



MINISTEREN

Dato 27. marts 2007  
J. nr. 004-U18-133

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 2. marts 2007 stillet mig følgende spørgsmål 168 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 168:**

"Af pressen er det i den forløbne uge fremgået, at de nye IC4 tog, som p.t. er ved at blive testet, er væsentligt mere energiforbrugende og miljøforurenende end de nuværende IC3 tog. På den baggrund bedes ministeren oplyse:

- Om ministeren kan be- eller afkræfte dette udsagn udregnet pr. passager.
- Om det er korrekt, at motorerne i de nye IC4 tog ikke kan leve op til gældende EU standarder, og dermed slet ikke lever op til kommende standarder.
- Om det, hvis ovenstående antagelser kan bekræftes, så er muligt at indrette togenes motorer efter gældende standarder, eller om der skal indsættes nye motorer."

**Svar:**

Det er rigtigt, at IC4 toget forventes at komme til at bruge mere energi pr. sæde end IC3 toget. Det skyldes, at IC4 toget er tungere. Den højere vægt er forårsaget af flere forhold, herunder øgede krav til hastighed, komfort, handicapvenlighed, sikkerhed, etc., som eksempelvis indebærer, at der er mere plads pr. sæde i IC4 end i IC3. Toget er endvidere udlagt til en tophastighed på 200 km/t i forhold til IC3, som kun er udlagt til 180 km/t, hvilket også kræver et større effektoverskud.

Den endelige konklusion på, om IC4 toget vil komme til at bruge mere energi pr. passager end IC3, vil dog i virkeligheden først kunne drages efter en passende periode i ordinær drift. Dette skyldes blandt andet, at den uniformerede standard og høje fleksibilitet gør, at belægningen af sæderne forventes at blive højere, ligesom man også først kender togets faktiske energiforbrug, når toget er i ordinær drift.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt IC4 toget lever op til gældende EU standarder, så kan det oplyses, at IC4-toget har et energieffektivt traktions-system - dieselmotorer og mekanisk transmission - som har den højeste virkningsgrad. Motoren blev bestilt til at leve op til EURO3-normen, der på bestil-



lingstidspunktet var den højeste miljøstandard for motorer. DSB har endvidere sikret sig, at motoren kan opgraderes yderligere. Motoren i IC4-toget har således i forhold til miljøet en væsentlig lavere udledning af både partikler og NOx end tilsvarende i de oprindelige motorer i IC3 toget. Der finder dog i øjeblikket en remotorisering sted af IC3 toget, som sikrer, at de overholder samme EU-RO3-norm, som IC4.

Jeg lægger vægt på, at DSB's tog - så vidt det er økonomisk rationelt - udrustes sådan, at miljømæssige hensyn vægtes højt.

Det er naturligvis beklageligt, at IC4 togene er blevet så forsinkede, som det er tilfældet, men derfor mener jeg ikke, at det er aktuelt at overveje at skifte motorerne ud - særligt nu, hvor togene prøvekøres.

Der sker jo heldigvis hele tiden udvikling af stadig mere miljøvenlige teknologier. Hvis man hver gang, der kommer en ny type motor, skulle udskifte alle motorer i alle de danske tog, ville det dog næppe være økonomisk rationelt.

Det er klart, at DSB - som det også i øjeblikket sker med IC3-togene - bør indsatte de bedste og mest miljøvenlige motorer, når der alligevel skal ske udskiftning af motorerne i IC4 togene.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen