



Miljøeffekt af 40 km/t zone i København og luftforurening fra skibe

08-06-2009

Dette notat besvarer den kritik, som Dansk Folkeparti, Venstre og Winnie Larsen-Jensens protokolbemærkning fra TMU-behandlingen den 27. maj 2009 rejser:

Sagsnr.
2009-71385

Dokumentnr.
2009-314991

"Venstre, Dansk Folkeparti og Winnie Larsen-Jensen (U) kan tilslutte sig forslaget om et anbefalet rutenet for lastbiler. Forslaget om en generel hastighedsgrænse på 40 km/t er derimod uden positive effekter og vil kun bidrage til en forøget luftforurening."

Sagsbehandler
Jakob Find Andersen

Endvidere beskriver notatet kort skibstrafikkens bidrag til luftforureningen.

Miljøvurdering af Strategi for tung trafik - generelt

Der skal store ændringer i det samlede trafikbillede til, for at ændre radikalt på luftforurening, støjforhold og andre miljøfaktorer, hvilket også gælder forslaget til Strategi for tung trafik.

En traditionel personbil har historisk været konstrueret til at have en optimal forbrænding ved kørsel omkring 70-90 km/t, hvorfor bykørsel ved lavere hastigheder traditionelt medfører højere brændstofforbrug. Bytrafik er derudover præget af mange start og stop ved signaler, sving og lignende. Energiforbruget ved de mange accelerationer bliver

Center for Trafik

Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3570

Telefax
3366 7131

E-mail
jander@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

betydelig mindre, hvis der kun skal accelereres til en generel lavere hastighed. Nye motorteknologier samt indfasning af el-, brint, hybrid- og brændselscellebiler vil med al sandsynlighed forskubbe det traditionelle billede.

Sænkelse af den skilte hastighed

Luftforurening og partikler

Den reelle gennemsnitshastighed på gaderne i København er lavere end den skilte hastighed. En reduktion af den skilte hastighed fra 50 - 40 km/t vurderes at ville resultere i en reel hastighedsændring fra gennemsnitlig 45 km/t til gennemsnitligt 43/42 km/t.

Center for Miljø har været i dialog med Danmarks Miljøundersøgelse og Færdselsstyrelsen for at få en overordnet vurdering af, hvilke effekter hastighedsændringerne har på luftkvaliteten i København:

Hovedkonklusionen er, at hastighedsnedsættelsen kun vil påvirke luftkvaliteten i København helt marginalt, og at der både er forhold, der forbedrer og forværrer luftkvaliteten, når hastigheden sænkes.

- Lavere hastighed vil give anledning til færre partikler fra dæk-slitage og ophvirvling af vejestøv.
- Omvendt kan der ske en svag stigning i udledning af udstødningsgasser pga. af dårligere forbrænding ved den lidt lavere hastighed.
- Endvidere kan det ikke udelukkes, at en lavere hastighed vil medføre en dårligere regenerering af visse partikelfiltre, specielt hvis køretøjerne kun kører i byområder, hvor udstødningstemperaturen ved lav hastighed kan blive for lav til en effektiv afbrænding af partiklerne i partikelfiltrene. En nærmere vurdering af filtrene, vil kræve en datalogning af samtlige filtertyper, hvilket er et større projekt, der ligger i Færdselsstyrelsens regi.

Samtidigt skal det nævnes, at den lokale vejtrafik kun er én blandt flere kilder til luftforurening. Andre kilder er bl.a. industri, kraftvarmeværker, skibstrafik og fjerntransporteret luftforurening fra andre lande.

I København har vi fokus på NO₂ og partikler, som giver anledning til de største problemer. I de mest trafikerede gader står vejtrafikken for ca. 65 % af NO₂-forureningen, op mod 90 % af forureningen af ultrafine partikler, ca. 25 % af forureningen af små PM_{2,5}-partikler og ca. 50 - 60 % af forureningen af de større PM₁₀-partikler.

Indførelse af miljøzonerne i sommeren 2008 blev gennemført netop for

at dæmme op mod vejtrafikkens emissioner af små partikler. Zonen udvides til kommunegrænsen i efteråret og kravene til lastbilernes strammes yderligere i 2010. Derudover presser kommunen på for at udvide miljøzonens krav til også at gælde for varebiler, som loven om miljøzoner giver mulighed for.

Støj og lokalt bymiljø

Den generelle hastighedsnedsættelse fra 50 til 40 km/t vil betyde, at der vil være mindre støj fra personbiler i form af mindre dækstøj. For de tunge køretøjer vil hastighedsnedsættelsen ikke mindske støjen, da motorstøj er den afgørende faktor ved disse hastigheder.

Hastighedsnedsættelsen vil være med til at overflytte trafik til det overordnede vejnet og dermed påvirke i retning af bedre lokalt bymiljø.

Skibsforurening

Skibstrafikkens bidrag til luftforureningen har hidtil været baseret på usikre data og upræcise tal for emissionerne fra skibene, fordi den anvendte model har været forholdsvis upræcis. Modelberegningerne har tidligere vist, at ca. 20 % af NO₂-forureningen i København (udenfor trafikerede gader) skyldes udledninger fra skibstrafik. I trafikerede gader er skibenes andel dog mindre, nemlig ca. 10 %.

Danmarks Miljøundersøgelser er i gang med at lave en ny undersøgelse, der giver mere præcise data end tidligere, og som kan kvantificere skibstrafikkens bidrag til luftforureningen samt vurdere trafikens indflydelse på luftkvaliteten i Danmark, herunder Københavns Havn.

Resultatet forventes offentliggjort i juli 2009.