



KØBENHAVNS KOMMUNE

Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.

Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.

Teknik- og Miljøforvaltningen

Njalsgade 13

2300 København S

'Miljøzone'

Att.: Tanja Ballhorn Provstgaard

Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.

Sagsnr.

Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.

Udkast til hørings svar vedr. Miljøzone i København

Teknik- og Miljøforvaltningen har sendt forslag til afgrænsning af Miljøzonen i København i offentlig høring i perioden fra den 20. marts 2007 til og med den 18. april. 2007.

Dokumentnr.

Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.

Vanløse Lokaludvalg har ret og pligt til at afgive hørings svar i denne sag. Desværre ligger høringsperioden på en sådan måde, at Lokaludvalget ikke har haft mulighed for, på et udvalgs møde, at behandle og træffe beslutning om hørings sagen.

Derfor er følgende proces aftalt med Annette Kayser, Teknik- og Miljøforvaltningen:

Vanløse Lokaludvalgs arbejdsgruppe for trafik og miljø udfærdiger udkast til hørings svar vedr. Miljøzone i København som er sendt til Teknik- og Miljøforvaltningen, inden høringsperiodens udløb. I går, torsdag den 26. april 2007 behandlede Vanløse Lokaludvalg på sit ordinære møde udkastet til hørings svar.

Her følger det endelige hørings svar fra Vanløse Lokaludvalg, vedr. Miljøzonen med enkelte ændringer.

Hørings svar vedrørende Miljøzone i København fra Vanløse Lokaludvalg

Af den planlagte miljøzones geografiske udstrækning fremgår det, at miljøzonen ikke kommer til at omfatte Vanløse, idet miljøzonens grænse går ved Ring 2. Med forslaget stilles der således ikke miljøkrav til de tunge køretøjer, der fremover kører gennem Vanløse.

Vanløse Lokaludvalg mener ikke, at det er acceptabelt, at Vanløse, som er en større del af København, på denne måde ligger udenfor miljøzonen.

Videre udtrykker Vanløse Lokaludvalg sin betænkelighed ved, at Ring 2 og/eller Jyllingevej vil blive brugt som omfartsvej for tunge køretøjer, der ikke overholder zonekravene. Så meget mere, som at zoneafgrænsningen langs Ring 2 netop er valgt for at give denne mulighed.

Center for Borgerservice

Rådhuset, 1. sal, 26
1599 København V

Telefon
3366 2536

Telefax
3366 7031

E-mail
lou@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800213

www.kk.dk

Lokaludvalget er særdeles betænkelig ved, at det er tiltænkt at Ring 2 skal anvendes til transitroute. I stedet anbefaler Vanløse Lokaludvalg fx Motorring 3, Hillerødmotorvejen og Harreskovvejen, idet disse veje er bygget til tunge køretøjer.

Mere generelt mener Vanløse Lokaludvalg, at miljøzonekravene bør indføres hurtigere og mere ambitiøst. Fx kunne Københavns Kommune arbejde på at få filtre på Euro III køretøjer inden 2010 gennem et samarbejde med branchen. Samtidig er det vigtigt, at nye Euro IV køretøjer også omfattes af partikelfilterkravet, da disse forurener over 100 gange mere end ældre køretøjer med partikelfiltre (se bilag 1: artikel af Meyer et al., 2006).

Endvidere bør der stilles krav om, at reducere den sundhedsskadelige forurening med kvælstofoxider (NO_x), hvor København ikke engang kan leve op til EU's nuværende grænseværdi. Der markedsføres i dag en effektiv løsning, som fjerner 80-90 % af partikel- og NO_x-forureningen. Løsningen er et samlet system, der kombinerer et partikelfilter og en SCR-katalysator. Det bør snarest overvejes, hvordan et NO_x-krav kan integreres i miljøzonen.

Afslutningsvis bør nævnes, at miljøzonen ikke omfatter varevogne og personbiler på diesel eller for den sags skyld entreprenørmateriel og ikke-vejgående maskiner, der også bidrager uforholdsmæssigt til partikelforureningen og som derfor bør omfattes af miljøzonen.

Konklusion

Arbejdsgruppen under Vanløse Lokaludvalg støtter indførelsen af miljøzonen fuldt ud, men ønsker Vanløse - og resten af København - omfattet af miljøzonen. Ligeledes ønsker Arbejdsgruppen under Vanløse Lokaludvalg, at der skal stilles krav om NO_x-fjernelse og partikelfiltre på langt flere køretøjer end der er lagt op til i kommunens forslag.

Bilag 1

4.FAD-Konferenz „Herausforderung Abgasnachhandlung für Dieselmotoren“
Dresden 9.11.2006

Nanopartikel-Emissionen von HDV Euro 4 und Euro 5 Dieselmotoren im Vergleich zu Euro 3 mit/ohne Partikelfilter

**A.Mayer/TTM, M.Kasper und Th.Mosimann /ME, F.Legerer/AKPF
J.Czerwinski/FHS Biel, L.Emmenegger, J.Mohn, A.Ulrich/EMPA,
P.Kirchen/ ETH**

Zusammenfassung

EURO 4 mit PM-Kat und EURO 5 mit SCR zeigten gegenüber EURO 3 ohne Filter in den meisten Betriebspunkten eine moderate Verminderung der Nanopartikel-Konzentration; allerdings wurde bei Vollastbedingungen des EURO 5 eine höhere Partikelkonzentration beobachtet als bei EURO 3 ohne Partikelfilter. Der Teilstromfilter des EURO 4 irritierte durch ein stochastisches Verhalten mit Penetrationsschwankungen bis zum Durchbruch und erwies sich damit als stark belastungsabhängig. Gegenüber dem EURO 3 mit einem VERT-konformen Partikelfilter emittierten die beiden modernen Konzepte 100-500 mal mehr Nanopartikel. Bezüglich der gasförmigen Emissionen zeigte EURO 5 ein sehr gutes Ergebnis, die Konzentrationen von NH_3 und N_2O blieben im Bereich der Nachweisgrenze, während EURO 4 ausserordentlich hohe NO_2 -Emissionen im mittleren Lastbereich aufwies. Die Vanadium- bzw. Platinkonzentrationen waren im Bereich der Nachweisgrenze.

Summary

EURO 5 showed a very uniform but moderate reduction of solid nanoparticle emissions over the whole size range from 10-400 nm at part loads, while at full load EURO 5 emitted more nanoparticles than EURO 3 probably due to the higher performance setting of this engine. Compared to the DPF-equipped EURO 3 the EURO 4 and 5 emitted 100 – 500 times higher numbers of nanoparticles throughout all size ranges. PM-Kat did not prove to be a stable particle reduction technology since penetration varied between 40-50 % when regenerated and in some cases zero when loaded, also size-specific filtration characteristic showed large scatter in function of load and time in particular with respect to the smallest size classes. Gaseous emissions of Euro 5 were quite good while Euro 4 with PM-Kat showed very high NO_2 -emissions. Metal emissions were very low, in the range of DT in both cases.

Hele artiklen kan rekvireres ved kontakt til: Kåre Press-Kristensen,
kpk@er.dtu.dk