

Resumé Trafikdage 2003:

Gods- og Logistikeffekter i vurderingen af store infrastrukturprojekter

Sten Hansen, CTT/DTU, Bygning 115, 2800 Kgs. Lyngby sh@ctt.dtu.dk 45 25 15 37

Placeringsforslag: **1 Trafikpolitik, samfundsøkonomi,..... alternativt**
3 Godstransport og logistik

Baggrund.

Der er en stigende fokus på godstransport i Europa på flere niveauer, som følge af den øgede økonomiske integration. Et af de forhold, som er genstand for øget opmærksomhed, er samspillet mellem infrastruktur og godstransport hhv. godstransportens betydning for virksomheder.

Forbedringer i infrastrukturen har umiddelbare effekter på godstransporten og disse ændringer kan – i varierende omfang – medfører ændringer i virksomheders logistik.

Der er tale om et samspil, der er vanskeligt at identificere og uden simple årsag-virknings sammenhænge.

I beslutningsgrundlaget for store infrastrukturinvesteringer har konsekvenserne for godstransport ikke nogen fremtrædende rolle, bl.a. på grund af manglende viden om samspillet. Sædvanlige samfundsøkonomiske vurderinger af infrastrukturprojekter medtager ændringer relateret til transportens rutevalg mv. og medtager i reglen kun ændringer i kørselsomkostninger. De afledte effekter for virksomhederne er ikke belyst.

Hvordan man kan inddrage effekter for gods og logistik i vurderingen af infrastrukturprojekter er derfor et emne for delprojekt "Vurderingsmetoder" under det virtuelle Center for Logistik og Transport (CLG). CLG er et tværfagligt forskningssamarbejde mellem flere universiteter og indlægget vil præsentere nogle af resultaterne fra dette delprojekt.

Indhold.

Store infrastrukturinvesteringer må forventes at have en relativ markant betydning for godstransport og give afledte effekter for virksomheder. Sigtet med denne undersøgelse er derfor at belyse, hvordan effekter for gods og logistik indgår i beslutningsgrundlaget, dels at identificere og konceptuelt beskrive logistik-gods effekter som kan være relevante at inddrage i fremtidige beslutningsgrundlag. Det vil bl.a. indbefatte en undersøgelse af, hvordan man i andre lande inkluderer effekter for gods.

Undersøgelsen er baseret på case studier af Storebæltsforbindelsen hhv. Øresundsforbindelsen. Storebælts forbindelsen er domineret af nationale transporter, mens Øresundsforbindelsen er domineret af internationale transporter. Øresund må samtidig betegnes mindre integreret end Øst og Vestdanmark og det må forventes at effekter af Øresundsforbindelsen på f.eks. lokalisering ikke indfinder sig så hurtigt, som i tilfældet med Storebælt.

Resultat præsentationen vil afgrænses til primært omfatte en præsentation af, hvordan regularitet af transporterne kan inddrages i projektvurdering. Desuden vil blive præsenteret et regneeksempel på Øresundsforbindelsen, hvis man vurderer denne efter en svensk vurderingsmetode, der i Europæisk sammenhæng inddrager relativt mange effekter for godstransport.