

Ang. forurening med ultrafine partikler fra Movia-busser

Kære Teknik- og Miljøudvalg,

Miljøpunkterne har over de seneste måneder foretaget målinger af udledninger af ultrafine partikler fra Movia-busser på de fleste buslinjer i København. Vi skriver til jer for at give udtryk for vores stærkeste bekymring over kraftig forurening med ultrafine partikler (PM 0,1) fra Movias busser.

I [BR-beslutning af 15. dec. 2016](#) *Mindre partikelforurening fra tunge køretøjer* er ultrafine partikler ikke nævnt i beslutningsgrundlaget, fordi de ultrafine partikler er uregulerede og ikke måles (på trods af at de er de mest sundhedsskadelige). Derfor mener vi, at vores oplysninger om meget store udledninger af ultrafine partikler udgør nye og væsentlige oplysninger, som vi ønsker at gøre Teknik- og Miljøudvalget opmærksomme på.

Vores opfattelse af situationen

Miljøpunkt Indre By og Miljøpunkt Nørrebro har målt og konstateret meget høje udledninger af ultrafine partikler fra Movia-busser på flere forskellige buslinjer. Ifølge Statens [sektorforskningsinstitut](#) er ultrafine partikler de mest skadelige. Partikelforurening er i dag en langt større dødsårsag end færdselsuheld og den største miljøbetingede sygdoms- og dødsårsag der er i København.

Movia har i pressen og i redegørelsen til kommunen af 30. september 2016 sået tvivl om måleapparat og metode, men en nærmere gennemgang viser, at uenigheden alene er et udtryk for, at man taler om forskellige ting.

Movia forholder sig i redegørelsen udelukkende til målinger lavet på nyere Euro 6-busser og EEV-busser (næsten Euro 6) i september måned af BT og Det Økologiske Råd. Målingerne blev lavet helt nede ved udstødningen, hvilket var et kritikpunkt fra Movia. Eftersom de målte busser og miljøpunkternes anvendte metode er helt anderledes end det, der er beskrevet i redegørelsen, vil vi ikke forholde os yderligere til Movias redegørelse her.

[Miljøpunkternes målinger viser meget høje udledninger af ultrafine partikler](#) fra bl.a. 5A, som er en gammel bus, der er produceret under Euro 4-normen. Målingerne er foretaget i klart og vindstille vejr i en naturlig afstand fra bussen på 1-2 meter og i børnehøjde (på en ladcykel). Vores målinger tager altså udgangspunkt i, hvad borgere bliver udsat for i dagligdags situationer.

Det er vigtigt her at understrege, at [uafhængige eksperter](#) og [forskere](#) er enige om, at miljøpunkternes målemetode er mere egnet end Movias målemetode, når det kommer til ultrafine partikler. [DTU siger](#):

”P-trak-metoden er den bedste metode. Vi har selv erfaringer med den og har stor tillid til den. Det er den rigtige måde at måle på, for når vi taler om trafik, så er det netop de ultrafine partikler, der forekommer.”

Målingerne giver da også reproducerbare resultater. Fx har el-busser reelt 0-udledning, Euro 6-busser har lave udledninger mens Euro 4-busserne har meget høje udledninger af ultrafine partikler.

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning skriver til miljøpunkterne, at Movias metode (opacitetsmåling) er ’utidssvarende’ og at selv ’meget store udslip af ultrafine ikke vil blive registreret’ (28. november & 12. december 2016). Movia anvender dermed ifølge Københavns Kommune en målemetode, der slet ikke måler de mest skadelige partikler. Det gør miljøpunkternes metode.

Miljøpunkterne, uafhængige eksperter og forskere har på baggrund af de foretagne målinger kritiseret de gamle Euro 4-busser i pressen og Movia har svaret, at 5A skiftes ud med gasbusser snarest. Movia skriver fx i et læserbrev (*Nørrebro Nordvest-bladet*, 21. december 2016):

”De nuværende busser, som kører på linje 5A er fra henholdsvis 2007 og 2008, er fult [sic] ud lovlige og indfrier kravene til Euro 4-normen, som er lovkravet for busser anskaffet på dette tidspunkt. Nye busser skal i dag indfri Euro 6-normen, som stiller højere krav til reduktion af udledning af lokal luftforurening”

Ud fra den sidste sætning kunne man tro, at Movia fremover kun indsætter Euro 6-busser. Men dette er ikke tilfældet. En gennemgang af det igangværende [udbud](#) af Movia-ruter viser, at man udbyder ruter med både Euro 5, EEV og Euro 4-busser.

Lige nu er bus 8A i udbud for 1½ år (evt. +1½ år), og her er kravet blot Euro 4 – dvs. den samme norm som 5A kører under i dag, hvor der er konstateret meget store udslip af ultrafine partikler. Mange andre linjer udbydes desuden under normer som Euro 5, ½6 eller EEV. Altså miljømæssigt væsentligt svagere normer end den nye Euro 6-norm, og helt ureguleret for antal ultrafine partikler (PM 0,1).

Hvor meget mere forurener Euro 4-busser kontra de nye Euro 6-busser?

Euro 4-busser må forurene ca. 4 gange mere end Euro 6-busser for de *regulerede* udledninger:

Transient cyklus

	CO	HC	NO _x	PM
Euro 4	4,00	0,55	3,50	0,03
Euro 5	4,00	0,55	2,00	0,03
EEV	3,00	0,40	2,00	0,02
Euro 6	4,00	0,16	0,46	0,01

For de *uregulerede* udledninger af ultrafine partikler, som er de mest skadelige, kan *Euro 4-busserne* forurene ca. *hundrede gange mere end Euro 6-busserne*, ifølge miljøpunkternes målinger.

Der er ingen krav eller grænseværdier for ultrafine partikler under Euro-normerne op til Euro 6 (ifølge ØKFs brev til formændene for henholdsvis Indre By Lokaludvalg og Christianshavns Lokaludvalg Bent Lohmann og Poul Cohrt af 19. december 2016). Ultrafine partikler er i de ældre Euro-normer uregulerede og bliver ikke målt af Movias opacitetstest.

Konklusion

Ud fra et miljø- og sundhedssynspunkt virker det stærkt betænkeligt, at man har uregulerede busser med meget store udledninger af ultrafine partikler i rute, og at man tillader disse busser i igangværende udbudsrunder. Vi beder om, at der bliver iværksat løbende kontrol af ultrafine partikler fra alle Movia-busser – inkl. de busser, der kører under Euro-normer, hvor dette ikke er et lov-krav – og at de forurenende busser tages ud af drift og påmonteres filter.

I er velkommen til at tage kontakt til centerleder Anders Jensen, 22555303/ ag21.andersj@gmail.com eller centerleder Marianne Spang Bech, 29110030/ marianne.spang@a21.dk hvis I har yderligere spørgsmål eller kommentarer til brevet.

Venlig hilsen,

Miljøpunkterne i København