

Sporets tilstand er generelt dårlig på hele strækningen, og som tidligere oplyst vurderer Banestyrelsen sporets restlevetid til to år under forudsætning af uændret trafikbelastning

Vurdering af enhedspris

Banestyrelsen har oplyst, at følgende elementer peger på en evt. lavere enhedspris for sporombygning end kalkulationsprisen på 4,4 mill.kr pr. km:

- Mulighed for lange sporspæringer
- Køreledningsanlæg forekommer ikke (dvs. at der ikke i arbejdet skal tages hensyn til dette)
- Mulighed for anvendelse af renoverede skinner
- Mulighed for udførelse af sporombygningen i forlængelse af planlagt sporombygning på strækningen Bramming-Tønder i 2001 (ca. 20 km)

Ved anvendelse af renoverede skinner i stedet for nye skinner kan der forventes opnået en besparelse i udgiften til skinnemateriale på ca. 35-45%. Med den forventelige trafikbelastning vil renoverede skinner have en betragtelig lang levetid.

Følgende elementer peger på en evt. højere enhedspris end kalkulationsprisen på 4,4 mill.kr pr. km:

- Behov for fjernelse af ukonditions­mæssig ballastmateriale (bakkemateriale) og erstatning heraf med skærveballast
- Behov for rensning af underliggende skærveballast samt forøgelse af skærvelagets tykkelse for forøgelse af bæreevnen.

Projektering af sporombygningen

Projekteringen omfatter:

- Udførelse af forundersøgelser (geotekniske borer)
 - Udførelse af opmålingsarbejder
 - Udarbejdelse af beregninger, tegninger, beskrivelsesmateriale og udbudsdokumenter
- Udgiften til de under pkt. 1. anførte ballastboringer skønner Banestyrelsen vil andrage ca. 75.000 kr. under forudsætning af, at de udføres i en større pulje af forundersøgelser for andre sporombygningsarbejder.

Udgiften til det under pkt. 2. og pkt. 3. anførte projekteringsarbejde skønnes at andrage ca. 350.000 kr. svarende til ca. 15 manduger.

Efterfølgende kontraheringsarbejde samt byggeledelse og tilsyn i forbindelse med udfø-

relse af sporombygningen vurderes, at ville kræve fire manduger svarende til ca. 100.000 kr.

Sammenfatning

Banestyrelsen har oplyst, at det væsentligste element, som kan medvirke til en lavere enhedspris, er muligheden for etablering af lange sporspæringer. Herudover kan muligheden for brug af brugte skinner også medvirke til at nedbringe enhedsprisen.

En forudsætning for vurdering af konsekvenser for enhedsprisen for de to elementer, der medvirker til højere enhedspris, er, at der foretages de før omtalte geotekniske ballastboringer.

Under forudsætning af, dels at det ikke bliver nødvendigt at fjerne det såkaldte bakkemateriale og erstatte det med skærveballast, dels at der ikke er behov for rensning af den underliggende skærveballast samt forøgelse af dets tykkelse, vil enhedsprisen kunne bringes ned på 2,8 mio. kr. pr. løbende km.

Det skal, ifølge Banestyrelsen understreges, at såfremt disse forudsætninger ikke holder stik, så kan enhedsprisen meget vel blive højere end de 4,4 mio. kr., som er Banestyrelsens nuværende prisestimat.

Spm. nr. S 681

Til trafikministeren (30/11 2000) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Kan ministeren bekræfte, at Bornholmstrafikken fortsat kan drives under betegnelsen social trafik i henhold til gældende EU-regler?«

Svar (13/12 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Som bekendt driver BornholmsTrafikken i dag tre overfarter, nemlig ruterne Rønne-København, Rønne-Ystad og Rønne-Mukran.

EU-Kommissionen anfægter ikke statens ret til at yde støtte til overfarten Rønne-København, hvorimod den har rejst spørgsmål over for støtte til de to øvrige overfarter.

På denne baggrund drøfter embedsmænd i ministeriet og Kommissionen statens muligheder for at give støtte til udførelsen af offentlig servicetrafik mellem medlemsstaterne.