



01-03-2017

Til
Overborgmester Frank Jensen & Økonomiudvalget
Københavns Rådhus

Sagsnr.
2017-0111484

Ang. ultrafine partikler fra Movia busser

Dokumentnr.
2017-0111484-1

Vi takker for dit brev af 10. februar om luftforurening fra busser i København, samt Movias administrations redegørelse. Vi modtog brevet mens Lokaludvalgene på tværs af byen var i gang med at skrive en fælles henvendelse. Vi kommer derfor dels med vores overordnede forslag til en renere og sundere busflåde samt opfølgning på brevet af 10. februar.

Er København ”Verdens bedste by at bo i”?

København er flere år i træk blevet kåret som verdens bedste by at bo i af internationale magasiner. Boliger, transport og bæredygtighed er nogle af de bærende parametre for denne titel. Vi soler os i lyset fra disse flotte titler, og alligevel er vi håbløst bagude i forhold til vores nordiske naboer på forurening fra køretøjer.

Vi ved i dag, at ultrafine partikler er særdeles sundhedsskadelige. Jo flere partikler og jo længere eksposition, jo større risiko, primært i form af astmasygdomme, kræft og hjerte-karsygdomme. Vi ved også at Movias gamle busser er blandt de køretøjer, der udleder flest ultrafine partikler. Vi bør sætte Københavnernes sundhed højere, både fordi det giver livskvalitet og bedre tal på bundlinien af økonomien.

Ultrafine partikler har en social slagside

I modsætning til fine partikler fra fx brændeovne, skibstrafik og kraftværker, som findes som en baggrundsforurening i hele byen, så er de ultrafine partikler tæt knyttet til trafik – og i særligt grad til dieselmotorer. Det betyder at ultrafine partikler rammer socialt skævt på de beboere, der kun har råd til boliger op ad meget trafikerede veje. Der er en vilkårlighed over ultrafine partikler fra busserne, hvad enten det er cyklisterne langs busruterne der rammes eller dem der er afhængige af offentlig transport:

”Det er ekstremt højt. Det er jo en sundhedsrisiko, hvis man står og venter på bussen” (Teis Nørgaard Mikkelsen, Seniorforsker på DTU-Miljø)

Endelig vil vi pege på, at der muligvis er en udfordring med chaufførernes arbejdsmiljø, men dette må komme an på flere målinger. Det er senest blevet [fastslået af Transportministeren](#) i en

lignende sag om diesel-tog, at selv om der ikke er grænseværdier for udledning af ultrafine partikler, så skal en operatør og arbejdsgiver stadig agere forsvarligt i forhold til personale og passagerer. Det virker særligt bekymrende, hvis man på nogle buslinjer direkte forringer miljøstandarden.

Vejen til el-busser skal ikke brolægges med forringelser

Vi støtter fuldt ud op om dine planer for elektrificering af busserne i København. I Malmø har der fx kørt elbusser rundt i flere år og de fungerer rigtigt godt. Vi mener dog ikke vejen mod elbusser skal brolægges med en ringe miljøstandard. På ingen af de ruter der er i udbud nu, kræves der den nye Euro 6-miljøstandard og på én linje er der endda åbnet op for en kraftig forringelse af standarden: 8A fik for 1 år siden påsat filtre og er dermed Luftpakke-busser (~Euro 6), som du også nævner i dit brev. Men Movia har nu sat 8A i nyt udbud på den langt ringere Euro 4-norm, som er den norm 5A kører under i dag og hvor der er målt meget høje udledninger af ultrafine partikler. Ifølge Movias administrations redegørelse, som du har vedlagt, fjerner filtrene 98% af de ultrafine partikler, så de busser man nu vil sætte ind uden filter udleder altså 50 gange flere ultrafine partikler.

Det virker principielt og i praksis dybt betænkeligt, at Movia og forvaltningen administrativt kan vælge at sænke miljøstandarden, uden at det er politisk besluttet. Det betyder også, at Luftpakke-busserne - som kommunen har været med til at betale - flyttes ud af København og ikke kommer borgerne i byen til gavn.

Euro 6 kompatibilitet bør være krav fra kommunen – Movias udbudsbetingelser fremmer ikke miljørigtige busser

Den nye Euro norm 6 er en skærpelse af kravene og regulerer et bredere udsnit af udledninger end de ældre standarder: nitrogenoxider, kulilte, komplekse kulforbindelser og sod-partikler (ultrafine partikler). Denne udvikling er ønskværdig, idet Euro 6-kompatible motorer dermed skal have effektivt filter (og desuden både har bedre brændstoføkonomi og udleder mindre CO₂).

Udledning af partikler & NO_x-gasser vægter kun 2% i Movias samlede udbud og derfor er udbudsbetingelserne ikke egnede til at højne miljøstandarden. Det er derfor afgørende at København stiller minimumskrav om Euronorm 6-busser eller eftermontering af filter.

Vi kan i BR-indstillingen fra 15. december læse, at Økonomiforvaltningens vurdering er, at markedet ikke er modent til Euro 6-busser. Samtidig kan vi se, at andre nordiske og europæiske byer har langt højere standarder end vi har og busmarkedet er internationalt. Euro 6 har stramme krav til udledninger og det er usandsynligt, at der vil komme nye Euro-standarder til diesel-busser. Som du selv anfører i dit brev, så skal busserne køre rundt i op til 12

år uden udskiftning, og derfor kan vi lige så godt få de bedst busser nu.

Vi mener ikke, at København skal stille sig bagerst i køen og løbe efter markedet. Hvis vi vil være en grøn bæredygtig by, så skal vi gå ud og skabe markedet - og ”verdens bedst by at leve i”.

På vegne af følgende 6 Lokaludvalg,

Alex Heick, Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Mogens Petersen, Formand for Nørrebro Lokaludvalg

Allan Marouf, Formand for Østerbro Lokaludvalg

Joan Røge, Formand for Kgs. Enghave Lokaludvalg

Thomas Warburg, Formand for Vesterbro Lokaludvalg

Michael Fjeldsøe, Formand for Valby Lokaludvalg