

Orientering om forurening fra Movia-busser og mulig vildledning af offentligheden fra Movia, samt risiko for at meget gamle og forurenende busser vinder udbuddet om at køre 8A på Jagtvej de næste 12 år.

Efter [Miljøpunkt Indre By dokumenterede](#) meget høje udledninger af partikelforurening fra Bus 5A (Nørrebrogade), har vi kortlagt udledninger fra de forskellige buslinjer på Nørrebro og vi er i proces med at udgive resultaterne til borgernes oplysning på vores hjemmeside.

Efter lokalavisen tog sagen op har Movia indrykket et læserbrev, hvor man prøver at så tvivl om relevansen af vores måleresultater. Det er noget Movia gør hver gang der er kritik og efter min vurdering en strategi for ikke at forholde sig til sagen: Er der en høj forurening fra Movias busser af ultrafine partikler?

Det er vigtigt her at understrege, at [uafhængige eksperter og forskere er enige om, at vores målemetode er bedre end Movias målemetode, når det kommer til ultrafine partikler.](#)

Københavns kommune skriver til os, at Movia metode er 'utidssvarende':

Dokumentnr.
2016-0424398-2

Henvendelse om partikelforurening fra busser

Kære Anders Jørn Jensen

Tak for din henvendelse fra den 30. november 2016 til teknik- og miljøborgmester Morten Kabell vedrørende måling af partikelforurening. Borgmesteren har bedt mig om at svare, da din henvendelse vedrører mit ansvarsområde i forvaltningen.

I forbindelse med kontrolmåling af busser, anvendes der i dag en - efter vores vurdering - utidssvarende EU-standardiseret målemetode, som måler opaciteten eller røggastætheden. Brug af denne målemetode betyder, at selv meget store udslip af ultrafine partikler ikke vil blive registreret.

Da det er staten, der er myndighed på området, har Københavns Kommune, på den korte bane, ikke mulighed for at ændre på målemetoden.

Til gengæld har Borgerrepræsentationen, i forbindelse med Budget 2017, vedtaget en hensigtserklæring om, at den kollektive busdrift i København skal omlægges til el-drift frem imod 2025.

Jeg håber, at ovenstående giver svar på dine spørgsmål. Ellers er du velkommen til at vende tilbage.

Med venlig hilsen

Lene Mårtensson
Centerchef

**Center for Bydækkende
Strategier**

Jeg vil også her understrege, at ifølge Statens/Miljøministeriets eget [sektorforskningsinstitut](#), så er ultrafine partikler de mest skadelige. Det er i dag en langt større sygdoms- og dødsårsag end færdselsuheld.

Luftforurening med partikler i byområder giver anledning til alvorlige sundhedseffekter. Det gælder både langtidseffekter som cancer og hjertekar sygdomme og akutte effekter, fx allergi eller irritation af øjne, næse eller hals.

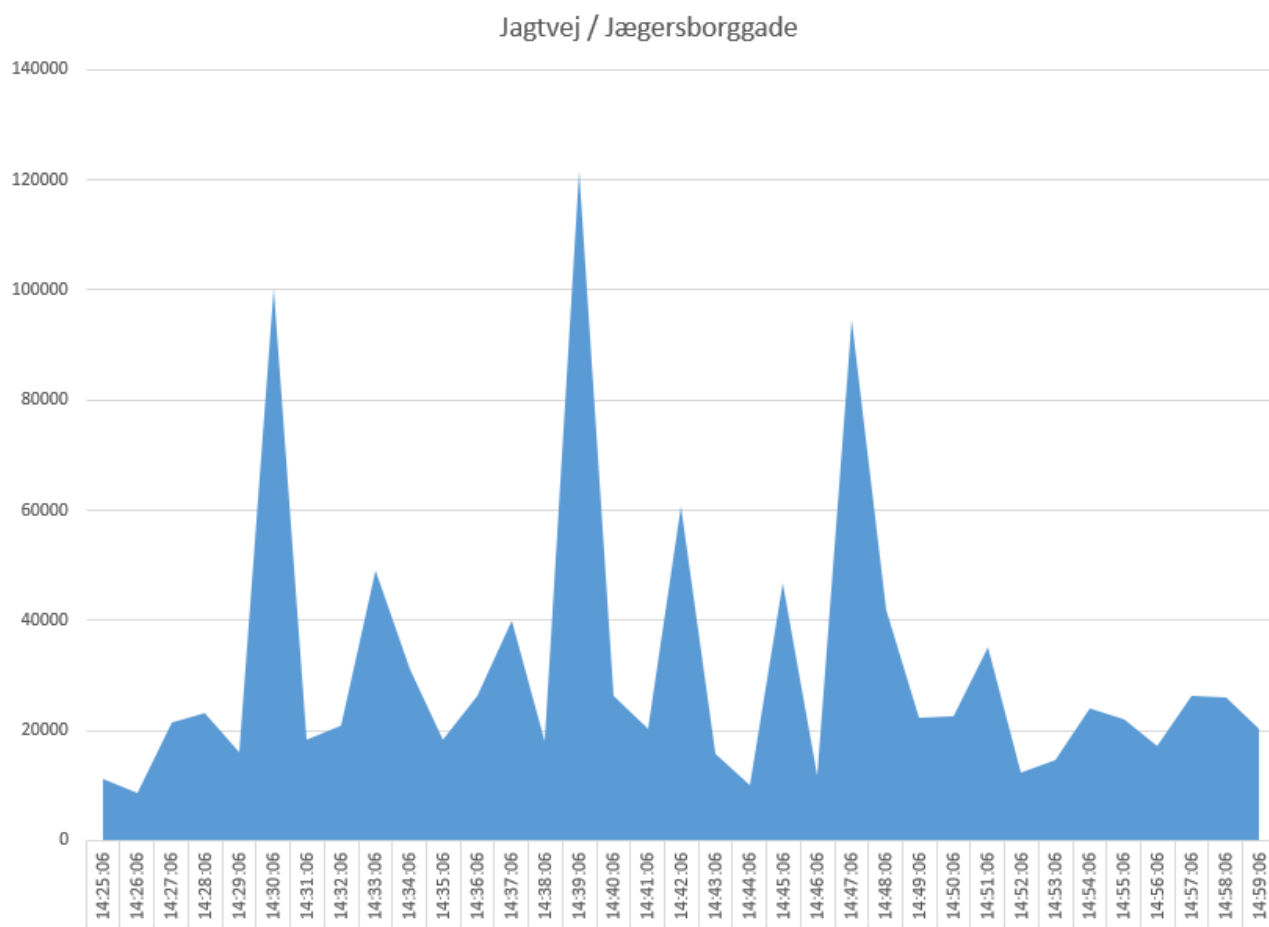
Luftforurening med partikler karakteriseres oftest som TSP (Total Suspended Particulate Matter), PM10 eller PM2.5 (partikler med en diameter mindre end 10, henholdsvis 2.5 µm).

Imidlertid tyder mange undersøgelser på at endnu mindre partikler, de såkaldte ultrafine partikler, er de mest skadelige.

Det betyder, at Movia ifølge Københavns kommune bruger en målemetode, der slet ikke måler de mest skadelige partikler. Det gør vores metode.

Vores målinger er foretaget i et 'naturlig situation', dvs. de er foretaget med 1-2 meters afstand fra bussen, typisk fra busplatformen, i 'børnehøjde' på en stabil platform (en ladcykel).

Resultaterne bekræfter de målinger der er lavet i Indre By af ekstrem forurening fra fx bus 5A, men det stopper ikke her. Den tværgående Bus 8A og Jagtvej i det hele taget er fx også stærkt plaget af forurening.



Antal ultrafine partikler/ cm³ har generelt et meget højt niveau allerede inden myldretiden. Forureningen på Jagtvej er sammenlignelig med forureningen på H.C. Andersens Boulevard.

