



10 MRS. 2017

Til Lokaludvalgene
Kopi til Økonomiudvalget

Sagsnr.
2017-0118125

Busser og euronormer i København

Dokumentnr.
2017-0118125-3

Kære lokaludvalgsformænd

Tak for jeres henvendelse af 1. marts 2017 angående luftforurening og ultrafine partikler.

Lad mig indledningsvist slå helt fast, som det også fremgik af mit brev af 10. februar 2017, at jeg til fulde deler jeres bekymring om luftforurening i København, og jeg deler også jeres fokus på den lokale gadeforurening, som biler og busser bidrager til. Det er – sammen med støjgener – netop grunden til, at jeg har stillet mig i spidsen for at udskifte busserne til elbusser eller busser, der har samme egenskaber med hensyn til lokal forurening og støj.

Linje 8A og 37 kommer til at leve op til euro 6-norm

En enig Borgerrepræsentation besluttede den 2. marts 2017, at Økonomiforvaltningen skal lave et forslag til politisk behandling om påsætning af udstyr inden driftsstart, der reducerer både NOx- og partikelemissionerne fra de kommende busser på linje 8A og linje 37. Udstyret skal nedbringe emissionerne til et niveau svarende til euro 6-norm, hvis de busser, der vinder Movias udbud, ikke allerede overholder NOx- og partikelkravene for euro 6-norm.

Der er altså klar politisk vilje til at få løst det potentielle problem vedrørende linje 8A og linje 37 til gavn for beboerne langs bussernes ruter. Resultatet af Movias udbud offentliggøres af Movia ultimo marts 2017.

Udbuddet af linje 8A adskiller sig fra Movias sædvanlige udbud ved kun at være af 1½ års varighed, dvs. kontrakten slutter når Cityringen åbner. Movia har besluttet at lave et udbud af linje 8A og linje 37, hvor der kan bydes med brugte busser. For linje 8A's vedkommende kan der bydes med mindst euronorm 4. For linje 37 kan der bydes med mindst EEV-normen (mellem euronorm 5 og 6). Hvis der bydes med nye busser, skal disse være euronorm 6. Bussernes miljøpåvirkning og alder indgår i Movias bedømmelse.

Der bliver ikke udbudt nye buslinjer med driftsstart før 2019, hvor målsætningen om elbusser, eller busser med tilsvarende miljøegenskaber, træder i kraft

I skriver i jeres henvendelse, at vejen til elbusser ikke må brolægges med forringelser. Jeg er uforstående overfor den bekymring. Udbuddet af 8A og 37 er behandlet ovenfor. Movia har ikke planlagt nye udbud

Rådhuset
1599 København V

Telefon
3366 3366

Telefax
3366 7008

Direkte telefon
3366 2202

E-mail
ob@okf.kk.dk

www.kk.dk

af buslinjer i Københavns Kommune med driftsstart før 2019, hvor målsætningen om elbusser, eller busser med tilsvarende miljøegenskaber, træder i kraft.

Der vil i sagens natur stadig være dieselbusser på gaderne efter 2019, som kører på ældre kontrakter. Movia har ikke nogen gyldig grund til at ophæve de kontrakter, hvis operatørerne i øvrigt overholder betingelserne. Derfor vil introduktionen af elbusser ske gradvist over flere år. Indfasningen forudsætter enighed med omegnskommunerne for de busser, der ikke kun kører i København.

Økonomiforvaltningen har ikke vurderet, at markedet ikke er modent til at stille krav om euro 6-norm for nye busser

I skriver i henvendelsen, at Økonomiforvaltningen har vurderet, at markedet ikke er modent til euronorm 6-busser. Den bemærkning, I henviser til, omhandler ikke krav til nye bybusser og er taget fuldstændig ud af sin sammenhæng.

Af Borgerrepræsentationens beslutning om mindre luftforurening fra tunge køretøjer fremgår, ”at det pågældende selskab til enhver tid skal overholde EU's seneste normer for luftforurening (pt. Euro 6-normen) i forbindelse med selskabets nyindkøb af køretøjer over 3,5 tons og hvor muligt indkøbe tunge køretøjer baseret på alternative drivmidler”. Beslutningen omhandler således alene Movias egenindkøb af nye køretøjer. Movias udbud af busdrift er derfor ikke omfattet af Borgerrepræsentationens beslutning.

Jeg kan desuden oplyse, at forvaltningen vurderede, at markedet ikke var modent til, at kommunen stillede krav om, at en leverandør *kun* må bruge euronorm 6-køretøjer. For det vil betyde, at kun leverandører med stort set nyt materiel vil kunne byde på opgaver. Virksomheder, der samvittighedsfuldt og løbende har udskiftet deres køretøjer til den nyeste norm ville pludselig ikke kunne byde, hvis de som en del af deres vognpark havde køretøjer fra før 2013, hvor euronorm 6 trådte i kraft. Et sådant krav ville sandsynligvis ramme små virksomheder uden kapital i ryggen hårdt.

Borgerrepræsentationen valgte i december 2016 at stille krav om euro 5-norm med øjeblikkelig virkning, så der er lukket for gamle køretøjer på euronorm 4, og Borgerrepræsentationen besluttede desuden, at kravet bliver skærpet til euronorm 6 i 2020. På den måde er der sendt et klart signal til leverandørerne, samtidig med, at de kan nå at omstille sig til den nye virkelighed og de højere krav.

København har, som I skriver, et ry som en grøn by og som en af verdens bedste byer at bo i. Det er jeg selvfølgelig stolt over, og jeg synes også, at kommunen fører en politik, som er byens ry værdigt. En vigtig del af den politik er, at støjende og forurenende dieselbusser løbende udfases.

Venlig hilsen



Frank Jensen