



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 1. oktober 2020
J. nr. 2020-5939

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 6. juli 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 605:

Vil ministeren oplyse, hvor mange ton CO₂ der frem mod 2030 år for år kunne fortrænges, hvis der fra og med januar 2021 anvendes biodiesel i DSB's og Arrivas diesellokomotiver og dieseltog, og vil ministeren endvidere oplyse, hvor stor en ekstra driftsomkostning en sådan grøn transportfremmende foranstaltning samlet set og år for år ville medføre?

Svar:

Jeg har i forbindelse med besvarelsen af spørgsmålet forhørt mig hos DSB og Arriva om muligheden for at anvende biodiesel som en én-til-én erstatning for traditionel diesel.

DSB oplyser i den forbindelse følgende:

”DSB har fået Teknologisk Institut til at teste effekterne af HVO biobrændstof og GTL biobrændstof, som to alternativer, og har eksterne målerapporter på begge. DSB konkluderede på baggrund af undersøgelsen, at DSB ikke vil skifte til GTL eller HVO som brændstof. Det vil give miljøfordele på en række parametre, men på andre parametre vil effekten være negativ. Det gælder i forhold til flere ultrafine partikler, mindre motoreffekt ved maks. motorbelastning, merforbrug af brændstof og usikkerhed om brændstoflækage fra pakninger/slanger. Ud over CO₂ fortrængning så har partikler og NO_x været et fokusområde for DSB ift. dieseldriften.”

Arriva oplyser følgende:

”Arriva har ikke undersøgt muligheden for at anvende biodiesel til bunds. For at Arriva i højere grad kan anvende biodiesel, skal der laves en ændring i vedligehold på motor og olietryk med kortere intervaller dvs. flere eftersyn og højere omkostning, hvilket skal afklares med producenterne af vores tog. Det vil betyde en ændring af vores vedligeholdelseskoncept, og er en større intern opgave med en tidshorison på ca. 6 måneder. Arriva vurderer, at det ikke er



realistisk i 2021, men muligvis på den lidt længere bane, afhængig af hvad producenterne vil garantere.”

Oplysningerne fra DSB og Arriva belyser det forhold, at en én-til-én udskiftning og den fortrængning, som der lægges op til i spørgsmålet, ikke er mulig på kortere sigt. Det vil dog være relevant at følge udviklingen på markedet for biodiesel med henblik på løbende at vurdere, om biobrændstof på et senere tidspunkt giver mening i togdriften.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen oplyser, at den forventede CO₂-udledning for passagertrafikken på de statslige strækninger er 192.252 tons CO₂ i 2021, mens CO₂-udledningen som følge af de allerede besluttede og finansierede tiltag forventes at være 34.854 tons CO₂ i 2030.

Den eneste tilbageværende persontogtrafik på diesel på de statslige strækninger i 2030 vil foregå i Midt- og Vestjylland samt på Svendborgbanen. Årsagen er den gradvise indfasning af DSB's elektriske togmateriel, som endegyldigt har erstattet det nuværende dieselmateriel i 2030. DSB modtog således i september 2020 de første ellokomotiver, som vil blive taget i brug for første gang den 26. oktober 2020.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht