



MINISTEREN

Dato 11. maj 2006
J nr. 004-000457

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 7. april 2006 stillet mig følgende spørgsmål 358 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål nr. 358:

" Ministeren bedes oplyse, hvilken effekt godstrafikken på bane har på de samfundsøkonomiske resultater af henholdsvis 5. spor og Nybygningsløsningen, herunder hvilke forventninger til fremtidige godsmængder, der er medtaget i beregningerne."

Svar:

I tabel 1 er vist effekten af godstrafikken på de samfundsøkonomiske resultater for henholdsvis 5. spor og Nybygningsløsningen i køreplanseksemplet "mere trafik".

Alle beløb udgør nutidsværdien for en 50 årig driftsperiode tilbagediskonteret til 2005 med 6 pct.

Tabel 1. samfundsøkonomisk nutidsværdi af driftsfordele for godstog

Mio. kr.	5. spor	Nybygning
Transporttidsgevinst	-8	57
Regularitetsgevinst	0	5
Gener i anlægsperioden	-11	0
Driftsomkostninger	0	10
Sum	-19	71

Der er tale om relativt små beløb i forhold til de andre beløb i de samfundsøkonomiske beregninger.

Når tallene er så små, skyldes det primært, at der regnes med, at der allerede i basisalternativet efter etablering af de mindre kapacitetsforbedringer (KØR projektet) er plads til alle de godstog, som der forudsættes behov for. Gevinsterne for godstogene er derfor primært et spørgsmål om fremkommelighed. Den negative transporttidsgevinst skyldes at godstrafikken får marginalt længere køretider ved 5. sporet end i basisalternativet.



Dermed får den prognoseusikkerhed, der især gør sig gældende for godstrafikken, ikke den store indflydelse på de samfundsøkonomiske resultater for udbygning af banekapaciteten.

Side 2/2

Den forudsatte godstrafik i 2015 tager mht. Femerbæltrelevante godstrafikstrømme – dvs. transitgodstog mellem Sverige og Tyskland og internationale godstog mellem Østdanmark og Tyskland – udgangspunkt i den seneste Femerbæltprognose (den opdaterede FTC-prognose fra 2002, hvor der er anvendt det såkaldte Case B), som beskriver godstogstrafikken både i godsmængder og togantal.

Mht. øvrige godstrafikstrømme – dvs. indenlandske godstog samt internationale godstog mellem Danmark og Sverige – er der taget udgangspunkt i oplysninger fra Railion modtaget i foråret 2004 om daværende aktuelle forventninger til introduktion af nye godsprodukter, der i det foreliggende grundlag var beskrevet direkte ved ugentlige antal godstog.

Ifølge disse grundlag kan forventes en betydelig vækst i efterspørgslen af kapacitet til godstog i perioden frem til 2015. Mellem København og Ringsted kørte der i 2004 knapt 50 godstog (begge retninger tilsammen) på mest belastede ugedag. Dette forventes at stige til omkring 100 godstog i 2015. Især den internationale trafik – både transit og import/eksport-godstog – forventes at stige. Mht. indenlandsk godstrafik forudsættes kun en mindre stigning.

Mellem København og Ringsted forudsættes derfor behov for 3 "godstogskanaler" pr. time uden for myldretiderne og 2 i myldretiderne i 2015. Fra Ringsted forudsættes behov for 1 kanal pr. time via Storebælt og 2 via Femern Bælt. Over Øresund forudsættes behov for 2 kanaler pr. time.

En kanal til godstog er ikke ensbetydende med at der også altid vil køre et godstog pr kanal, men at der er reserveret mulighed for at der kan gøre det. I praksis skal der være mulighed for variationer i efterspørgslen samt en vis buffer til at opfange uregelmæssigheder.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen