

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 28. april 2014
J. nr. 2014-1337

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 21. marts 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Mike Legarth (KF).

Spørgsmål nr. 516:

Ministeren bedes oplyse status for DSB's bestræbelser på at reducere partikel-forurening og emission fra de gamle ME-lokomotiver, herunder om bestræbelserne følger budget og tidsplan, i hvilket omfang bestræbelserne virker, hvilke europæiske normer for emission, som de ombyggede ME-lokomotiver bevisligt kan opfylde, samt redegøre for, hvilke yderligere tiltag, der kan gennemføres for at sikre at miljøbelastningen fra ME-lokomotiverne reduceres.

Svar:

DSB har oplyst følgende:

"De gældende krav til grænseværdier for udledningen af partikler varierer, og lovgivningen indeholder ikke grænseværdier for ultrafine partikler. I lovgivningen beskrives grænseværdierne for partikelmassen i forhold til følgende områder:

- Bymiljø (naboer): Grænseværdier fastsat af Miljøstyrelsen og EU.
- Medarbejdere: Grænseværdier fastsat i arbejdsmiljølovgivningen.
- Materiel: Grænseværdier følger produktionstidspunktet og dækker udledningen fra materiellet og ikke luftkvaliteten for omgivelserne.

De gældende krav til ME-lokomotivets udledninger er amerikanske og stammer fra 1980'erne, hvor ME lokomotivet blev leveret. På daværende tidspunkt eksisterede der ikke EU emissionsnormer. De første EU-emissionsnormer for nyt rullende dieselmateriel til jernbanen blev vedtaget med virkning fra 2006. Det er ikke muligt at eftermontere udstyr på DSB's ME lokomotiver, der bringer emissionerne på niveau med gældende EU normer for lokomotiver.



DSB's arbejde for at reducere påvirkningen af kunder, naboer og medarbejdere fokuserer dermed ikke på at få ME-lokomotivet til at overholde en given europæisk norm. DSB arbejder derimod med tiltag, der skal medvirke til en:

1. Reduktion af miljøpåvirkningen fra ME-lokomotivet
2. Afskærmning af vognene

Ad 1. Reduktion af miljøpåvirkningen fra ME-lokomotivet

DSB monterede i 2013 emissionskit på de sidste ME lokomotiver. Emissionskittet har reduceret miljøpåvirkningen med ca. 30 %. Derudover har DSB monteret en katalysator på ét ME lokomotiv og er nu ved at kortlægge de miljømæssige gevinster samt økonomi og tidsplan forbundet med en efterfølgende serie montage. Katalysatoren forventes at betyde en væsentlig reduktion af partikler og den sorte røg.

Ad 2. Afskærmning af vognene

DSB har besluttet at udskifte filtrene i luftindsugningen på dobbeltdækkervognene. Målinger viser en reduktion i antal ultrafine partikler på ca. 40 %. Udskiftningen forudsætter en ændring i softwaren til klimaanlægget, og DSB har indgået aftale med Bombardier om denne opgave. Udskiftningen forventes gennemført i løbet af juli 2014 og følger tidsplan og budget.

Derudover har DSB indgået samarbejde med Deutsche Bahn om udvikling af løsninger, der kan sikre, at udstødningen fra ME lokomotivet ledes længere væk og dermed ikke rammer dobbeltdækkervognene på samme måde. Den konkrete løsning kendes ikke på nuværende tidspunkt, og dermed heller ikke økonomi og tidsplan.”

Jeg kan i forlængelse af ovenstående bemærke, at vi desværre ikke kommer helt uden om problemet med miljøbelastningen fra ME-lokomotiverne før vi går fra dieseldrift til eldrift på de danske skinner. Derfor har dette haft høj prioritet for regeringen. Med aftalen om Togfonden er der sat 8,7 mia. kr. af til at elektrificere resten af hovedbanenettet i Danmark, og alle de sjællandske strækninger, hvor de forurenende ME-lokomotiver kører på. Senest er der blevet indgået en aftale med Danske Folkeparti og Enhedslisten om at købe dobbeltdækkervogne og i den forbindelse reservere 420 mio. kroner til køb af el-lokomotiver.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke