

indpakket i plastik frem til år 2002, så vil det næppe være brandbart længere, da fugt og råd så har ødelagt træet.

Det virker som en aldeles ufornuftig løsning, der er udløst af modstridende hensyn, og hvor slutresultatet bliver det værst tænkelige.

#### Svar (29/6 99)

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som har oplyst følgende:

»Der blev pr. 1. januar 1997 indført stop for deponering af forbrændingsegnet affald i Danmark.

Forbrændingsegnet affald omfatter flere forskellige brændbare affaldstyper, for eksempel træ- og plastaffald. Miljøprojekt nr. 394 om Emballering af forbrændingsegnet affald fra 1998 viser, at det er teknisk muligt og økonomisk realistisk at emballere forbrændingsegnet affald over længere tid - det vil sige også længere end til år 2002 - uden at brændværdien forringes under oplagringen.

Miljøstyrelsen overvåger løbende udviklingen i forbrændingskapaciteten og mængden af forbrændingsegnet affald, herunder mængden der midlertidigt oplagres.

Øst for Storebælt forventer flere affaldsforbrændingsanlæg at have afviklet midlertidig oplagring de næste par år. Den godkendte og planlagte forbrændingskapacitet vil - afhængig af driftsstrategien på de enkelte anlæg - kunne fremskynde afvikling af midlertidig oplagring af forbrændingsegnet affald.

Miljøstyrelsen vurderer derfor at midlertidig oplagring af forbrændingsegnet affald nu er aftagende, og at afviklingen af midlertidig oplagring i området øst for Storebælt vil kunne være afsluttet inden for de kommende år.

Vest for Storebælt sker der fortsat midlertidig oplagring især i Vestjylland. Et større affaldsforbrændingsanlæg, der er under planlægning i Esbjerg, vil løse dette problem.«

#### Spm. nr. S 2392

Til trafikministeren (15/6 99) af:

**Kim Behnke (FP):**

»Vil ministeren redegøre for, hvad der er årsagen til, at danske elektriske tog ikke kan køre fra Padborg mod Hamborg?«

#### Begrundelse

Det er blevet brugt i argumentationen for elektrificeringen af strækningen Fredericia-Padborg, at så er »Danmark koblet på det europæiske net«. Det er jo flere år siden, elektrificeringen af Fredericia-Padborg blev afsluttet. Alligevel kan der ikke køres med danske eltog i Tyskland og omvendt.

Der må undervejs i planlægningen være begået betydelige fejl, siden der ikke kan føres tog igennem f.eks. til Hamborg. Danske tog (IC3 og IR4 modellerne) er beregnet til selv at køre hele strækningen uden brug af eksternt lokomotiv. Hvis man fortsat skal skifte tog eller blot lokomotiv i Padborg, så er muligheden for gennemgående tog ikke til stede.

#### Svar (24/6 99)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

DSB råder i dag over to elektriske materieltyper litra EA og IR4.

Begge disse materieltyper er anskaffet til det i Danmark etablerede elektriske forsyningsssystem 25 KV 50 Hz. Dette system bruges også i England og Frankrig.

I Tyskland (samt i Sverige og Norge) benyttes et andet system 15 KV 16 2/3 Hz. Dette medfører, at de nuværende danske og tyske elektriske materieltyper ikke umiddelbart kan køre i henholdsvis Tyskland og Danmark, idet det kræver særlige 2-strømslokomotiver.

DSB er ved at anskaffe 13 elektriske 2-strøms godstogslokomotiver, ligesom de 27 Øresundstog, som købes sammen med SJ, har 2-strøms-trækraft. Begge togsystemer vil derfor kunne køre mellem landene ved egen kraft.

IC3-togene, som spørgeren også nævner i sin begrundelse for spørgsmålet, er dieseldrevne og derfor uafhængige af det elektriske forsynings-system. Danske IC3-tog kører i dag på stræk-