

Det er således betydningsfuldt for samfundet, hvorledes varerne transporteres, og hvad omkostningerne herved er. Den direkte og indirekte betydning gør det tilsammen vigtigt, hvorledes transportsystemet er indrettet, og hvilken rolle de forskellige transportformer spiller.

Det er forbundet med store vanskeligheder og en betydelig usikkerhed at opgøre de samfundsøkonomiske fordele og ulemper ved godstransport med jernbane hhv. andre transportmidler, herunder lastbiler.

For såvel samfundet som transportkøberne er godstransport en nødvendighed, som skal imødekommes på den billigste og bedste måde. Den stærke konkurrence på godstransportmarkedet sikrer køberne den bedst mulige transportkvalitet – hyppighed, hastighed og leveringssikkerhed – til den lavest mulige pris.

Ud fra en samfundsøkonomisk vurdering er det derimod tvivlsomt, om rollefordelingen mellem transportformerne er den rigtige.

Hverken jernbanen, indenlandsk skibstrafik eller lastbiltrafikken dækker i dag samfundets direkte udgifter til infrastruktur m. v. Statens tilskud til DSB benyttes også til godsformål, og lastbilafgifterne dækker kun en del af de vejudgifter, lastbiltrafikken forårsager.

Opmærksomheden omkring disse forhold gør sig gældende både i indlandet, men i særdeleshed også i Centraleuropa, hvor trafikken er mere intens og de samfundsmæssige følgeomkostninger i konsekvens heraf også større. Der ses derfor tegn på stadig flere restriktioner over for den tunge lastbiltrafik i disse områder.

Da jernbanegodstrafikkens konkurrencesituation er bedst over de lange afstande, der i relation til DSB primært forekommer i de grænseoverskridende transporter, understreger dette betydningen af, at DSB udbygger sikre forbindelser til udlandet og dermed sikres stabile afsætningskanaler for dansk erhvervsliv.

#### *Spørgsmål 9:*

»Hvad er det nationaløkonomiske udbytte af transitttransport af gods med jernbane gennem Danmark?«

#### *Svar:*

DSB modtager en betaling fra banetransit på skinner gennem Danmark svarende til transportafstanden her i landet. Herved adskiller banegods sig fra lastbiltransport, hvor det normalt vil være udenlandske vognmænd, der modtager betaling for en transitkørsel gennem Danmark.

De udenlandske kunders betaling for banetransit vil derfor bidrage til at forbedre den danske betalingsbalance på linie med anden eksport af serviceydelser, f. eks. valutaindtjeningen ved danske skibe i udenrigsfart.

Det større godsvolumen, som transitttrafikken giver gennem Danmark, betyder desuden, at der kan tilbydes flere hurtige og direkte godstogsforbindelser til dansk erhvervsliv.

For DSB betyder transitttrafikken bedre udnyttelse af den eksisterende kapacitet med et tilsvarende bedre resultat til følge.

#### *Spørgsmål 10:*

»Hvor store er indtægterne i forbindelse med modeljernbanerne opstillet på banegårdene, og hvilke velgørende formål anvendes provenuet til?«

#### *Svar:*

Overskuddet ved drift af modeljernbaner, der er opstillet på Københavns Hovedbanegård samt på 5 jernbanestationer i provinsen, udgjorde i 1986 kr. 231.000.

Beløbet anvendes i det efterfølgende år således, at halvdelen af overskuddet fra modeljernbanerne i provinsen anvendes til velgørende formål i de pågældende byer, medens resten anvendes til DSBs museumsvirksomhed til indkøb og forbedringer af udstillingsfaciliteter.

Det beløb, som i 1987 er anvendt til velgørende formål, har andraget i alt 62.000 kr.

Modtagere af velgørende beløb udvælges hvert år i et samarbejde mellem borgmesteren i de pågældende byer og DSBs lokale driftsområdechef.