

initiativer vedrørende bakterier, der er resistente over for antibiotika.

Spm. nr. S 2865

Til trafikministeren (28/5 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Har ministeren et overblik over, hvor udbredt en praksis det er at bruge asfaltaffald på offentlige veje?«

Svar (6/6 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

I relation til statsvejnettet er det almindelig praksis, at udslidte asfaltmaterialer genbruges. Omfanget af genbrug er nær ved 100%.

Det sker ved at opbrugte asfaltmaterialer leveres til asfaltindustrien, som genbruger materialerne, efter de er sorteret og nedknust. De erstatter på den måde nye sten og grusmaterialer.

Udslidte asfaltmaterialer indgår som en procentdel af produktionen af nye asfaltmaterialer. Procentdelen afhænger af, hvilken type af asfalt der produceres.

En mindre mængde knust asfalt benyttes til ubundne bærelag ved vejbygning.

Resterende udslidte asfaltmaterialer, som ikke genanvendes, deponeres på godkendte lossepladser.

Vejdirektoratet har ikke noget præcist overblik over omfanget af genanvendelsen af asfaltmaterialer på amts- og kommuneveje.

Spm. nr. S 2867

Til trafikministeren (28/5 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Hvorledes vil ministeren sikre, at DSB ved den kommende udlicitering af de midt- og vestjyske jernbanestrækninger har mulighed for at kunne konkurrere på lige vilkår med andre togselskaber, hvad angår nyt materiel?«

Svar (7/6 01)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det er generelt et vigtigt mål i udbudsprocessen, at alle tilbudsgivere – herunder DSB – opnår mulighed for at konkurrere om opgaven på lige vilkår.

I praksis kan lige vilkår i enhver henseende naturligvis være svært at sikre, da DSB på mange felter har en række forhåndsfordele. For så vidt angår nyt materiel gælder det et indgående kendskab til tekniske specifikationer samt markedets behov, og dermed kendskabet til hvilken type nyt materiel, som vil være bedst egnet til opgaverne.

Omvendt vil en anden operatør, som måtte have muligheden og frihedsgraden til ud af egne økonomiske midler at finansiere indkøb af nye tog, kunne tænkes at opnå en fordel i konkurrencen med DSB ved at have nemmere ved at sikre anskaffelsen af nye tog. Et bud, hvor der præsenteres helt nye tog velegnet til at imødekomme passagerernes behov, vil – alt andet lige – indebære en fordel ved vurderingen af de indkomne tilbud.

I praksis vil anskaffelse af nye tog specielt til trafikken på de udbudte jyske strækninger være meget dyr og økonomisk næppe særlig realistisk. Tilbudsgivere, som agter at indsætte nye tog, kan opnå en 8 årig kontraktperiode, men selv dette er en meget kort afskrivningsperiode i forhold til den økonomiske levetid for nye tog.

I givet fald må indsats af nye tog med stor sandsynlighed forventes realiseret ved en lejemodel og i denne sammenhæng vil alle operatører være stillet lige.

Spm. nr. S 2868

Til trafikministeren (28/5 01) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil ministeren, såfremt en ikke-DSB togoperatør skulle vinde den kommende udlicitering af de midt- og vestjyske jernbanestrækninger, sikre, at der etableres et dækkende reserveberedskab i tilfælde af kontraktmisligholdelse eller total kollaps af togdriften, som man har erfaret i Sverige og England i forbindelse med udlicitering?«