Tællinger fra efter åbningen af Nordhavnsvej viser, at selvom den *tunge trafik* er faldet med over 30 % i Vordingborggade, er der sket en stigning i *den samlede trafik*. Teknik- og Miljøforvaltningen er i gang med en evaluering af trafikforholdene i Vordingborggade og forventer at fremlægge resultaterne ultimo 2019.

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger til afsnit om anbefalinger

På baggrund af rapportens gennemførte målinger har Det Økologiske

Byens Udvikling

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

www.tmf.kk.dk

Råd en række anbefalinger til det videre arbejde med luftforurening i Københavns Kommune. Teknik- og Miljøforvaltningen anskuer anbefalingerne ud fra:

1. tiltag hvor Københavns Kommune selv kan handle
2. tiltag som kræver lovændringer

1. Tiltag hvor Københavns Kommune selv kan handle

I forhold til anbefalingen om, at få politikernes fokus på forureningens helbredsskader, blev der i Københavns Kommunes Budget 2019 afsat midler til at gennemføre et projekt med fokus på at "skabe øget viden om sundhedsskadelige virkninger af luftforurening i København". Projektet er igangsat som et samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen. Projektet vedrører op-sætning af minimum tre målestationer, som skal måle for luftens indhold af kvælstofdioxid, partikler (PM_{2,5}) samt ultrafine partikler (UFP). Måleresultater skal forelægges en ekspertgruppe, som blandt andet skal bidrage med viden om luftforureningen og helbredseffekter for borgerne i København. Desuden er der lagt op til at gennemføre årlige undersøgelser af de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København i 2019 og 2020.

Hvad angår anbefalingerne:

- Reducere mængden af tung trafik gennem bydelens centrale gader via nyt tiltag
- Fremme kommunens arbejde for flere elbiler og el/gas-busser (samt biogasbusser).
- Få uvedkommende vejtrafik væk fra bydelens centrale gader (f.eks. via road-pricing).
- Fredeliggøre centrale gader i bydelen.

Disse anbefalinger går på at begrænse biltrafikken i byen. Her skal nævnes, at der allerede er analyser vedrørende dette under udarbejdelse, fx analyser i forbindelse med Østlig Ringvej og Lynetteholmen samt Midlaldersbyen.

2. Tiltag som kræver lovændringer

Nedenstående anbefalinger kræver enten lovændringer for at kunne gennemføres, eller at politiet eller andre aktører afsætter ressourcer til en øget håndhævelse.

- Få defekte partikelfiltre skiftet på rutebusser.
- Få politiet til at håndhæve eksisterende restriktioner for tung trafik.
- Få rensede partikelfiltre på busserne, så de holder længere (f.eks. med HYDRIVE).

- Stramme filterkravet i miljøzonen, så det også gælder persondiesebiler.
- Få indført obligatorisk filterkontrol ved periodisk bilsyn, så det sikres, at defekte filtre udskiftes.
- Få knallerter med forbrændingsmotor gjort synspligtige og omfattet af krav i miljøzonen.
- Få politiet til at håndhæve miljøkravene i miljøzonen.

I forhold til miljøzonen skal det bemærkes, at Københavns Kommune den 28. januar 2019 afgav høringssvar til lovforslag om skærpelse af miljøkrav til tunge køretøjer og varebiler. I høringssvaret fremsatte Københavns Kommune et ønske om, at loven også skulle omfatte krav til personbiler samt krav om lukkede partikelfiltre og med regelmæssig kontrol af partikelfiltre. Derudover omfattede høringssvaret også et ønske om dynamiske miljøzoner tilpasset kommende krav i euronormer.

Movia har ansvaret for at kontrollere partikelfiltre på bybusser, der indgår i de offentlige busser. Kontrol af partikelfiltre på private busoperatører er et område, som er reguleret i regi af staten.

Endeligt skal det nævnes, at Teknik- og Miljøforvaltningen får mange henvendelser fra borgere, som ønsker bedre kontrol med køretøjer, som holder i tomgang samt mere håndhævelse af krav i den eksisterende miljøzone. Dette er forhold som kontrolleres af politiet.

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør