



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 19. december 2005
J.nr. : 004-000343

Trafikudvalget har i brev af 28. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 157 (Alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 157:

"Hvordan ville forrentningen for udbygningsløsningen se ud, hvis man valgte at medtage Glostrup station?"

Svar:

Indenfor rammerne af den samfundsøkonomiske analyse er der udført en overslagsberegning på betydningen af at etablere standsningsmulighed i Glostrup og lade tre tog i timen (tre regionaltog mellem København og Roskilde) standse dér.

Beregningen viser at den interne rente for Udbygning 'mere trafik' ændres fra 2,1 pct. til 2,2 pct., når der standses i Glostrup.

Det skal dog bemærkes, at det i den udførte overslagsberegning forudsættes, at der ikke sker ændringer i driftsomkostningerne for persontogdriften ved at standse i Glostrup. Regionaltogenes standsning i Glostrup vil flytte passagerer fra S-togene over i regionaltogene, hvilket vil påvirke driftsomkostningerne. Desuden vil regulariteten sandsynligvis forværres lidt ved det ekstra stop mellem København H og Høje Taastrup og generne i anlægsperioden vil blive lidt større i forbindelse med anlægsarbejderne omkring Glostrup station.

I samfundsøkonomisk forstand, vil de øgede billetindtægter og tidsgevinster, som passagererne vil opnå ved mulighed for af- og påstigning i Glostrup være omtrent ligeså store som omkostningerne ved at etablere standsningsmuligheden i Glostrup. Men generne i anlægsperioden og regulariteten kommer til og mindsker den interne rente. Det kan således, på det nuværende grundlag, konkluderes at den interne rente i Udbygning 'mere trafik' sandsynligvis ikke vil forøges ved standsning i Glostrup.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen