

**Svar (19/3 04)**

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Jeg har forelagt spørgsmålet Banedanmark, som har oplyst følgende:

»Sporet på strækningen Ringsted – Næstved er fra 1967 og planlagt til fornyelse i 2009 og 2010. Afstandsjernene, som er omvendt T-jern, er på steder, hvor der er meget bevoksning, angrebet af rust. Der er inden for de sidste to år udvekslet eller repareret ca. 600 sveller på grund af rust. Der er ingen problemer med at udskifte eller reparere svellerne.

Afstandsjernene i svellerne bliver nøje overvåget; der foretages eftersyn med trolje eller tog hver måned og et nøje gående eftersyn to gange årligt. Sidste gående eftersyn blev udført i oktober 2003. Ved dette eftersyn blev der kun konstateret enkelte sveller med rustne afstandsjern. Næste eftersyn påbegyndes sidst i denne måned.

For nøje at kunne overvåge alle afstandsjerne er de frilagte ved at skærverne over jernene er flyttet ud på siden af sporet, således at sporets stabilitet er bibeholdt.

Med baggrund i ovennævnte eftersyn og med de tiltag, der er gjort, er der ingen sikkerhedsmæssig risiko. Det skal også nævnes, at problemet ikke er voksende, men tværtimod er reduceret ved, at de fleste sveller på de udsatte steder er skiftet.

På strækningen Lille Syd (Roskilde – Køge – Næstved) er der ingen særlige skinne-brudsproblemer. Der har inden for det sidste 1½ år været fire almindelige skinnebrud, som selvfølgelig alle er udbedret, og det er ikke et alarmerende antal.«

Jeg finder på den baggrund, at tilstanden af banestrækningen Ringsted – Næstved og Roskilde – Køge – Næstved er væsentlig anderledes end beskrevet i spørgsmålet.

**Spm. nr. S 2830**

Til trafikministeren (16/3 04) af:

**Claus Larsen-Jensen (S):**

»Vil ministeren redegøre for, hvorfor Amager Metro Gruppen af Trafikministeriet telefonisk blev oplyst, at teknisk rapport udarbejdet af Birch & Kroghoe udelukkende skulle være til intern brug hos Price Waterhouse Coopers og ikke

skulle fremsendes til Metroens ejerkreds, når det senere viste sig, at ejerkredsen faktisk modtog Birch & Kroghoes rapport umiddelbart efter, den var afleveret til Price Waterhouse Coopers?«

**Svar (29/3 04)**

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Amager Metro Gruppen henvendte sig den 19. februar til Trafikministeriet, idet Gruppen ved et møde med PricewaterhouseCoopers og ingeniørfirmaet Birch & Kroghoe var blevet oplyst om en intern frist for det af ejerkredsen bag Østamagerbaneselskabet igangsatte undersøgelsesarbejde.

Amager Metro Gruppen forespurgte ved den lejlighed ministeriet, om det ikke var en ide, at Amager Metro Gruppen fik mulighed for at se et rapportudkast, såfremt det forelå tidligere for ejerne inden offentliggørelse den 15. marts, hvilket Gruppen havde forstået på PricewaterhouseCoopers og Birch & Kroghoe. Amager Metro Gruppen blev oplyst om, at der i givet fald ville skulle tages stilling til dette forslag.

Amager Metro Gruppen blev ikke ved den lejlighed informeret om, at ejerne – Københavns Amt, Københavns Kommune og Trafikministeriet – sammen havde aftalt en proces, der gjorde det muligt for ejerne i fællesskab at drøfte resultaterne af PricewaterhouseCoopers rapport inden den planlagte offentliggørelse den 15. marts.

Trafikministeriet besluttede i lyset af Amager Metro Gruppens forespørgsel og efter råd fra PricewaterhouseCoopers, der vurderede, at en høring ville bidrage til kvaliteten af den samlede afrapportering, at foretage en parallel høring af Amager Metro Gruppen og Østamagerbaneselskabet.

Til Jyllandsposten den 28. februar forklarede Trafikministeriet, at det forventedes, at der ville blive foretaget en høring af Amager Metro Gruppen og Østamagerbaneselskabet, når rapporten forelå i udkast. I mail af 1. marts 2004 blev dette ligeledes forklaret direkte til Amager Metro Gruppen.

Høringen fandt sted på Trafikministeriets foranledning i perioden den 3. til den 8. marts, men førte imidlertid alene til redaktionelle ændringer i den redegørelse, der blev offentliggjort den 10. marts 2004, jf. mit svar på spørgsmål nr. S 2827.