



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Dato : 28. oktober 2004  
J.nr. : 602-940

Trafikudvalget har i brev af 8.oktober 2004 stillet mig følgende spørgsmål 27 (Alm. del - bilag Spørgsmål 27), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 27:**

" Med henvisning til vedlagte artikel fra Environment Daily nr. 1737, 30. september 2004 "German Railways to Cut Particle Pollution" bedes ministeren redegøre for DSB's planer for partikelfiltrering på dieseltog set i lyset af, at Deutsche Bahn nu har lovet at forsyne deres dieseltog med partikelfiltrering."

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, som har givet følgende redegørelse, hvortil jeg skal henholde mig:

"I spørgsmål 27 henviser Trafikudvalget til artikel fra Environment Daily (E.D) nr.1737, 30.09.2004, i hvilken det refereres, at Deutsche Bahn (DB) har lovet at forsyne deres dieselmotorer med partikel filtre. E.D har i artiklen undladt at skrive, at DB har lovet dette under forudsætning af, at det er teknisk og økonomisk muligt. Dette kan bl.a. læses i DB's pressemeddelelse, hvor der står "Wenn technisch und wirtschaftlich möglich, will die Bahn Filter in Dieselloks einsetzen" (der henvises til DB's hjemmeside:

[http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/umwelt/umwelt\\_vor\\_ort/dieselfilter/dieselfilter.html](http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/umwelt/umwelt_vor_ort/dieselfilter/dieselfilter.html)).

DSB har fået den formulering bekræftet ved en henvendelse til DB. Der er altså et stort *hvis* forbundet med DB's løfte om at købe nye dieselmotorer med partikelfiltre eller katalysatorer og at montere partikelfiltre eller katalysatorer på eksisterende materiel. Det vil kun ske, *hvis det er teknisk og økonomisk muligt*.

DSB's praksis på området i dag kan fuldt ud leve op til det løfte, som DB har givet. DSB har aktivt gennem en længere periode søgt at finde partikelfiltre eller katalysatorer, som teknisk kan virke på togenes dieselmotorer til en rimelig omkostning. Dette er sket ved løbende dialog og samarbejde med filter- /

katalysatorproducenter, hvilket bl.a. har ført til afprøvning af forskellige filtre/katalysatorer på MR, endnu dog uden succes.

For så vidt angår diesellokomotiver er der kun et enkelt tilfælde, hvor en leverandør har givet et konkret tilbud på en prototype af en katalysator. I dette tilfælde var prisen høj, produktet var ikke helt færdigudviklet, og der var usikkerhed om, hvorvidt det ville virke. DSB kunne se frem til en lang og måske resultatløs afprøvnings- og udviklingsperiode og vurderede derfor, set i forhold til diesellokomotivets forventede korte restlevetid i DSB og den ringe synergieffekt i forhold til DSB øvrige dieseltog, at det ikke var fornuftigt at igangsætte en afprøvning.

DSB har med henblik på at reducere emissionen af skadelige stoffer fra dieseltogene set på andre muligheder end blot montering af partikelfiltre. Det er således DSB's plan at udskifte IC3 motorerne, således at de nye dieselmotorer opfylder EURO3 normen for tung vejtransport. DSB forventer, at når denne motorudskiftning realiseres, vil udledningen af partikler fra IC3 togene reduceres med mindst 70 pct.

De nye IC4 tog leveres med motorer, der opfylder krav til EURO3 normen for vejtrafikken. IC4 togene er derudover efter krav fra DSB forberedt for montering af partikelfiltre, således at partikelfiltre kan monteres, når teknologien er moden - teknisk og økonomisk.

DSB erfaringer er, at filterproducenterne ikke ønsker at investere meget i at udvikle partikelfiltre specifikt til tog, idet markedet er relativt begrænset.

DSB finder, at det er meget positivt, at DB nu går aktivt ind i arbejdet med at få partikelfiltre til tog. DSB håber, at DB i kraft af sin størrelse kan være med til at fremme interessen hos producenterne for at udvikle og producere partikelfiltre til tog.”

Med venlig hilsen

Flemming Hansen