

Samrådstale til besvarelse af samrådssp. Q stillet af Miljøudvalget vedr. partikelforurening.

Samrådssp. Q Vil ministeren redegøre for, hvornår regeringen har gennemført de fornødne ændringer, der som minimum sikrer overholdelse af internationale luftkvalitetsnormer for partikler og andre skadelig luftforurening i toge og på perroner, af hensyn til passagerer og ansatte, og som bidrag til at reducere luftforureningen i byerne med partikler og NOx?

ME og MR hører ikke hjemme på en moderne jernbane

Jeg vil gerne starte med at slå én ting fast: De gamle ME-lokomotiver og MR-togsæt hører ikke hjemme på den moderne jernbane, som vi alle ønsker os. De er umoderne, de er støjende og de forurener.

Hvorfor er de her så endnu? Her er svaret desværre endnu engang, at IC4 bærer skylden. Den manglende idriftsættelse af IC4 gør, at vi fortsat må trækkes med dette gamle dieselmateriel til ulempe for DSB's medarbejdere og kunder.



*Alle
lovgivningskrav
er overholdt...*

Som beskrevet i det notat, som udvalget har fået oversendt i forbindelse med besvarelsen af spørgsmål 254, findes der ingen arbejdsmiljømæssige grænseværdier for ultrafine partikler.

Og togene forurener ikke i et omfang, der udgør et problem i forhold til grænseværdierne for forurening i byerne. Her kommer størstedelen af forureningen i øvrigt fra biltrafikken. Alle lovgivningsmæssige krav i forbindelse med brugen af togmateriellet bliver altså overholdt.

*... men jeg tager
partikelforureningen
meget alvorligt*

Men jeg tager selvfølgelig problemet med partikelforureningen meget alvorligt.

Jeg kan godt forstå, hvis man som DSB-togfører bliver bekymret, når man kan læse i en rapport, at partikelforurening kan være sundhedsskadelig.

Jeg synes derfor at DSB har håndteret sagen godt ved at drøfte partikeludledningens helbredsmæssige konsekvenser på et møde med DSB's Hovedsamarbejdsudvalg,



Arbejdsmiljøråd og de berørte medarbejdere.

Uden på nogen måde at forklejnede medarbejderne bekymringer, er jeg dog også glad for at høre, at professor Jens Peter Bonde, som er overlæge på Bispebjerg Hospital, på det pågældende møde vurderede, at passiv rygning er mere farlig end det niveau for ultrafine partikler, man med rimelighed bliver udsat for i DSB's tog. Også som medarbejder.

Det er for mig at se meget vigtigt, at DSB har taget en åben dialog med de berørte medarbejdere om de helbredsmæssige konsekvenser ved partikeludledningen, så de har den nødvendige viden, om hvilken risiko, der er tale om.

Løsningsmuligheder

Men hvad kan der gøres på kort og lang sigt, særligt i forhold til ME-lokomotiverne, der udgør den største udfordring i forhold til udledning af partikler?

Jeg kan se fire mulige løsninger på problemet:



- 1) Indstil brugen af ME her og nu
- 2) Begræns udledningen ved tekniske ændringer på ME
- 3) Erstat ME med f.eks. IC4 eller nye lokomotiver
- 4) Elektrificering af banenettet som besluttet i forbindelse med Togfonden

***Første løsning:
Indstilling af
brugen af ME***

Første løsning er at indstille brugen af det forurenende materiel omgående. Det er desværre ikke en attraktiv løsning, da der ikke kan indsættes andet materiel. Derfor vil det betyde massive aflysninger i eksempelvis den sjællandske regionaltrafik.

Den løsning vil sende pendlere over i bilen, og så har vi jo samlet set gjort miljøet en bjørnetjeneste.

***Anden løsning:
Tekniske
ændringer på ME***

Anden løsning er at begrænse udledningen ved tekniske ændringer på ME-lokomotiverne.

Her har DSB allerede monteret såkaldte "emmissionskit" på ME-lokomotiverne. Det har reduceret partikeludledningen med 30 pct.



Desuden har DSB sat nye filtre i luftindsugningen på dobbeltdækkervognene. Det har isoleret set reduceret de tilbageværende ultrafine partikler i dobbeltdækkervognene med cirka 40 %.

De nye målinger viser dog også, at der i visse tog og på nogle af DSB's arealer fortsat er en høj gennemsnitlig koncentration af ultrafine partikler.

Der er dog stadig initiativer, der kan tages for at reducere ME-lokomotivernes udledning af partikler yderligere.

Her har DSB oplyst, at man f.eks. kan montere katalysatorer på lokomotivet. Motorleverandøren forventer, at dette isoleret set kan reducere partikeludledningen med 40% ift. det nuværende niveau.

En motoropgradering vil – igen ifølge motorproducenten – isoleret set kunne reducere partikeludledningen med 73 % ift. det nuværende niveau.

Hvis man lægger disse to muligheder sammen opnås en reduktion på ca. 84



pct. i partikeludledningen ift. det nuværende niveau.

En tredje mulighed er at montere en såkaldt ”spoiler”, der leder udstødningen væk fra togvognene. Dette vil i høj grad kunne reducere partikelniveauet inde i togvognene, men vil ikke have nogen effekt på, hvor mange ultrafine partikler lokomotivets motor udleder.

DSB har nu fremsendt en plan for, hvordan disse tekniske ændringer vil kunne gennemføres inden for en periode på 1-3 år, og DSB forventer, at de samlet set vil kunne betyde et meget betydeligt fald i partikeludledningen, som i betydeligt omfang vil kunne løse problemet.

**Tredje løsning:
Nye lokomotiver
eller
remotorisering af
ME**

Den tredje løsning med andet materiel såsom IC4 eller nyt materiel kræver selvfølgelig, at IC4 efterhånden bringes i drift, så ME kan udfases løbende.

Nu har der som bekendt hersket betydelig usikkerhed om IC4, og derfor bad jeg i efteråret 2014 DSB om at fremlægge en plan for, hvordan der



kunne foretages et udbud, sådan at der enten kunne indkøbes nye lokomotiver eller foretages en remotorisering af ME-lokomotiverne.

Eftersom et nyt lokomotiver koster omkring 40 mio. kr. og DSB har 35 ME-lokomotiver er det ikke realistisk, at vi skifter dem alle ud – desuden er det også planen, at indsættelsen af IC4 forhåbentlig efterhånden kan bidrage væsentligt til, at ME-lokomotiverne kan udfases.

*Fjerde
løsning: Elektrifici
ring med
Togfonden*

Den fjerde løsning er mere langsigtet: Aftalen om Togfonden med elektrificeringen af en stor del af det danske banenet betyder som bekendt, at fremtiden på de danske skinner bliver eltog.

Jeg er meget tilfreds med, at partierne bag Togfonden er enige om, at elektrificering er den langsigtede løsning på problemet omkring forurenende dieseltog. På den måde har vi politisk taget ansvar for, at partikeludledningen fra togdriften begrænses mest muligt i



fremtiden til gavn for både DSB's
medarbejdere og passagerer.