

## ★ Luftforureningen i København er den værste i Norden

Berlingske, 10. oktober 2019, Sektion 1 (1. Sektion), Side 16 (NYHEDER), Jonas Stenbæk Christoffersen, og Lars Henrik Aagaard..., 1111 ord, Id:e7623e5c,

Google har i et halvt år kørt rundt i Københavns gader for at kortlægge luftforureningen. Den er op til ti gange værre i nogle bydele end i andre.

Træk vejret dybt ind. Vent lidt. Og pust så ud igen.

Hvis du befinder dig i København, vil der være meget stor forskel på, hvor mange skadelige partikler du netop har trukket ned i lungerne, alt efter hvilken gade du opholder dig ved.



Det viser en helt ny kortlægning, som Google og Københavns Kommune er ved at udarbejde, hvor man for første gang nogensinde kan få et helt detaljeret billede af forureningen - gade for gade, husnummer for husnummer - og som bliver offentliggjort ved det internationale klimatopmøde C40, som løber af stablen i København i disse dage.

I godt et halvt år har bilen kørt rundt på hovedstadens asfalt og målt niveauet af ultrafine partikler og sodpartikler, og de foreløbige data tyder på, at det særligt er ved de store indfaldsveje, at luftforureningen er værst - cirka ti gange højere end på de rolige veje i Københavns brokvarterer.

Men også i Indre By hænger de skadelige partikler tættere i luften i de målinger, som man har foretaget. Niveauet i Københavns centrum er højere end i brokvartererne, og på nogle gader er forureningen lige så høj som ude ved de store indfaldsveje.

Eksempelvis måles forureningen på Børsgade ved Christiansborg til omkring 20.000 partikler for hver cm<sup>3</sup>, mens andre steder som Oehlenschlägersgade på Vesterbro har et niveau i målingerne, der siger cirka 4.000 partikler for hver cm<sup>3</sup>.

### *Partiklerne gør os syge og koster liv*

De skadelige partikler går ud over københavnernes ve og vel, fortæller professor og leder af Institut for Folkesundhed ved Københavns Universitet Steffen Loft. Han referer til en undersøgelse for et lille års tid siden, der beregnede effekterne af forurening fra lokale kilder til partikler og kvælstofoxid for københavnernes helbred.

»Hvis alle de kilder til luftforurening i København er væk i 2040, så vi kom på niveau med godt ude på landet, ville københavnere vinde et års middellevetid og godt og vel et år uden de store folkesygdomme,« siger Steffen Loft.

Det er tidligere blevet anslået, at partikelforureningen er skyld i, at 550 københavnere dør for tidligt hvert år. Hvor tallet på landsplan er godt 4.000. Dermed er udendørs luftforurening næstefter rygning og fysisk inaktivitet den tredjestørste risiko i forhold til danskernes dødelighed, understreger seniorrådgiver ved Det Økologiske Råd med speciale i luftkvalitet og klima Kåre Press-Kristensen.

»Vi indånder luftforurening hele tiden. Det gør jeg, når jeg sidder i metroen, og det gør du, når du sidder på dit kontor inde i byen,« forklarer han.

Ifølge seniorrådgiveren er der forskellige kilder til partikelforureningen i København, hvor det helt generelt særligt kommer fra den fossildrevne transport i hovedstadsområdet og røg fra brændeovne i folks private hjem.

På mere lokalt plan betyder forureningen fra diesellokomotiver meget langs banelegemerne, men også de krydstogtskibe, der lægger til i København, og de maskiner, der bruges på byggepladserne i byen, udleder skadelige partikler, der påvirker luftforureningen lokalt i hovedstaden.

Nogle steder i byen rammer man over 90.000 ultrafine partikler for hver cm<sup>3</sup> i de nye målinger, men der er også eksempler fra byen, der er værre end det, fortæller professor Steffen Loft.

»Det er ret højt. Men hvis du går ned på perronen på Nørreport og tager et af de gamle dieseltrukne tog til Holbæk eller Kalundborg, kan du godt i perioder komme op på en million i forreste vogn,« fastslår han.

Derudover fortæller han, at luften over Danmarks hovedstad indeholder flere skadelige partikler end i resten af Norden, hvor det kun er på særlige vinterdage, at niveauet kommer lige så højt op i for eksempel Oslo. Det er dog ikke kun selvforskyldt.

»En del af forklaringen er, at København ligger tættere på store forureningskilder nede i Europa. Så det skyldes også en uheldig geografisk placering.«.

### *Vind og vejr spiller ind*

Google-bilen har kørt rundt i København i et halvt år med måleudstyr på toppen, og i løbet af den periode har den været alle veje igennem minimum tre gange, og nogle strækninger er blevet tilbagelagt op mod 30 gange.

København er bortset fra London det første sted i Europa, hvor man kortlægger luftforurening på gadeplan, fortæller Googles chef for Earth Outreach-programmet, Karin Tuxen-Bettman.

»Indtil nu har man ikke fået kortlagt de ultrafine partikler i den grad, som vi gør nu i København - eller i en lang række andre byer, for den sags skyld,« siger hun og uddyber, at det med tiden er planen at få målt luftforureningen i mange flere byer verden over.

Selv om målingerne foretages på alle gader i byen over et år, skal man dog være varsom med, hvordan man tolker resultaterne, forklarer Kåre Press-Kristensen. Når man kun foretager punktvis målinger, skal der nemlig ikke så meget til at påvirke de resultater, som man når frem til.

Eksempelvis betyder vejrforhold med vind og regn meget for, hvordan målingerne falder ud. Ligesom det har betydning, hvem Google-bilen kører bagved, siger han: »Kører Google-bilen lige bag en rigtig forurenende, gammel varebil, vil den måle en enorm forurening, og kører den bag en nyere bil med partikelfilter, vil den måle en meget lav forurening.«.

### *Roadpricing og kamp mod dieselbiler*

På Københavns Rådhus bliver de foreløbige resultater fra Googles målinger ikke positivt modtaget af teknik-og miljøborgmester Ninna Hedeager Olsen (EL).

»Jeg synes, det er alarmerende, at københavnernes mange steder i byen risikerer at indånde høje værdier af ultrafine partikler i hverdagen.

Vi ved, at de er livsfarlige, og derfor skal vi forsøge at skærme københavnernes mod dem,« skriver hun i en e-mail til Berlingske.

Derfor vil hun særligt sætte ind over for biltrafikken i København, hvor hun blandt andet foreslår, at der sættes ind med forbud mod dieselmotorer, ligesom hun også mener, at roadpricing kan være med til at mindske antallet af biler i byen.

Overborgmester Frank Jensen (S) har flere gange blandt andet givet udtryk for et ønske om at begrænse antallet af brændevogne, etablere landstrømsanlæg til krydstogtskibe og skærpe kravene til miljøzonerne i byen.

»Men det kræver, at vi har Folketingets flertal med. Vi skal have en forandring af miljøzonen i København, så den også kommer til at omfatte personbiler,« siger han til Berlingske.

Det er forventningen, at Google-bilen fortsætter med at trille rundt på de københavnske veje frem til marts næste år.

joch@berlingske.dk lha@berlingske.dk

### *Fakta: KLIMA C40-mødet*

Frem til i morgen er København vært for det globale C40-møde.

Borgmestere fra op mod 100 storbyer verden over deltager, herunder Paris, Los Angeles, New York og Jakarta. Også FN-generalsekretær António Guterres deltager.

C40-gruppen af storbyer har fokus på at bekæmpe klimaforandringer og fremme handlinger, der reducerer udledninger og klimarisici.

### *Kort over partikelforurening i København*

De røde streger markerer de gader, hvor Googles »luftsniffer« har målt de højeste værdier af sundhedsskadelige ultrafine partikler i Københavns Kommune. Alle veje er blevet målt tre gange, og nogle veje er blevet målt op mod 30 gange.