

Spm. nr. S 473

Til trafikministeren (16/11 2000) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Kan ministeren bekræfte, at der med Banestyrelsens standardpriser for hovedstandsættelse, d.v.s. udlægning af sveller, renoverede skinner, rensning og pudsning af ballast, kan foretages renovering af en kilometer skinnestrækning for ca. 2 mio. kr., hvorfor strækningen Tøndergrænsen på 3,5 km indebærer en udgift på højst 8 mio. kr.?«

Svar (14/12 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Som det vil være dig bekendt, havde DSB denne sommer indsat seks daglige tog hver vej i forbindelse med genåbningen af passagertrafikken mellem Tønder og Grænsen i sommerperioden 2000. Dette har givet ca. 23.000 nye rejsende – eller ca. 270 daglige passagerer – på strækningen. Herudover er der sporadisk trafik med godstog.

DSB's trafikbetjening blev muliggjort på baggrund af en dispensation fra Jernbanetilsynet. En permanent fortsættelse af denne passagertrafik kræver, at strækningen renoveres, idet det nuværende sporareals tilstand kun muliggøre trafikering frem til 2003.

På denne baggrund har Banestyrelsen oplyst, at der er behov for en sporrenovering, der med udgangspunkt i en gennemsnitlig enhedspris, er beregnet til 4,4 mio. kr. pr. løbende kilometer.

- Enhedsprisens hovedaktiviteter omfatter:
- Planlægning og projektering af opgaven.
 - Udarbejdelse af udbudsmateriale, udbydelse og kontrahering vedrørende opgavens gennemførelse og indkøb af materialer. Denne opgave vil typisk være en del af et større udbud af sporfornyelse.
 - Gennemførelse af arbejdet i marken, herunder fjernelse af gammelt spor, indbygning af nye sveller og skinner, supplerung med skæver og justering af sporet, så det er klar til brug.

Materialeindkøb er af Banestyrelsen anslået til ca. 47%, mens entreprenørudgifter, maskinleje og løn udgør ca. 53%.

De angivne omkostninger er baseret på, at de eksisterende materialer udskiftes med nye, således at strækningen retableres til den hastighed og bæreevne, som den oprindeligt var normeret til.

Banestyrelsen understreger, at der kan være stor spredning på enhedsomkostningerne fra opgave til opgave. Det er imidlertid Styrelsens opfattelse, at enhedsprisen for strækningen Tønder-Grænsen pr. kilometer sporfornyelse er på 4,4 mio. kr. – hvis man anvender en overordnet budgetvurdering, som i dette tilfælde svarer til kalkulationsprisen for resten af landet. Enhedsomkostningerne i den overordnede budgettering indbefatter anvendelsen af nye sveller og nye skinner.

Banestyrelsen har vurderet, at strækningen kan forsynes med renoverede skinner, idet dette muligvis vil nedsætte enhedsomkostningen. Strækningen er klassificeret således, at renoverede skinner umiddelbart kan anvendes.

Da en række lokale fysiske forhold har indflydelse på den endelige anlægspris, har jeg efterfølgende bedt Banestyrelsen fremlægge en konkret vurdering, der bl.a. indbefatter de lokale fysiske forhold (som f.eks. jordbundsforhold) og en vurdering af omkostningerne.

Banestyrelsen har således ladet to specialister gennemgå strækningen Tønder-Grænsen med henblik på en nærmere vurdering af strækningens kvalitet.

Banestyrelsen har derefter oplyst mig om, at sporet må betegnes som »et svagt og ikke-standard profil«, der er fastgjort til mønrede træsveller med en ikke-standardiseret »befæstigelsestype«. De anvendte svellesøm viser, at en betragtelig del af svellerne er fra 1936-37. Selve skinneprofilen er svagere end de almindeligt anvendte skinner. (Skinneprofiler (vignoleskinneprofiler) angives ved deres vægt i kg. pr. løbende meter. Og jo større vægt, jo stærkere (stivere) skinne. Profilerne DSB 45 og DSB 60 var særlige DSB vignoleprofiler, der blev indført i 1905 og 1938 og nu ikke produceres længere. I dag anvender Banestyrelsen såvel ved nyanlæg som ved sporombygning den internationale Jernbaneunions standardprofil UIC 60, altså en 60 kg skinne).

Den synlige del af ballasten består af bakke materiale (afrundede sten af varierende type, herunder flint), som skal udkiftes i forbindelse med en sporombygning.

Underbygningen er sporadisk blød, idet det omliggende terræn angiveligt gynger under passage af godstog. Sætninger af sporet har tidligere været konstateret; monitorering heraf har ikke været udført i en længere årrække. Sporstrækningen er senest justeret i forsommeren 2000.