

Viden om udledninger af ultrafine partikler fra Movia-busser

- En [tidligere undersøgelse](#) anfører specifikt, at Euro 4 & 5 busser udleder 1000 gange flere ultrafine partikler (UFP) end en bus med filter. Økologisk Råd anfører en lidt lavere faktor 500.
- Denne [nyere forskningsartikel](#) viser, at Euronorm 4 & 5 busser ikke har færre udledninger af ultrafine partikler (UFP) end ældre busser. Et aktivt lukket filter fjerner over 99% af UFP fra udstødningen (men det har Euro 4 & 5 ikke).
- Vi anfører ud fra vores egne målinger en faktor 100 flere partikler fra Euronorm 4 & 5 busser end for busser med filter. Dette ser ud til at være i tråd med ovenstående resultater, eftersom vi har lavet målingerne i en rimelig afstand fra bussen på 1-2 meter, hvorfor der må forventes en opblanding.

Vi noterer os desuden, at DTU, KU og AU (Statens sektorforskning på partikelforurening) finder resultaterne forventelige og støtter vores metode. 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” (Teis Nørgaard Mikkelsen, Seniorforsker på DTU-Miljø).

DTU siger om det målte forureningsniveau:

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

Cyklister der trækker luft langt ned i lungerne vil også være en særligt udsat gruppe her og så beboerne der opholder sig meget ved siden af busserne eller lufter forureningen ind. Endelig er der muligvis et problem med chaufførernes arbejdsmiljø, men dette må komme an på flere målinger.

Situationen er at Københavns Miljøzone kræver filter på Euro 3-busser og nedefter. På Euro 6-busser er UFP reguleret og dermed kommer busserne med et fabriksmonteret effektivt filter.

Det efterlader et hul i reguleringen for Euro 4 & 5-busser, som udleder 100 - 1000 gange flere UFP end busser med filter. Over halvdelen af Movias udbud lige nu er med Euro 4 eller Euro 5-busser ([Mindst 2/3 af busserne i drift nu lever ikke op til Euro 6](#)). Hvis man vil lukke dette hul i reguleringen, kan man da enten:

- Udvide Københavns Miljøzone til at dække Euro 4 & 5.
- Kun udbyde linjer på Euro norm 6
- Tillade Euro 4 & 5, men kræve eftermontering af effektivt partikelfilter.

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