

det kan være belastende for astmatikere at opholde sig på stationen. Københavns Kommunes miljækontrol oplyser, at de har udstedt et påbud, som ikke er overholdt, men at de har set gennem fingre med det, så længe metro-byggeriet stod på. Nu kræver kommunen en handlingsplan for at komme problemet til livs.

Svar (23/9 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan oplyse, at emissionen af partikler på Nørreport primært stammer fra to kilder. Dels fra udstødningen på dieseltog, og dels fra bremseklodserne på de tog, der er forsynet med klodsbremser – typisk de gamle røde regionaltrafikvogne.

Partikelemissionen fra bremseklodserne kan ikke reduceres med filtre. Da DSB planlægger at udrangere de røde regionaltrafikvogne løbende frem til 2005, kan denne del af partikelemissionen forventes reduceret betydeligt inden for en kort årrække, idet de øvrige tog har skivebremser, hvorfra der kun sker en ubetydelig partikelemission.

De dieseltog, som passerer Nørreport Station i dag, er dels IC3-togsæt og dels diesellokomotiver, som trækker de røde regionaltogsvogne.

DSB oplyser, at det ikke umiddelbart vil være muligt at indbygge filtre i disse lokomotiver. Der vil være tale om et udviklingsprojekt, som dels skal løse et pladsproblem (f.eks. bygge en »etage« ovenpå lokomotivet) og dels skal afklare, hvorvidt der findes filtre, som kan fungere i praksis. En pris kan derfor ikke opgives. Et forsøg på at indbygge filtre på MR-togene har indtil videre måttet opgives.

DSB har over for mig oplyst, at man frem til 2006 vil erstatte langt de fleste af de lokomotivtrukne regionaltog, der passerer Nørreport Station, med IC3-togsæt. Herved forventes partikelforureningen at mindskes. Det vil ikke uden en ombygning af IC3-togene være muligt at indbygge partikelfiltre i disse togsæt, idet der ikke vil være den nødvendige plads til filtrene under togsættens vognbund. DSB ser sig derfor ikke i stand til at oplyse omkostningerne forbundet med en installering af partikelfiltre på IC3-togsættene, men vurderer, at de vil være betydelige.

Til gengæld oplyser DSB, at man påtænker i løbet af de kommende år at udskifte motorerne i

IC3-togsættene med en ny generation af dieselmotorer, som opfylder de nyeste normer for dieselløretøjer. Indbygningen af disse nye motorer vil betyde, at partikelindholdet i udstødningen vil reduceres med ca. 70 pct. i forhold til i dag. Udskiftningen forventes foreløbig at være gennemført i 2006.

Spm. nr. S 3252

Til justitsministeren (13/9 02) af:

Jørn Jespersen (SF):

»Er Finansministeriets inddragelse af midler afsat til forskning i sprøjtemidler og begrænsning i deres anvendelse i overensstemmelse med lov om afgift på bekæmpelsesmidler og anden lovgivning?«

Begrundelse

Regeringen har i besvarelsen af spørgsmål nr. 241-244 til miljøministeren (MPU alm.del – bilag 730) og 276-277 til justitsministeren, (MPU alm.del – bilag 904) leveret en teknisk gennemgang af afgiften på bekæmpelsesmidler, pesticider i daglig tale. Det fremgår imidlertid ikke om ændret anvendelse af provenuet, herunder indgåelse i »Statens samlede budget«, er i overensstemmelse med loven. Da bekæmpelsesmiddelafgiften er den eneste, der ifølge besvarelsen er øremærket til bestemte formål, vil det også af denne årsag være af interesse at få oplyst, om den til enhver tid siddende finansminister kan forvalte øremærket provenu fra grønne afgifter til andre formål.

Svar (25/9 02)

Justitsministeren (Lene Espersen):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet anmodet Skatteministeriet om en udtalelse, idet lov om afgift på bekæmpelsesmidler hører under dette ministeriums område.

Når udtalelsen foreligger, vil ministeriet vende tilbage til sagen.