

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 2 af 6. oktober 2005 ad FFL 2006 (L 2 – § 28 spørgsmål 1-4)*Spørgsmål 2*

»Hvor stort er det af Banedanmark beregnede bevillingsmæssige efterslæb til genopretning af Statens jernbanenet, henholdsvis beregnet ud fra en normaltilstand og en vurdering af life-cyklusomkostningerne?«

Svar

Banedanmark har fortsat ikke beregnet life-cyclus omkostninger for andre områder end sporområdet.

Banedanmark har imidlertid i 2005 foretaget nogle – forholdsvis simplificerede – beregninger af normaltilstanden for de respektive områder. Disse beregninger er delvist præsenteret i en rapport af 31. august fra Banedanmark, som er udleveret til fortrolig orientering til Trafikudvalget. Rapporten er fortrolig indtil afslutning af de igangværende forhandlinger om genforhandling af trafikaftalen. Rapporten sendes derfor særskilt til Finansudvalgets fortrolige orientering.

Samlet set er det i rapporten Banedanmarks vurdering, at det aktuelle efterslæb på sporområdet udgør ca. 3,9 mia. kr. svarende til fornyelse af 750-800 km spor. Banedanmark vurderer, at efterslæbet på de øvrige områder udgør i størrelsesordenen 1,9 mia. kr., excl. signalområdet, hvor Banedanmark ikke for nærværende kan vurdere efterslæbet.

Banedanmark gør opmærksom på, at der knytter sig endog betydelig usikkerhed til den anvendte simple opgørelsesmetode. Hertil kommer, at opgørelsen af efterslæbet i høj grad afhænger af, hvilket kvalitetsniveau, der stilles krav til, og at Banedanmark i rapporten har anført, at der er behov for uddybende analyser på flere af de pågældende områder.

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 3 af 6. oktober 2005 ad FFL 2006 (L 2 – § 28 spørgsmål 1-4)*Spørgsmål 3*

»Hvilket bevillingsmæssigt efterslæb til genopretning af Statens jernbanenet, vurderer Banedanmark vil være nødvendigt, hvis bevillingsniveauet tog udgangspunkt i en 20-årig genopretningsindsats?«

Svar

Banedanmark har ikke foretaget en særlig vurdering af den i spørgsmålet efterlyste opgørelse. En indikation af behovet kan imidlertid skitseres ved en antagelse om, at de i spørgsmål 2 opgjorte efterslæb skal indhentes over 20 år i tillæg til gældende bevillingsniveau.

Det skal dog anføres, at denne metode er ekstrem simpel og behæftet med de samme usikkerheder som anført under svaret på spørgsmål 2.

Svar på Finansudvalgets spørgsmål nr. 4 af 6. oktober 2005 ad FFL 2006 (L 2 – § 28 spørgsmål 1-4)*Spørgsmål 4*

»Hvilke beregningsmodeller og forudsætninger ligger til grund for Banedanmarks vurdering af jernbanenettets aldersmæssige efterslæb, og hvilke bevillingsscenarier har Banedanmark anbefalet regeringen?«

Svar

Banedanmark anvender på sporområdet den såkaldte sporanalysemodel, der blev udviklet i perioden op til 2003-aftalen, og som ud fra life-cyclus betragtninger kan anvendes til at analysere ca. 75 pct. af det danske banenet.