

BILAG 5

DANMARK

BT afslører: Skatteyderne har betalt 84 mio. kr. - men virker det overhovedet?

SØREN KJELLBERG ISHØY | SRIS@BT.DK

🕒 26. SEP. 2016 - 23:38



Kåre Press-Kristensen, der er ingeniør ved Det Økologiske Råd, måler på det store billede herover partikeludledning fra en bus ved Nørreport Station i København. Foto: Sarah Christine Nørgaard

Milliondyre partikelfiltre på ældre busser, som skulle sikre renere luft i hovedstads-området, virker ikke optimalt

Hvert år dør 4.000 danskere på grund af luftforurening. Og alene i København og på Frederiksberg koster luftforureningen 540 menneskeliv og fire milliarder kroner på grund af blandt andet øget sygefravær.

For at komme den fatale forurening til livs har Københavns Kommune.

Miljøministeriet og det kommunalt ejede busselskab Movia derfor installeret nye partikelfiltre og såkaldte SCR-katalysatorer i 299 ældre busser. De skulle sænke udledningen af partikler og udstødningsgasser med mellem 95 og 98 procent.

OK

Det har kostet skatteyderne 84 millioner kroner, og blandt andre overborgmester Frank Jensen (S) har rost initiativet og sagt, at 'københavnerne nu får renere luft i lungerne', og at 'vi reducerer en af de mest alvorlige kilder til kræft- og luftvejssygdomme'.

Men nu viser en stikprøve foretaget af BT i samarbejde med Det Økologiske Råd, at partikelfiltrene lader så mange partikler passere, at eksperter sår tvivl om, hvorvidt de fungerer, som de skal.

BT har med målerudstyr målt udstødningsgassen fra 14 københavnske busser på linjerne 6A og 150S, som har fået monteret de nye partikelfiltre. Bus-modellen hedder Scania Omnilink.

Ældre busser

Filtrene er sat på de ældre busser, der fra fabrikens side ikke opfylder de skrappe Euro 6-normer for udledning af partikler og udstødningsgasser for dieselbusser. Og i alle tilfælde var der mere end 500.000 partikler per cm³, viser BTs stikprøve.

For at have et sammenligningsgrundlag lavede vi også test på nogle helt nye Euronorm 6-busser, der kører i de københavnske gader.

Og de viste blandt andet, hvor godt det kan gøres, når partikelfiltre er virkelig effektive. Buslinje 4A – der betjenes af næsten helt nye Mercedes Citaro-busser, der fra fabrikken overholder den helt nye Euro-norm 6 – havde alle under 7.000 partikler per cm³.

Altså udleder de gamle busser mere end 70 gange flere partikler end nye busser.

Den store forskel vækker bekymring hos Det Økologiske Råd.

»Nogle busser med filtre var sorte af sod i udstødningen og gav overraskende høje partikeludledninger, hvilket ikke burde forekomme, hvis filtrene var fuldt ud funktionelle. Vores tidligere målinger på nye partikelfiltre ligger på under 10.000, når de virker perfekt,« siger Kåre Press-Kristensen, der er ingeniør og seniorrådgiver ved Det Økologiske Råd.

Det bør undersøges

»Vi kan i hvert fald konkludere, at der er meget forskellig filterkvalitet. Og at det bør undersøges, om filtrene fortsat kan opfylde grænseværdien efter næsten et års drift i de københavnske gader,« siger han.

Websitet anvender cookies til at huske dine indstillinger, statistik og at målrette annoncer. Denne information deles med tredjepart. Læs mere



Også seniorforsker Steen Solvang Jensen fra Nationalt Center for Miljø og Energi (DCE) ved Aarhus Universitet undrer sig: »Vi ved, at partikelfiltrene kan fungere meget effektivt, hvis de virker. Derfor kan noget tyde på, at partikelfiltrene ikke fungerer optimalt. Det kan blandt andet skyldes manglende vedligeholdelse,« siger han.

»At der er sod aflejret i udstødningsrøret, indikerer også, at der kan være et problem. Så det peger i retning af, at filtrene ikke virker optimalt,« siger Steen Solvang Jensen.

Jesper Schramm, der er professor ved DTU, siger at det 'tyder på, at de slet ikke er så effektive, som man kunne håbe'.

»Man kunne godt få den mistanke, at der er sket et eller andet med de her partikelfiltre undervejs. Der er grund til en berettiget mistanke om, at de ikke virker, som de skal. Det lyder mærkeligt, at der er så stor forskel, så det bør undersøges,« siger Jesper Schramm.

Movia svarer

BT har måttet nøjes med et skriftligt svar fra Movia, hvor centerchef Søren Englund skriver:

»De forskellige resultater kan skyldes forskellige målemetoder. Det er dog vores vurdering, at busserne overholder gældende krav for udledning af partikler.

Vi er imidlertid interesserede i at undersøge klager, og vi har derfor bedt filterfirmaet, der har opgraderet busserne, om at teste, at filtrene stadig fungerer korrekt.«

DANMARK

Test afslører: Busser larmer alt for meget

SØREN KJELLBERG ISHØY | SRIS@BT.DK

© 27. SEP. 2016 - 10:01



Danmarks største trafikselskab, Movia og Aalborg Kommune viser, hvordan man kan effektivisere og fremtidssikre den kollektive transport i hovedstaden og i landets 3. største kommune med en BRT-bus. 21. september 2016. Foto: Jens Astrup

Støjen fra en lang række buslinjer i hovedstadsområdet overskrider grænseværdierne for støj og når i enkelte tilfælde op på et niveau, som kræver høreværn.

En af de mest udbredte bustyper, som trafikselskabet Movia benytter i hovedstadsområdet, støjer langt mere end det tilladte.

Det kan BT fortælle på baggrund af målinger lavet med professionelt måleudstyr på bussen Scania Omnilink, som betjener en lang række buslinjer i

hovedstadsområdet. Bussen kører med få minutters mellemrum på ruterne 150S, 350S, 6A, 1A og 2A, og de køber ind til Aalborgs største trafikforbudszone. Det er første gang, at BT har målet og annonceret støjen fra busser af den type i det storkøbenhavnske område. Læs mere



Målingerne er lavet i samarbejde med Det Økologisk Råd, som også har stillet udstyr til rådighed. Resultatet af støjmålingerne kommer i forlængelse af, at BT i går kunne fortælle, at der er problemer med de partikelfiltre, der skal rense den luft, som kommer ud af bussernes udstødningsrør.

BTs støjtjek viser, at bustypen larmer helt op til 91 decibel, og at hele fire ud af fem busser overskrider Movias egen støjgrænse på 77 decibel. Og at over halvdelen overskrider lovens grænseværdi på 80 decibel.

I gennemsnit støjede de 28 busser af denne type, som BT testede, med mere end 80 decibel.

Den megen støj skyldes blandt andet, at bussens blæsere brager løs for at afkøle motoren.

BT har samtidig målt støjen fra en anden bustype på linje 66, som ikke har de støjende blæsere.

Den støjer kun 75 decibel i gennemsnit.

Claus Møller Petersen, der er akustiker i ingeniørvirksomheden Sweco, fortæller, at der er stor forskel på, om en bus larmer med 75 decibel eller 80.

»En niveauforskel på seks til ti decibel opleves som dobbelt så højt i styrke. For dem, der bor tæt på busserne, er det derfor til stor gene med busser, der larmer så meget. Har de vinduet på klem, vil de have svært ved at føre en almindelig samtale. Så for dem er det meget generende,« siger han.

Kræver høreværn

Birte Been, der er civilingeniør og medejer af Dansk Lyd Consult, supplerer:

»Er man udsat for støj på over 85 decibel i længere tid, skal man faktisk have høreværn på,« siger hun.

Movia er ellers helt klar i mælet i selskabets kontraktmateriale, hvoraf det fremgår, at selskabet 'jævnligt foretager målinger af bussernes indvendige og udvendige støjniveau for at sikre, at støjkravene bliver overholdt'.

Men over for BT erkender Movia, at selskabet ikke aner, hvor meget busserne støjer, men i stedet sætter sin lid til den garanti, Movia har fået af producenten: »Movia måler generelt ikke bussernes støjniveau, medmindre vi finder konkret anledning til det, f.eks. ved borgerhenvendelser,« oplyser sekretariatschef i Movia Camilla Struckmann til BT.

Regner sig ud af problemet

Via en aktindsigt i Københavns Kommune har BT fået indblik i, hvordan Movia foretog konkrete målinger af to busser på baggrund af borgerhenvendelser fra en andelsforening på Frederiksborgvej i København, hvorfra man klagede over det høje støjniveau. Det gjorde Movia ved at måle støjen på begge sider af bussen, lægge tallene sammen og så tage gennemsnittet af de to målinger.

På den måde blev støjen fra motoren – som ligger i venstre side og giver de høje decibel-målinger – i Movias målinger reduceret betragteligt, idet der sagtens kan være en forskel på fem decibel mellem de to sider. Svaret til de utilfredse borgerne var da også, at der ikke var noget at komme efter. Også selvom den ene måling viste et for højt niveau på mere end 78 decibel. En måling fra den anden side af bussen trak nemlig det samlede resultat ned.

Derudover fremgår det også af Movias udbudsmateriale – som operatører kan byde ind på – at Movia måler støjen, mens bussen holder stille. BT har ikke kunnet få opklaret, om motorblæserne kører, når Movia tester. Det er blæserne, der er årsag til det høje støjniveau.

»Jeg synes ikke, det er rimeligt at lave et gennemsnit, hvor man på den måde beregner sig ud af problemet. Der bor jo også folk på venstre side af vejen. Spørgsmålet er også, om Movia overhovedet har blæserne tændt, når de tester. Det tyder det ikke på. Med tanke på at busserne kører ofte og også i nattetimerne, skal Movia selvfølgelig vælge de bustyper, der støjer mindst,« siger Kåre Press-Kristensen, der er ingeniør og seniorrådgiver ved Det Økologiske Råd.

'Beskæmmende'

»I det hele taget synes jeg, det er beskæmmende, at Københavns Kommune tillader, at så støjende busser får lov til at køre, da næsten alle boliger langs byens større veje er støjforurenede over grænseværdien, så støjforureningen hvert år får en sur smiley i kommunens miljøregnskab,« siger han.

Websiteet anvender cookies til at huske dine indstillinger, statistik og at målrette annoncer. Da også muligt at finde busser, der støjer mindre.

OK

På ruterne 3A og 4A er Volvo- og Mercedes-busserne noget mere afdæmpede sammenlignet med Scania Omnilink.

I en andelsforening på Frederiksborggade i hjertet af København bor Majbritt Nielsen og hendes mand og to børn.

Netop deres gade – som ligger tæt på Nørreport Station – har adskillige buslinjer, herunder linje 5A, Danmarks travleste, men også buslinjen 350S, hvor den støjende Scania Omnilink kører.

»Der er en voldsom støj fra bussernes blæsere. Og det er ikke bare en gang imellem. Busserne kører hele tiden, også om natten. Så det er meget stressende,« siger Majbritt Nielsen.

»Man bliver træt af at høre på støjen, der jo er konstant,« siger hun.

Hendes andelsforening har da også klaget til kommunen og fået et pænt svar fra overborgmester Frank Jensen (S), som fokuserer på alt det, kommunen har gjort for at minimere støjen, men uden at forholde sig til det konkrete problem.

'Ingen lydhørhed'

Movia har også lavet to lydmålinger som frikendte busserne for at støje for meget.

Metoden bestod i at måle på begge sider af bussen og så udregne et gennemsnit. Dermed blev den støjende motor-side med ét flere decibel lavere

»Reelt har kommunen ikke villet forholde sig til støjen. Der har ingen lydhørhed været overhovedet,« mener Majbrtitt Nielsen.

Movia måler selv: 'Alle busser overholdt grænseværdien'

BT ville gerne have talt med Movia om støjen fra busserne, men centerchef Søren Englund har ikke ønsket at stille op til interview.

I stedet har vi fået tilsendt et skriftligt svar, hvor Movia renser sig selv i en test, selskabet har lavet efter BTs henvendelse.

BT ville ellers gerne have spurgt Movia, om blæserne, som er årsag til støjen, ~~kører, når Movia tester.~~

Websitet anvender cookies til at huske dine indstillinger, statistik og at målrette annoncer. Denne information deles med tredjepart. Læs mere

OK

Af Movias udbudsmateriale fremgår det, at bussen holder stille under målingen, og at Movia måler på begge sider af bussen og dividerer med to og på den måde får reduceret decibelværdien fra den larmende motorside. Men Movia har ikke reageret på BTs opfølgende spørgsmål.

Her er, hvad centerchef Søren Englund skriver:

»I forhold til støjniveau stiller Movia krav i udbudsmaterialet til tilladt støjniveau og angiver også en målemetode til opfølgning. Vi mener også her, at forskellige målemetoder kan være årsag til forskellige resultater. Vi har derfor på baggrund af din henvendelse netop foretaget otte nye målinger på linje 6A ved Rødovrehallen. Busserne blev målt efter gældende forskrifter. Alle busserne overholdt grænseværdien på 77 dB, og den nye test viser dermed, at alle busserne overholdt Movias støjkrav,« skriver han.

Sådan målte vi støjen:

Den udvendige støj må ifølge Movias kontrakter med busoperatørerne ikke overstige 77 decibel. Grænseværdien for støj er, at den ikke må overstige 80 decibel.

BT har i løbet af to aftener i september målt støjniveauet på 28 6A busser, som alle var af mærket Scania Omnalink. Målingerne er foretaget med udstyr fra Det Økologiske Råd, hvorfra Kåre Press-Kristensen også bistod ved målingerne, som fandt sted ud for Frederiksborgvej 141 i Københavns Nordvestkvarter. Målingerne er foretaget ved cykelstien på den modsatte side af vejen, ca. syv meter væk og i 150 centimeters højde. Det svarer nogenlunde til de kriterier, Movia selv har for støjmålinger. Der var kun svag eller ingen vind, ligesom anden trafik ved alle målinger har været i passende afstand til ikke at påvirke resultatet.

Resultatet er som følger:

17 busser støjede mere end 80 decibel– og overskred grænseværdien.

Fem busser støjede mellem 77 decibel og 80 decibel.

Seks busser støjede under 77 decibel.

Gennemsnittet var 80,4 decibel.

På samme sted målte vi også linje 66, som betjenes af en anden busmodel. Her målte vi syv busser, og resultaterne var med undtagelse af en enkelt bus alle under 77 decibel. Gennemsnittet var 75 decibel.

OK