

Referat fra Nørrebro Luftforureningsseminar d. 21. april 2009

Velkomst

Kim Christensen, formand for Nørrebro Lokaludvalg

Det er i EU disse ting vedrørende luftforurening bliver besluttet. Vi skal tage os af dette problem lokalt, men vi kan også prøve at bringe budskabet videre til andre.

Luftforureningen er et af de problemer, som lokaludvalget var meget interesseret i at finde en løsning på, og at han derfor så frem til en god konstruktiv debat mellem borgerne, eksperterne og politikerne. Samtidig havde han en stor interesse i emnet, da han i mange år havde boet i det meget trafikerede kryds mellem Nørrebrogade og Jagtvej.

Luftforurening – problemer og løsninger

Kåre Press-Kristensen, civilingeniør, Ph.D. ved Det Økologiske Råd

Hvad kan man som borger gøre? Man kan være løsningsorienteret. Hvorfor har Det Økologiske Råd (DØR) sat fokus på luftforureningen? Der er 30 gange så mange, der dør af luftforurening end der dør af trafikulykker.

Der er meget trafikeret på Nørrebro. Der bliver lavet en publikation, der ser på hvor de grænseværdier, EU har fastsat for partikler og NO_x'er, bliver overskredet. Der bliver blæst forurening ind over byen fra de omkringliggende lande, men der produceres også forurening i byen. Det er begrænset hvad vi kan gøre for at reducere pm₁₀ og pm_{2,5}, da disse tilføres udefra. Det store problem nu er dieselmotorer, de ældre biler og arbejdsmaskiner der forurener byens luft med ultrafine partikler og kvælstofoxider. Disse tilskrives de største sundhedseffekter og er et stort problem for luftkvaliteten på Jagtvej, Tagensvej, Nørre Allé syd for Universitetsparken, Bispeengbuen, Ågade og Åboulevarden.

De muligheder vi har i dag er, at sætte partikelfiltre og SCR-katalysatorer på bilerne. Skal de indføres? CBA'en (Cost-Benefit Analyse) siger, at det er god samfundsøkonomi at indføre disse teknologier. Grunden til at man ikke gør det, er at der ingen krav er til de værste syndere. Arriva er langt fremme, da de sætter flere og flere partikelfiltre på deres busser.

En anden mulighed er miljøzoner, men i øjeblikket stiller de kun krav til de ældste køretøjer. DØR presser konstant politikerne for at få zonerne til at gælde for alle køretøjer.

Derudover kan vi benytte os af begrænsninger i form af et bompengesystem eller GPS system. Disse vil reducere trængslen af biler i byen. Dette kan finansiere bedre kollektiv

trafik og cykelstier. En måde at reducere forureningen er også at reagere lokalt, eksempelvis som man har gjort på Nørrebrogade. Endvidere er der alternative køretøjer såsom eldrevne biler, varevogne og busser, men der vil dog stadig være CO₂-udslip fra disse.

Det man som borger selv kan gøre, er at dyrke motion. Det er det vigtigste man selv kan gøre. Hjertesygdomme og hjertekarsygdomme er det, der rammer flest. Dette skyldes at partiklerne stivner blodårerne i kroppen. Derfor, hold jer sunde med motion. Det er det bedste våben mod luftforurening. Man kan selv som borger dyrke den motion, man har lyst til, men kommunen kan også lave tiltag for at få borgerne op af sofaen. Man kan få en luftrenser til sit hjem. Det giver større elasticitet i blodårer. DØR synes ikke det er løsningen, da det er dem der producerer forureningen, der burde gøre noget og ikke omvendt.

Der stilles spørgsmålet om en maske for næse og mund ville virke beskyttende. Problemet med disse masker er, at de kun ville beskytte imod de store, men ikke de mindre og derved de særlig skadelige partikler. De kunne hjælpe folk med astma og nogle gange dem, der har høj risiko for bronchitis.

Spørgsmål: Er der andre kilder til forureningen, for eksempel i det indendørs miljø?

Svar: Vi opholder os 90 % indendørs. Indeluften skabes af udeluften. Stearinlys er en stor forurening. Støvet lægger sig på glødepære, hvor det "brænder". Gulvtæpper er en stor forureningskilde i forhold til de større partikler. Der er også andre kilder end de indendørs. Men man kan selv til dels bestemme, hvilke kilder man vil have indenfor, men man kan ikke selv bestemme sammensætningen af udeluften. De ultrafine partikler findes i høje koncentrationer udendørs og skyldes hovedsageligt den motoriserede trafik. Dette er grunden til, at man prøver at sætte fokus på udendørs luftforurening.

Spørgsmål: En SD, der arbejder hos Cowi som konsulent, påpeger at der indtil videre ikke findes meget viden rundt om indendørs forurening/klima, men at der vist forskes i det på DTU. Svar: Dette er korrekt. DTU beskæftiger sig med indendørsklima og har lavet undersøgelser. Det kunne være spændende at få partikelfiltre ud i hjemmene og indsamle data.

Spørgsmål: Der burde kræves af politikerne, at den kollektive trafik (Movia) er miljørigtig. Svar: Lige på busområdet har vi været langt fremme længe. Men der savnes stadigvæk strammere krav.

Spørgsmål: Laves der noget i form af nogle miljøzoner med hensyn til skibstrafik og forureningen (svovldioxid) fra skibene? Svar: Vinden fører en stor del af den tilstedeværende forurening med sig, dog er det svært at lave noget i så stort omfang. Der prøves at fokusere på de nære kystzoner. Problematikken med NO_x'erne er også svært at håndtere på nationalt plan.

Spørgsmål: Kan man lægge presse på krydstogt skibe når de vil ind i Københavns havn? Kan man stille politiske krav til dem? Svar: Jeg vil tro, at du har ret. Krydstogtskibe kan vi intet gøre ved. Kontrol med skibene og sanktioner muligvis. Det er ikke så nemt at gøre noget ved et skib, der opdages at forurene.

Spørgsmål: De gamle lastbiler er blevet erstattet af nye lastbiler. Dette medfører en større partikelforurening. Kan man gøre noget ved det? Svar: Det er ikke helt rigtigt, da nye lastbiler forurener mindre, men nye lastbiler uden partikelfiltre forurener stadig over 100 gange så meget med ultrafine partikler som gamle lastbiler med partikelfiltre. På NO_x-siden er nye lastbiler dog meget bedre.

Bedre sundhed trods luftforureningen

Cykelbyen København – Andreas Røhl, programchef i Center for Trafik ved Københavns Kommune

Andreas Røhl fra Center for Trafik har i sit oplæg fokuseret på nogle fakta omkring cykling i København.

Han påpeger at København allerede i lang tid har fokuseret på cyklen og bygget cykelstier, hvilket Center for Trafik (CT) anser for at være et stort privilegium.

Mål og status

En grund til at Københavns borgere cykler meget kunne være at København har gode geografiske forudsætninger i og med at byen er meget flad. Center for Trafik har til mål at København bliver verdens bedste cykelby inden 2015. Dette ville svare til at 50 % af de nuværende pendlere skulle tage cyklen som transportmiddel. I dag er det allerede mere end hver tredje københavner, der cykler til arbejde. Disse tal tager dog kun højde for de personer, der udelukkende bruger cyklen som transportmiddel til arbejdet. Dette vil sige, at der er endnu flere personer, der rent faktisk bruger cyklen dagligt, selvom det kun er et stykke af vejen.

Et andet mål fra CT er at reducere de årlig talte cykelulykker (118 ulykker/år) med 50 % og hæve procentdelen af de cyklister, der føler sig godt tilpas på Københavns cykelstier fra de nuværende 51 % til 80 %. Et middel for at opnå disse mål kunne i CT's øjne være bompenge eller lignende. Dette blev fra en seminardeltager anset for at være en ansvarsforskydning til trafikområdet, hvilket personen dog selv kunne se er nødvendigt, da udsigten for en mere fredelig og sikker cykelinfrastruktur ikke er nok til at ændre befolkningens vaner.

Cykel tal

65 % af Københavnerne cykler i dag enten delvist eller hele vejen til arbejde, hvilket svarer til ca. 30.000 cyklister til dagligt. Ifølge den hollandske cykelambassadør kommer Holland/Amsterdam ikke engang op på 15.000 cyklister per dag. I København ligger den gennemsnitlige cyklede distance mellem 4 – 4,5 km. Samlet set er summen af den cyklede distance i København blevet øget med 50 % over de sidste 15 år.

På spørgsmålet fra en seminardeltager (SD) om Holland er foran Danmark med hensyn til cykling, svarer Andreas Røhl at dette gælder på landsplan, dog giver han udtryk for at København ikke nødvendigvis er bagud.

I København er forholdet mellem borgerne og cykler 1:1, hvilket giver pladsproblemer de steder, hvor der parkeres eller færdes mange cykler. 25 % af Københavns børnefamilier har en ladcykel.

Der ytres fra SD at cyklisterne på Nørrebro burde opdrages bedre, da mange cyklister ikke engang kender færdselsreglerne. En anden SD kommenterer dette med at en undersøgelse af p1 magasin har vist at ca. 40 % af befolkningen er immune overfor kampagner, hvilket vil gøre det mere besværligt at opdrage cyklisterne. Der blev også krævet et forbud mod at overhale indenom/højre om og måske endda generelt flere regler for cykel trafikanter.

Selvom der er tegn på en utilfredshed imellem borgerne over opførslen af Københavns cyklister, har CT modtaget ros fra den Hollandske cykelambassadør om at Københavns cyklister er så disciplineret, og Norge har spurgt om København har gennemført nogle kampagner for at få Københavnerne til at kommunikere via håndtegn. Hvilket dog har udviklet sig helt af sig selv.

Søsnittet viser en stigning af cykel trafikken med 50 % siden 70'erne og en faldende biltrafik.

Desto flere cyklister, der færdes på vejene, desto mindre er risikoen for den enkelte at blive påkørt. Desværre er tryghedsfornemmelsen fra cyklisterne faldende. Kun 50 % føler sig meget trygge. 57 % af cyklisterne nævner bilerne for at være årsag til, at de føler sig mindre trygge. 45 % føler sig utrygge på grund af andre cyklister og 23 % nævner busser som årsag til en utryg følelse på cyklen.

Tallene viser tydeligt at antallet af cyklister er steget i København og at infrastrukturen derimod ikke er blevet udvidet i samme takt. Undersøgelser har vist, at 80 – 90 % af cykeltrafikken kommer forbi de mest trængte steder.

For at kunne nå målet om at blive verdens cykelby i 2015, undersøges måder hvorpå pladsproblemerne og tryghedsfornemmelsen kan blive ændret.

Sundhedseffekter

Den forøgede brug af cyklen er ved at have positiv indvirkning på sundhedssituationen i København, i og med at befolkningen er sundere, lever de gennemsnitlig længere. Økonomisk svarer hver cyklet km til 5 kr. i benefits for hele samfundet.

På spørgsmålet fra en SD om der direkte er økonomiske fordele ved at bruge cyklen frem for bil eller lignende, lyder svaret at der på Kommune base kan ses et overskud i kassen efter 15 år på grund af mindre skader, mere skatteindtægter og ingen udgifter for oplæring efter ulykker.

Grunden til at Københavnerne cykler er for det meste, at det er nemt og hurtigt (54 %), 19 % bruger cyklen på grund af positiv indvirkning på sundheden. Bekvemmeligheden får 7 % op på cyklen, 6 % cykler på grund af økonomiske fordele. Kun 1 % cykler på grund af miljøet. Dette vil sige, at det vigtigste redskab for at få Københavnerne op på cyklen, er trængslen på vejene for biltrafikken.

CT vil i fremtiden udbygge 350 km cykelstier og 30 km cykelbaner og er villige til at ofre parkeringsmuligheder. Cykelstierne kunne gøres bredere på Nørrebro og der er et ønske om flere cykelruter fjernet fra vejene.

En SD giver udtryk for at der er behov for at opgradere cykelruterne, da der er 32.000 cyklister på Nørrebrogade, der kører parallel med en cykelrute som næsten ikke bliver brugt. Personen synes om cykel motorveje. CT er enige i at cykelruterne skal udbygges og opgraderes.

En anden SD synes at der er en utryk situation ved søerne, da der kører biler, hvor der er både cykel- og gangsti. Udover dette er der kollisioner mellem fodgængere og cykler. Dette gælder for eksempel nær Søpavillonen. Situationen var bedre førhen, hvor folk vidste, de ikke måtte cykle disse steder og dermed tog mere hensyn til fodgængerne. En anden SD påpeger at København prioriterer cyklisterne så meget, at fodgængerne nogle gange bliver glemt.

I fremtiden vil CT gerne fokusere på cykelparkering, inddrage cykeltrafikken i byplanlægningen og dermed sørge for gode forhold helt fra starten. Der skal også fremover køres kampagner, og selv om det ikke altid ser ud til at cykelstierne bliver ryddet for sne, skal disse med hensyn til snerydning også fremover prioriteres højst sammen med de fire hovedindfaldsveje til København.

Fremtidige projekter

Der vil udpeges flere ensrettede veje, Ørestads projektet vil blive gennemført, der vil blive bygget en cykelsti i Stormgade og en fra Nyhavns havn til Amager. I alt er der 40 projekter, der allerede er besluttet og igennem proceduren. De årlige udgifter til cykelområdet ligger på 50 – 100 mio. kr.

Fokusområder for fremtiden vil til dels være sikkerheden og tryghedsfølelsen, imødekomme af forskellige målgrupper og små sten på vejene. Det er altid billigt at tage cyklen, og den må ikke glemmes.

SD og Kåre Press-Kristensen havde nogle spørgsmål eller kommentarer.

Kåre Press-Kristensen foreslog et tværkommunalt cykelråd, hvorpå Andreas Røhl påpegede, at Københavns Kommune er medlem af Cykelambassaden og at Teknik og Miljø udvalget også tager sig af disse emner.

Spørgsmålet om hvorfor antallet af cyklister er steget siden 1990 kunne besvares med, at dette hænger sammen med en god infrastruktur.

En anden SD spurgte, om forsøget med at føre cykelstierne eller cykelbanerne helt frem til krydsene, frem for ikke at have nogen markering på vejen, viste at have sin virkning. Svaret herpå var, at desto flere cykler desto mere bliver bilisterne opmærksom på dem og desto mere sikkert er det for cyklisterne at færdes i trafikken.

Der blev også ytret utilfredshed over måden omstillingen på Nørrebrogade blev sat i gang, da der blev skabt stor forvirring på gaden og dette medførte større trafikale risici for trafikanterne, især cyklisterne.

Hvordan skal forureningen reduceres

Medlemmer af kommunens Teknik og Miljøudvalg

Politisk ordfører Anne Vang (A)

Tre ting jeg mener, man kan gøre er:

1. At planlægge byen, så folk tager den kollektive transport og cykel.
2. Investeringer i kollektiv transport, over de seneste 20 år er vejnettet udvidet med 80 %, hvor den offentlige transport er status quo.
3. Krav om partikelfiltre på busser og arbejdsmaskiner, miljøzoner samt afgifter.

Klimapolitisk koordinator Steffen Kjær Johansen (V)

Vi er enige med Anne Vang omkring, at der skal investeres i den offentlige transport. Der er afsat 60 mia., det højeste i dansk historie. Bilen er ikke noget, vi kan undvære i byen. Bilen hører til, da den skaber alsidighed. Biler forurener, vi har derfor valgt at se det ovenfra. Vi skal reducere CO₂ med 20 %. Med fokus på bilparken er vi derfor nødt til at se nationalt på problemstillingen. Forureneren skal betale. Vi vil derfor gerne flytte os fra de faste til de variable udgifter. Prisen på dieselbenzin skal hæves meget for at kunne fastholde et meget fleksibelt transportmiddel. I det daglige skal borgerne have incitament for at vælge det offentlige. Vi formoder, at det kan gøres uden at køre færre kilometer.

Miljøordfører Signe Goldmann (SF)

Tre ting, vi prøver at få indført:

1. Det skal være dyrt og bøvlet at tage bilen i byen. Det er meget nemt og billigt for bilister at parkere, sådan som situationen er nu. Derfor skal miljøzonerne udvides og vi skal have flere elbiler.
2. Det skal være hurtigt og sikkert, gerne også hyggeligt, at tage cyklen. Der skal skabes cykelruter til ungerne.
3. Vi skal have billigere og bedre kollektiv trafik. Københavnerne fortjener at kunne trække vejret frit.

Bo Normander (B)

Jeg er i dag stand-in for Claus Bondam. Til dagligt arbejder jeg for Danmarks Miljøundersøgelser som forsker, og derudover er jeg miljøaktivist for NOAH. Det vigtigste

tema er luftforurening, da det forringer vores livskvalitet; folk flytter pga. støj og møg. Transporten skal over på el: elbiler, letbaner, metro og S-tog. Disse har ikke noget udstødning, de støjer ikke nær så meget og er bedre for klimaet. Kommunen skal købe elbiler og gøre alle de ting, staten ikke vil gøre. Det vi skal blive ved at presse staten med er eksempelvis projekter som Nørrebrogade.

Debat mellem salen og politikerne

Spørgsmål: Hvad gøres for at fremme motion? Hvordan vil I undgå at hive cyklisterne over i kollektiv trafik?

Spørgsmål: Jeg er rystet over at høre, at jeg vil leve kortere, fordi jeg bor tæt på Jagtvej. Hovedparten af Jer siger, at I vil have bompenge, undtagen Steffen. Hvorfor gør man ikke noget for at fjerne de meget forurenende biler? Hvordan får vi gående og cyklister til at være mere fremtrædende i gadebilledet? Hvorfor skal vi fylde byen op med biler ved at have dem stående hjemme og tage cyklen på arbejde?

Svar fra Steffen Kjær Johansen: De hører ikke til inde i byen, men de kommer ind i byen. Men vi kan bygge en havnetunnel. Vi har et metro projekt, hvor der vil køre en del lastbiler grundet dette. Der kommer partikelfiltre på dem alle. Vi skal byplanlægge os ud af de problemer, men det skal være muligt at køre til sin bopæl. Hvis det var ekstremt let for udefrakommende at køre med kollektiv trafik ind til København, ville de vælge det frem for egen bil.

Svar fra Anne Vang: Der kører 300 tunge køretøjer på Nørre Voldgade om dagen, hvor kun 7 % af dem har et ærinde. Der er lavet et forslag om tung trafik i indre by, som regeringen vil sabotere. Partikelfiltre kommer der dog på de ældste af lastbilerne. Der kan gøres noget på EU plan, for både partikelfiltre og lastbilernes design for at undgå højresvingsulykker. Vi vil gerne have anlagt cykelpendlerruter, 37 grønne ruter hele vejen fra periferien.

Svar fra Bo Normander: Angående elbiler. Jeg har igennem flere år prøvet at overbevise om, at det er en god ide. Der er stadig nogle teknologiske forhindringer. Det er småting, Københavns kommune kan gøre. De næste 30 biler Københavns kommune køber, vil være elbiler. Dem er der en del af. Der er allerede opladningsstationer i København, hvor man gratis kan lade sin elbil op. Så længe der er en infrastruktur i Danmark, der tilgodeser dieslbiler, så er det svært.

Spørgsmål fra Kim: Der er så mange forskellige delelementer på kryds og tværs. Nogle dilemmaer er, at cykling er den hurtigste måde at komme fra a til b på. Også hvis man spørger bilister. Det værste transportmiddel til den strækning er bussen = offentlig transport. Offentlig transport skal derfor gøres billigere og hurtigere. Når vi taler om luftforurening og partikler, så kan kommunen godt gøre noget – ligesom Movia/Arriva gør.

Svar fra Signe Goldmann: Der er den aftale, hvor man ville nedlægge 1000 og oprette 4000 p-pladser. Der ligger også i aftalen at der skal laves endnu flere p-pladser. Det er for

lidt til at regulere på adfærdsmønstre. Der er problematikker i det, hvor vi bliver nødt til at bruge flere penge.

Spørgsmål: Metro er super godt og vi glæder os, men vi mener, at I ikke har gjort nok, stillet nok krav til partikelfiltre på de 730 køretøjer, der skal køre i København under opførelsen af den. Der er forholdsvis ren luft. Lastbiler kører konstant i tomgang, og mellem 15-20.000 ton CO₂, NO_x'er og partikler kommer fra lastbilerne. De andre muligheder kunne være at man kun arbejder fra en arbejdsplads eller man borede stationerne i stedet for at grave dem, for så skal man kun op til overfladen når man er på pladsen. Det gøres i mange andre lande. Det er et spørgsmål om, at der ikke har været politisk vilje, at det ikke er tænkt ind i planlægningen. Hvis I skal opnå målene, skal I stramme op på disse ting. Hvor mange sygedage, kræfttilfælde, astmatilfælde samt års levetid vil det koste at lade være at gøre noget? Vil det ikke være det værd at investere i dette?

Spørgsmål fra Kåre Press-Kristensen: I Vanløse opleves mere tung trafik pga. GPS systemet, der viser de korteste, men ikke mest hensigtsmæssige veje. Kommunen skulle have indflydelse på at få den mest hensigtsmæssige rute ind i GPS systemet.

Kommentar til Kim: Man skal have mindst 0.5 – 1 times motion per dag. Den tid skal bruges et sted alligevel.

Tre minutters afsluttende bemærkning fra hver politiker.

Bo Normander: Der skulle laves en klimaplan for Nørrebrogade-pakken, der ikke giver lov til smutveje. Det skal med i regnskabet. Det er en god ide med en klimaplan. Jeg er enig med det, Andreas nævnte med hensyn til cykelstier, og jeg anser cyklisternes adfærd for at være et problem.

Signe Goldmann: Der skulle stilles større krav til bilerne, spørgsmålet er hvor stærke kravene kan være. Hensigtsmæssig styring af køretøjer via GPS synes jeg er en rigtig god ide. Elbiler er noget jeg går ind for og synes om. Ladcykler er super.

Steffen Kjær Johansen: Metro udvidelsen har medført nogle problemer, der er svært at ændre lige nu, da de hænger sammen med nogle allerede trufne aftaler. Det, vi alle sammen skulle have lært ud fra dette projekt, er, hvordan det kan gribes an i fremtiden. Venstre arbejder meget med en samlet strategi på trafik området. CO₂ udslippet skal mindskes ved hjælp af brændstof afgifter og parkeringsafgifter. Bilen skal dog stadig kunne parkeres uden problemer. Delebiler kunne være en mulighed. For at fremme køb af elbiler, kunne der indføres et specialespor for elbiler.

Anne Vang: Det må gerne være mere dyrt at parkere på landsplan. Antallet af parkeringspladser skal ikke skæres ned. Folk der har bil, skal også have lov til at parkere dem. I stedet skulle cykel og bus prioriteres højere frem for bil, men man må for eksempel gerne køre sammen. Der skal ikke være mere plads til biler i Indre By og der måtte gerne indrettes nogle forbudszoner. Delebiler, synes jeg, er en god ide. Og at Nørrebro har slået rekord, er bare fantastisk.