Heldigvis løber Søren Englund fra Movia i [læserbrevet](#), at det hele bliver bedre nu og at 5A følger en gammel standard:

være i overensstemmelse med Euro 4-normen.

De nuværende busser, som kører på linje 5A er fra henholdsvis 2007 og 2008, er fult udlovlige 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.

Miljøstyrelsen, Københavns

Ud fra en normal sproglig betragtning vil jeg sige at Søren Englund fra Movia siger, at Movias busser fremover vil være Euro6-busser og at den gamle Euro4-norm i hvert fald ikke vil blive brugt igen.

Men...

Jeg har undersøgt Movias igangværende udbud, og der er IKKE krav om Euro6-normen. Faktisk har de netop buslinje 8A i udbud nu, og her stiller de kun krav til Euro4-normen, som netop er den samme som dem som bus 5A har nu og som har vist sig at forurene ekstremt meget.

Se udbuddet [her](#) (s. 22 m.fl. Bus 8A er den der i udbuddet hedder *Enhed 6*)

Det ses desuden at kriterierne for at vinde udbuddet er som følge (side 18):

1.4.1 Underkriterier

Der anvendes følgende underkriterier:

- *Pris 40 %*
- *Kvalitet af drift 35 %*
- *Miljø 10 %*
- *Kvalitet af busmateriel 15 %*

Støj og partikler tæller kun 10% til sammen. Kvalitet (herunder alder) af busmateriel tæller også meget lavt (15%).

Som jeg vurderer det kan man godt komme med en gammel billig dieselbus som 5A (Euro 4) og vinde udbuddet på at køre linje 8A for de næste 12 år. Det kan være jeg tager fejl og det ikke bliver aktuelt. Hvis det derimod er en reel mulighed, så synes jeg Movia i læserbrevet, ud fra en sproglig betragtning, har vildledt offentligheden.

Jeg har forsøgt at få hjælp til at måle fra myndighederne, så vi kan få nogle målinger som alle kan anerkende. Miljøstyrelsen har desværre ikke tid til at komme ud og hjælpe os og de har siden 12. december ikke svaret på opfølgende spørgsmål.

Jeg har skrevet til Politiets tungtvognsdivision og bedt dem om at komme ud og hjælpe samt om hvor mange Movia-busser de har målt på i 2016. Her er svaret:

Hej Anders.

Jeg forestår lejlighedsvis kontrol af udstødningsrøg på lastbiler og busser i København, hvor der er Miljøzone.

Kontrollen foregår sammen med inspektører fra Trafikstyrelsen.

Jeg har bemærket at nogle af busserne i København er af ældre dato og derfor skal have eftermonteret et partikelfilter for at overholde udledningskravet.

Jeg har til sinde at foretage kontrol igen i København i det nye år.

Ved tidligere kontroller er der også blevet målt busser, men der er ikke foretaget målrettet kontrol mod bybusser.

Jeg forestiller mig, at de kunne være et snarligt kontrolobjekt, men vil ikke sætte nogen tidshorisont

Med venlig hilsen

Midt- og Vestsjællands **POLITI**

Johnny Klindt Jacobsen

Miljøpunkterne har samarbejdet om denne sag, både i forhold til udstyr, pressearbejde og deling af information.

Der er stor interesse fra pressen. Vi er i kontakt med Ingeniøren, BT, MX og lokalavisen på forskellige planer og med forskellige vinkler, som er svært forudsigelige. Miljøpunkt Nørrebro har i sagen fulgt Lokaludvalgets linje fra høringssvaret til Movias Trafikplan 2016.

Vi håber på Lokaludvalgets opbakning til at fortsætte med at dokumentere problemerne med udledninger af partikler. Med Movias dobbelttydige udmeldinger i hhv. presse og udbud, virker det som om sagen nu er blevet mere politisk, eller at der skal gives politiske garantier, hvis et renere lokalmiljø skal sikres. Vi håber at Lokaludvalget vil gå ind i sagen.

Miljøpunkt Nørrebro / AJJ

4. januar 2016

ag21.andersj@gmail.com

+45 22555303