

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 4. oktober 2010
Dok.id
J. nr. 2010 - 2211
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 9. april 2010 stillet mig følgende spørgsmål 1064 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 1064:

"Ministeren bedes - såvidt muligt opstillet i skematisk form - tilsende udvalget følgende oplysninger:

-Hvad udleder de forskellige dieseldrevne togtyper, der kører på det danske jernbanenet for så vidt angår partikler og NOx'er?

-Hvilke tekniske løsninger (som f.eks. partikelfiltre) til nedbringelse af udledningen af partikler og NOx'er findes der for hver af de forskellige dieseldrevne togtyper, der kører på det danske jernbanenet?

-Hvor meget vil det nedbringe udledningen fra de forskellige togtyper, hvis man påmonterer de partikelfiltre eller lignende, der er mulige at montere på de forskellige togtyper?

-Hvad er cost-benefit for hver af de forskellige togtyper, hvis der påmonteres de mulige filtre eller lignende til nedbringelse af udledningerne?

-Hvor lang tid går der for de forskellige dieseldrevne togtypers vedkommende, fra de starter motorerne op, til de er klar til at køre?"

Svar:

Jeg har modtaget nedenstående oplysninger fra DSB:



Materieltype	Emissioner	Eventuelle tekniske løsninger	Reduktion	Opstartstider
ME (lokomotiv)	<u>Regionaltog:</u> NOx 0,4208 g/pladskm Partikler 0,0138 g/pladskm	Særlig udviklet motoroptimering. Løsningen er p.t. under implementering på 20 af DSB's ME lokomotiver	Reduktion forventelig op til ca. 37% fsva partikler og 34% fsva NOx	30 min for opstart og klargøring
MF (IC3)	<u>IC:</u> NOx 0,0771 g/pladskm Partikler 0,0006 g/pladskm	Der er ingen standardløsninger. Eventuel kombination af løsninger og ændringer i materiellets konstruktion skulle undersøges.	Målet ville være op til ca. 90% reduktion af partikler.	20 minutter fra første start i døgnet med klargøring
MG (IC4) ¹	<u>IC:</u> NOx 0,0887 g/pladskm Partikler 0,0007g/pladskm	Der er ingen standardløsninger. Der er mulighed for en kombination af forskellige teknologier og DSB arbejder på tiden på at finde frem til den mest hensigtsmæssige løsning.	Reduktion forventes til at kunne blive op til ca. 50% for både partikler og NOx.	30 min for opstart og klargøring
MR	<u>Regionaltog:</u> NOx 0,2735 g/pladskm Partikler 0,0147g/pladskm	Der er testet katalysatorer på materiellet og indbygges nu i 6 togsæt.	Reduktion forventelig op til ca. 60% i partikler.	20 minutter fra første start i døgnet med klargøring
MQ "gammel" (Desiro)	<u>Regionaltog:</u> NOx 0,1350 g/pladskm Partikler 0,0025 g/pladskm	Der er ingen standardløsninger. Eventuel kombination af løsninger og ændringer i materiellets konstruktion skulle undersøges.	Målet ville være op til ca. 90% reduktion af partikler.	20 minutter fra første start i døgnet med klargøring
MQ "ny" (Desiro)	Bedre end gammel MQ. Der foreligger driftserfaringer som er sammenlignelige med de øvrige materieltyper. Ift til Nox forventes den at være på niveau med IC3 mens den vil være væsentlig lavere for partikler idet der er monteret partikelfilter.	Der er ingen standardløsninger. Eventuel kombination af løsninger og ændringer i materiellets konstruktion skulle undersøges.	Målet ville være op til ca. 90% reduktion af partikler.	20 minutter fra første start i døgnet med klargøring

DSB oplyser, at det ikke umiddelbart er muligt at opgøre en cost-benefit for hver enkelt materieltype og løsning.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt