

ikke være noget til hinder for, at de fiskerfartøjer, der fisker efter udsatte laks omkring Bornholm, også kan fiske i lidt fjernere farvande.

Ad spm. nr. S 3576

Fra trafikministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Søren Kolstrup folketings-samlingen 1999-2000 stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingsstidende 1999-2000, forhandlingerne side 9399, lød således:

Til trafikministeren (16/8 2000) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Kan ministeren redegøre for, dels hvilke midler der skal investeres i jernbanestrækningen Tønder- Süderlügum (grænsen) for at kunne fortsætte forsøget med passagertransport Esbjerg-Niebuß (sommerrånderne 2000), dels i hvilket omfang man fra de tyske myndigheders side er indstillet på en renovering af strækningen Süderlügum-Niebuß, såfremt den danske strækning opdateres, og finder ministeren det ønskeligt, at Banestyrelsen ofrer midler på en sådan renovering?«

Supplerende svar (30/10 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Folketingsmedlem Søren Kolstrup (EL) stillede mig den 16. august 2000 spørgsmål S 3576, som jeg den 25. august 2000 afgav et foreløbigt svar på.

I forlængelse af det foreløbige svar, som jeg afgav den 25. august 2000, har Banestyrelsen vurderet, at der til brug for passagertransport mellem Esbjerg-Niebuß er behov for:

- etablering af et nyt sikringsanlæg ved Tønder station,
- spormodernisering af de 3,3 km jernbanestrækning
- samt en ombygning af 3 broer mellem Tønder og Niebuß.

Etablering af nyt sikringsanlæg:

Det er Banestyrelsens opfattelse, at det ikke med det nuværende sikringsanlæg ved Tønder station kan håndteres kørsel mellem Tønder og

Niebuß. Derfor foreslår Banestyrelsen, at der bygges et sikringsanlæg der kan afvikle trafikken efter gældende regler, dvs. kørsel, der ikke kræver en dispensation fra Jernbanetilsynet.

Banestyrelsen har tilkendegivet, at prisen på et anlæg, der kan håndtere tog i et større omfang end i år 2000, vil beløbe sig til ca. 6 mio. kr.

Det er sandsynligt, at der kan findes en billigere løsning, hvis man nøjes med at dimensionere sikringsanlægget til trafikomfanget i år 2000. Forslaget vil imidlertid begrænse DSBs muligheder for at udvide køreplanen og samtidig give gener for Privatbanen Sønderjylland ved rangering af godstog – hvilket sker i forbindelse med ekspedition af DSBs passagertog.

Banestyrelsen har tilkendegivet, at et sådan forslag formentlig vil koste ca. 3-4 mio. kr.

Spormodernisering:

Forsøgs-kørslen i sommeren 2000 foregik med lav hastighed på grund af sporets tilstand. Et udvidet kørselsomfang og/eller højere hastigheder, kræver en renovering af sporets kvalitet. En spormodernisering på de 3,3 km jernbanestrækning, har Banestyrelsen anslået til at koste ca. 15 mio. kr.

Det er endvidere Banestyrelsens vurdering, at sporet i sin nuværende tilstand kan holde i endnu to år med en trafikmængde af tilsvarende omfang som i år 2000.

Ombygning af broer:

Banestyrelsen har undersøgt behovet for ombygning af 3 broer. Disse arbejder er imidlertid allerede planlagt som en del af Banestyrelsens genopretningsplan og budgetteret til gennemførelse i år 2000 og 2001. Der skal derfor ikke afsættes ekstra bevillinger til ombygning af broerne på strækningen.

Samlet anlægsøkonomi:

Det er Banestyrelsens opfattelse, at en videreførelse af trafikomfanget i år 2000 mellem Tønder-Niebuß kan ske ved en investering på ca. 18 mio. kr. i år 2001. Der må imidlertid kunne forventes visse praktiske problemer for Privatbanen Sønderjylland i forbindelse med rangering af godsvogne.

En betydelig mere robust løsning kræver en investering på ca. 21 mio. kr. i år 2001, men det er muligt at udvide trafikomfanget og forøge hastigheden på strækningen samtidig med, at