

PIXI UDGAVE

Dieselforurening på Nørrebro og Bispebjerg



INDLEDNING

Luftforurening fylder meget hos københavnernes. En ny opgørelse fra Københavns kommuner viser, at luftforurening kommer ind på en 3. plads, når borgerne bliver spurgt om hvad der er vigtigt at gøre bedre. Det er der god grund til..

Luftforurening er Danmarks suverænt dyreste og mest sundhedsskadelige miljøproblem. National Center for Miljø og Energi har udregnet, at der er næsten 3.200 tidlige dødsfald og årlige omkostninger fra luftforurening på 26 mia. kr. Men disse tal er for lave, hvilket skyldes at det nationale luftovervågningsprogram i Danmark kun beskriver en generel baggrundsforurening og afspejler altså ikke dieselforurening. De officielle opgørelser er misvisende og viser derfor et meget lille bidrag fra lokaltrafikken til de negative omkostninger af luftforurening.

Derfor har Bispebjerg og Nørrebro Lokaludvalg, sammen med Miljøpunkt Nørrebro, undersøgt forureningsbilledet i vores by, for at finde ud af hvad borgerne reelt udsættes for på gader og stræder, uden for deres hjem og i børneinstitutionerne.

Dette er blot en pixiudgave af en længere rapport, udarbejdet af Miljøpunkt Nørrebro, som du finder på lokaludvalgenes og miljøpunktets hjemmeside.

MÅLINGER OG METODE

Vi har målt de mindste luftforureningspartikler, som kaldes for ultrafine partikler. Disse partikler dannes mest ved dieselmotors udstødning og forureningen med ultrafine partikler er meget lokal og tæt knyttet til, hvor der er meget trafik. Målingerne er foretaget af Miljøpunkt Nørrebro. Der er foretaget døgnmålinger, dagsmålinger eller myldretidsmålinger. Vindretning og vejforhold er undersøgt og fremgår sammen med diagrammerne. Der er foretaget 14 målinger på 10 forskellige lokationer af forskellig karakter. Alle målingerne er fra bydelene Nørre-

bro og Bispebjerg. Der er målt langs trafikerede veje, med fokus på daginstitutioner, pladser og legepladser samt boliger. Yderligere er der også blevet målt i forskellige højder.

SUNDHEDSPÅVIRKNINGEN VED LUFTFORURENING

Luftkvalitetsdirektivet fra EU er hjørnестenen i Danmarks indsats for renere luft, da det fastsætter grænseværdier for koncentrationen af forurenende stoffer. Dog er EU direktivet næsten 20 år gammelt, og det er ikke udtryk for en sundhedsmæssig eller toksikologisk vurdering, men derimod et politisk kompromis – dette kan man se ved at Verdenssundhedsorganisationens grænseværdier er op til 2,5 gange lavere end EU's grænseværdier. Derfor er folkesundheden ikke beskyttet, selvom man skulle leve op til grænseværdierne i EU – og Danmark er lige på grænsen af EU's værdier. Luftforurening giver luftvejssygdomme som astma og rygelunger hos ikke-rygere, kræft og diabetes. Ultrafine sodpartikler fra dieselmotorer er hverken reguleret af EU- eller dansk lovgivning, på trods af at flere undersøgelser har vist, at disse, grundet deres størrelse og kemi, er de mest skadelige. Partiklerne er så små, at de gennemtrænger lungerne og går ud i blodbanerne og derfra til hjernen, samt moderkagen hos gravide. Derfor giver de ikke blot lungesygdomme, men kan også påvirke fostre, intelligens og indlæring hos børn, samt være årsag til demenssygdomme og sklerose (ALS).



LUFTFORURENINGEN RAMMER SKÆVT OG VILKÅRLIGT

Vores målinger viser også, at luftforureningen kan have en social slagside. Dette ses bla. ved, at mange af de almene bebyggelser er at finde langs de stærkt trafikerede veje, samt den fortætning af byen, som er sket gennem den seneste tid, hvor byggerier placeres tæt på trafikerede veje.

“Luftforureningen rammer tit i de lavere sociale lag, som ofte er dem, der bor nær de tæt trafikerede områder. Luftforurening har – ligesom livsstilsfaktorerne – en social slagside” har professor Steffen Loft fra Københavns Universitet udtalt.

Eksempelvis viste målinger ud til Tuborgvej, hvor der er mange almene boliger, ganske høje værdier. Myldretidens gennemsnitsværdier var på 17.191 partikler/cm³. Til sammenligning er bybaggrundskoncentrationen på 5.000 partikler/cm³.

Luftforurening er i bredere forstand ulighedsskabende, da de der opholder sig på trafikerede veje rammes af forureningen, uanset om de har valgt at være på vejen eller om de selv bidrager til forureningen. Eksempler på disse to poler kan være den gennemrejsende bilist fra forstaden, der kører ad Tomsgårdsvej eller Jagtvej og på vejen afgiver forurening til et barn, der ikke selv har valgt at gå i institution eller bo på den vej.

LUFTFORURENING RAMMER BØRN HÅRDT

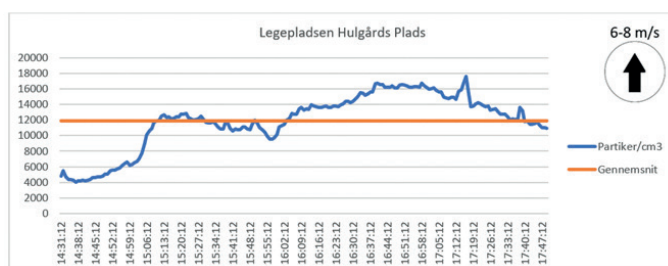
Børn er en særligt udsat gruppe, når det kommer til luftforurening. Det skyldes at børn befinder sig i en lavere højde, og dermed er tættere på udstødningen, samt at de er mere aktive og trækker vejret dybt og gennem munden.

En nyere undersøgelse fra University of Surrey viser, at børn udsættes for op mod 60% mere forurening end voksne.

Dette billede bekræfter vores målinger. Der er foretaget målinger på legepladsen Hulgårds plads, daginstitution Ringertoften, daginstitution Eventyrlandet ved Lyngbyvej/Helsingørsmotorvejen og daginstitution Studenterrådets børnehus på Jagtvej på 1. sal.

På legepladsen Hulgårdsplads var den gennemsnitlige forurening i myldretiden - hvor mange børn besøger legepladsen med deres forældre - 14.000 partikler/cm³, hvilket må siges at være et højt niveau for en legeplads. Samme høje målingsniveau gjorde sig gældende ved Eventyrlandet, hvor der på trods af en mindre afskærmning til vejen, i form af et skur, var en gennemsnitlig forurening over en eftermiddag på 10.000 partikler/cm³, med meget høje maxværdier. Begge lokationer virker derfor uegnede til længere ophold for børn.

Ved Ringertoften 1, som også ligger ud til en meget forurenede vej, er der en afskærmning i 2-3 meters højde, hvilket ser ud til at være medvirkende til et lavere gennemsnit på cirka 7.000 partikler/cm³ og uden meget høje 'peaks'. Altså ser afskærmningen ud til at have en positiv effekt. En udbygning af Ringertoften er planlagt af København Kommune og det er vigtigt at Kommunen indtænker luftforureningen som en parameter i den fremtidige bygning og indretning i dette projekt og i alle fremtidige nybygninger og renoveringer.



Figur 14 Viser en graf over udviklingen i partikler/cm³ over tid, ved målingen foretaget ved den benævnte legeplads ved Hulgårds Plads (Data fra egen måling)

KONKLUSION

Vores overordnede konklusion er, at der er langt mere forurening end det officielle statslige måleprogram viser. Vi estimerer at 500 københavnere hvert år dør alene af dieselforurening og at den samfundsøkonomiske omkostning er 6 mia. kr. om året. For hvert tidligt dødsfald skal der desuden regnes med 10 års alvorlig sygdom og herudover kommer en lang række kroniske men ikke-dødelige sygdomme som fx astma hos ellers raske børn.

Det vil være afgørende for en offentlig debat og dialog med Staten, at de reelle omkostninger ved diesel-forurening belyses fuldt ud. Derfor er det glædeligt, at Københavns Kommune i budgetaftalen for 2019 har afsat penge til at opstarte sit eget luftovervågnings-program, som skal give et mere komplet billede af luftforureningen i København og de sundhedsmæssige omkostninger for borgerne.

Da luftforureningen i København er lokal og tæt knyttet til dieseludstødning, åbner der sig nye spørgsmål om indretningen af byen og hvem der bliver ramt af forureningen. Vi har flere steder målt høje koncentrationer af dieselforurening ved almenyttigt boligbyggeri, som ofte er placeret ved meget trafikerede veje. Luftforurening bør ses som et ulighedsskabende problem med en social slagside, på samme måde som støj. Blot er det et mere alvorligt sundhedsproblem og mere 'usynligt' end trafikstøj.

Der ligger bekymrende mange børneinstitutioner og legepladser op ad trafikerede veje. Børn er i forvejen mindre modstandsdygtige for forurening, fordi de udvikler sig, og de udsættes for mere forurening, da de er meget aktive og er tættere på forureningens kilde. Kommunen bør placere og indrette faciliteter til børn, så vi mindsker forureningspåvirkningen mest muligt. Vi anbefaler, at luftforureningens sociale slagside og placering/indretning af børnefaciliteter bliver fokusområder for Københavns kommunes luftforureningsindsats fremover.

ANBEFALINGER

På baggrund af målingerne og konklusionerne rapporten er vi nået frem til en række anbefalinger, som vi mener, at man bør have fokus i det fremadrettede arbejde med luftforurening i København. Vi håber at Københavns Kommune og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil gøre brug af følgende anbefalinger:

- Indsats mod luftforurening i eksisterende børneinstitutioner er påkrævet og skal tænkes ind i indretning af nye institutioner og renoveringer.
- Indsats ift. luftforurening på torve og legepladser, hvor byens borgere opholder sig, når der er myldretid og spidsbelastning af luftforurening.
- Luftforureningens sociale slagside, hvor borgere i almene bebyggelser og offentlig transport er udsatte, bør undersøges.
- Indsats for bedre arbejdsmiljø for kommunens medarbejdere, offentlige selskaber og underleverandører.

Yderligere anbefalinger til opdateret Miljøzone, som et folketingsflertal har lovet:

- Den opdaterede Miljøzone bør lige som i dag omfatte hele byen og gerne udvides til Vestegnskommunerne.
- Miljøzonen bør omfatte flere typer af køretøjer og indfasning skal ske hurtigere.
- Euronorm 4 og 5 tunge køretøjer skal hurtigst muligt underlægges krav om opgradering til Euronorm 6, da dette er den første teknologi, der virker rimeligt effektivt.