

**Svar (21/6 99)****Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Planerne for infrastrukturinvesteringer vil indgå i de rammeaftaleforhandlinger for jernbaneområdet, der forventes påbegyndt til efteråret. Det forventes, at spørgsmålet om infrastrukturens tilstand vil få høj prioritet.

Banestyrelsen har opstillet følgende prioriteringsliste for større sporrenoveringsopgaver, som Banestyrelsen vurderer bør udføres hurtigst muligt:

- Nyborg - Odense: ..... 18,7 km spor
- Odense - Fredericia: ..... 13,1 km spor
- Skanderborg - Ry: ..... 12,2 km spor
- Fredericia - Kolding: ..... 22,8 km spor
- Ry - Silkeborg: ..... 17,8 km spor
- Lunderskov - Esbjerg: ..... 23,1 km spor

Herudover er der i henhold til Banestyrelsen spredt en række mindre, men lige så presserende opgaver, som tilsammen har mindst samme omfang, målt i km spor, som de nævnte projekter.

**Spm. nr. S 2349**

Til trafikministeren (10/6 99) af:

**Kristian Jensen (V):**

»Vil ministeren oplyse, om det i dagspressen nævnte beløb for renovering af banelegemet (0,5 mio. kr. pr. km) er korrekt, og i benægtende fald oplyse den gennemsnitlige pris for at renovere banelegemet på de nedslidte strækninger?«

**Begrundelse**

Der henvises til begrundelsen for spm. nr. S 2348.

**Svar (21/6 99)****Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Det er ikke korrekt, at det koster 0,5 mio. kr. at renovere en km spor.

Der findes ikke faste priser for renovering af en sporkm. Priserne svinger, idet det afhænger af, om det kun er skinner og sveller, der skal udskiftes, eller om også skærveunderlaget og afvanding skal renoveres. Standard og hastig-

hed spiller ligeledes ind. En fri bane, hvor det er nemt at komme til, betyder rationel produktion, mens sporskifter vil komplicere et arbejde. Små og komplicerede arbejder, hvor det ikke er muligt at få tilstrækkelige sporspæringer til at gennemføre et effektivt arbejde, er derfor ofte meget dyrere pr. sporkm end de store arbejder på fri strækning med mulighed for at lade de store maskiner køre løs i en længere arbejdsperiode.

Banestyrelsen oplyser, at i 1999 har den typiske gennemsnitspris for sporrenovering på nedslidte strækninger været 4.440.000 kr. pr. km spor. Denne pris er dog præget af, at der ikke har været mange af de store sporombygninger i år.

**Spm. nr. S 2350**

Til trafikministeren (10/6 99) af:

**Kristian Jensen (V):**

»Er det ministerens opfattelse, at dele af det nuværende hovedbanenet ikke længere skal betjenes af tog, men af andre kollektive trafikformer?«

**Begrundelse**

Der henvises til begrundelsen for spm. nr. S 2348.

**Svar (21/6 99)****Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Nej. Hovedbanenettet skal efter min opfattelse utvivlsomt være togbetjent.

**Spm. nr. S 2351**

Til trafikministeren (10/6 99) af:

**Kristian Jensen (V):**

»Hvornår er ministeriet første gang blevet gjort opmærksom på problemet med nedslidning af banelegemet, og i hvilken forbindelse er dette sket?«