



MINISTEREN

Dato 7. juni 2007
J. nr. 004-U18-168

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 9. maj 2007 stillet mig følgende spørgsmål 242 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 242:

"Kan ministeren oplyse, om hvilke miljøstandarder de forskellige lokomotiver, der anvendes på det danske skinnet, lever op til?"

Svar:

Jeg har forstået spørgsmålet således, at der med miljøstandarder henvises til de emissionsnormer, der er fastsat fra EU.

I den forbindelse kan jeg oplyse, at den første EU emissionsnorm (NRMM stage 3a) for togmateriel blev besluttet i 2004 og trådte i kraft for motorer i togsæt pr. 1. januar 2006. For motorer i lokomotiver med en effekt større end 560kw træder EU emissionsnormen i kraft pr. 1. januar 2009.

Jeg har på den baggrund bedt de virksomheder, der opererer på det danske skinnet oplyse, hvilke emissionsnormer virksomhedernes lokomotiver lever op til.

DSB har oplyst, at selv om der således først i disse år indføres EU emissionsnormer for togmateriel, har DSB i de sidste 10 år valgt at sætte emissionskrav i forhold til EU emissionsnormer for tung vejtrafik ved anskaffelse af nye tog og motorer eller ved leje af togsæt. Denne fremgangsmåde, som skal sikre den lavest mulige luftforurening fra dieseltogene, har ført til, at DSB's IC3 togsæt får udskiftet motoren, så den lever op til EURO 3 standarden for tung vejtrafik. Det samme er gældende for IC4 togene. Togene leveres med en motor, der overholder EURO3 normen, som var den strengeste norm for tung vejtrafik på bestillingstidspunktet, og de er derudover forberedt til at kunne opgraderes til EURO4.

DSB har ikke kendskab til grænseværdierne i eventuelt kommende EU-standarder. Togmateriel har dog en meget lang levetid og kravsificeres i henhold til gældende normer på anskaffelsestidspunktet. Der udvikles til stadighed mere miljøvenlige teknologier, hvilket betyder, at nye standarder og nye motorer typisk belaster miljøet mindre.



De remotoriserede IC3 samt IC4 overholder - som nævnt ovenfor - EURO3 normen, men de overholder ikke NRMM stage 3a normen, der tillader større udledning af partikler end EURO 3 normen, men en mindre udledning af NOx. NRMM stage 3a normen blev besluttet efter, at motorerne til IC3 og IC4 var bestilt.

Desirotoget, der er lejet, og som bl.a. kører på Svendborg banen, har motorer, der er godkendt efter EURO2 normen for tung vejtrafik.

MR-materiellet, DSB's øvrige lokomotiver og DSB's museumsmateriel er af ældre dato og lever ikke op til emissionsnormerne.

Der findes ikke standarder for DSB's øvrige materiel - Øresundstog, IR4-tog og S-tog - fordi det er elektrisk.

Arriva har oplyst, at man opererer med 3 Y-tog på Vestbanen og kun på denne bane. Y-togene er 30 gamle og efterlever ikke nogen specifik norm. Derudover har Arriva indlejet 15 MR-tog, som ligeledes er ca. 30 år gamle, og ej heller efterlever nogen specifik norm. Endelig har Arriva 29 Coradia Lint 41 togsæt, som er ca. 2 år gamle, og - som kontrakten fordrer - lever op til Dieselnorm EURO 3.

Railion Danmark A/S har oplyst, at man på nuværende tidspunkt ejer 13 elektriske godstogslokomotiver af typen EG 3100 og 9 elektriske godstogs lokomotiver af typen EA 3000. Disse elektriske lokomotiver er ikke relevante i besvarelsen af spørgsmålet.

Af trækraftenheder, der er relevante i besvarelsen ejer man 12 dieselelektriske MZ lokomotiver 2,9 MW. Disse lokomotiver er fabrikeret i årene 1977 og 1978. Der var ingen EU regler vedr. emission og støj på daværende tidspunkt. Desuden ejer man 15 dieseldrevne MK rangerlokomotiver. Disse lokomotiver er bygget i årene 1997 og 1998 og overholder Euronorm 2 for tung vejtrafik. Endeligt ejer man 11 Dieseldrevne Köf rangertraktorer, der er fabrikeret i årene 1966 til 1969. Der var ingen EU regler vedr. emission på daværende tidspunkt.

Railion Danmark A/S har i øvrigt oplyst, at ingen af selskabets diesellokomotiver kan overholde kommende EU-standarder.

Railion Danmark har i øvrigt oplyst, at man benytter elektriske lokomotiver så meget som muligt, pga. den opnåelige effekt og mindst mulig emission.

Banedanmark har oplyst, at man ikke ejer lokomotiver. Banedanmark råder over en række troljer som lever op til de miljøstandarder, der var gældende på det tidspunkt, da de blev indkøbt. Banedanmarks materiel er af meget forskellig alder. Ved indkøb stiller Banedanmark altid krav om, at materiellet skal leve op til de til enhver tid gældende miljøstandarder mm.



CFL Cargo har oplyst, at alle virksomhedens lokomotiver i Danmark er af ældre dato, og lokomotiverne lever derfor ikke op til de nugældende miljøkrav fra EU.

Endvidere har jeg bedt privatbanerne bidrage til besvarelse af spørgsmålet.

Lollandsbanen anvender MX og MY lokomotiver, dog kun til lejlighedsvis godskørsel, sneberedskab og udlejning til andre operatører. Lokomotiverne er fra 1962 og 1965. Lokomotiverne lever ikke op til nugældende standarder. Lokomotiver anvendes ikke til passagertrafik.

Lollandsbanen anvender IC2 (flexliner) togsæt til passagertrafikken. IC2-togsættene lever op til EURO1 standarden og anvender miljørigtig diesel, men vil ikke leve op til kommende standarder, medmindre der sker udskiftning af motorer. Udskiftning af motorer er ikke umiddelbart forestående.

Lollandsbanen har ligeledes anvendt Y-tog i passagertrafikken fra perioden 1965-1984, men disse er dog under udfasning, og forventes afhændet senest 31. juli 2007, hvorefter passagertrafikken udgøres alene af IC2-togsæt.

Nordjyske Jernbaners tog, der er leveret i 2004, lever op til Euro II Normen.

Odderbanens persontogsmateriel er fra hhv. 1968 og 1983, og banens diesellokomotiv er fra 1977.

Efterhånden som persontogene er blevet levetidsforlænget er motorerne udskiftet med Euro II motorer. I diesellokomotivet er det fortsat den oprindelige motor fra 1977. Alle togene kører på Miljødiesel.

Lemvigbanen har meddelt, at de forhold der er gældende for *Odderbanen* også dækker *Lemvigbanen*.

Lokalbanen ejer 5 MX lokomotiver. Lokomotiverne er fra 1960. Lokomotiverne lever ikke op til nugældende standarder.

Lokalbanen anvender endvidere Y-tog. Togene er udstyret med en MTU motor 407 eller 447, som formodes at være Euro 0 eller Euro 1.

Endeligt anvender man *Regiosprinter*, der lever op til Euronorm 2.

Vestsjællands Lokalbaner har oplyst, at man ejer lokomotiver fra 1961 og 1964, og at der ikke fandtes miljøstandarder for lokomotiver på dette tidspunkt.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen