

År*)	I	II	III	IV
	Naturalisation 1993-1996	Bipersoner (Børn)	Danmarks Statistik	Øvrige
1993	3.177	1.821	5.037	39
1994	2.388	1.556	5.736	1.792
1995	2.658	1.489	5.260	1.113
1996	3.487	2.338	**)	-

*) Kolonnerne I og II vedrører *folketingsårene* 1992/93, 1993/94, 1994/95 og 1995/96, mens kolonne III vedrører kalenderår.

***) Tal for 1996 foreligger ifølge Danmarks Statistik endnu ikke.

Spm. nr. S 1191

Til trafikministeren (23/1 97) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Kan ministeren oplyse, hvilken forøgelse det energimæssigt vil få på trafikområdet, at Gørlev Sukkerfabrik lukker, hvorved 600.000-700.000 tons sukkerroer nu skal fragtes til Danisco andre sukkerfabrikker i Nykøbing Falster eller Assens?«

Begrundelse

Den varslede lukning af Gørlev Sukkerfabrik, der endda giver overskud, vil medføre, at produktionen af ca. 700.000 tons sukkerroer skal transporteres til andre fabrikker, der ejes af Danisco koncernen.

Dette må medføre tusindvis af lastbiler på vejene, hvis ikke man vil benytte Høng-Tølløse jernbanen eller genoprette Mullerup Havn for at transportere sukkerroerne med coastere. Disse to alternative transportmuligheder har dog ikke været nævnt fra koncernens side.

Svar (30/1 97)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Det er ikke muligt uden nøje kendskab til oplandene for de enkelte sukkerfabrikker, producenternes adfærd ved øgede transportomkostninger m.m. at udregne mertransporten som konsekvens af nedlæggelsen af en sukkerfabrik.

Imidlertid er det muligt at opgøre den maksimale vækst i transportarbejdet ved nedlæggelsen af sukkerfabrikken i Gørlev, hvilket er grundlaget for de følgende beregninger. Således er der regnet på en situation, hvor alle sukkerroer, der tidligere blev kørt til Gørlev, stadig køres til Gørlev for herfra at blive kørt enten til Nykøbing F eller Assens.

Der er undersøgt 4 forskellige transportalternativer:

Alternativ 1: Lastbiltransport Gørlev-Nykøbing F.

Alternativ 2: Lastbiltransport Gørlev-Assens via fast Storebæltsforbindelse.

Alternativ 3: Lastbiltransport Gørlev-Korsør, fragtskib Korsør-Assens.

Alternativ 4: Lastbiltransport Gørlev-Høng, togtransport Høng-Odense via en fast Storebæltsforbindelse, lastbiltransport Odense-Assens.

Resultatet er et energiforbrug på 55-60.000 GJ i alternativ 1 og 2, ca. 45-50.000 GJ i alternativ 3 og ca. 35-40.000 GJ i alternativ 4. Til sammenligning kan det oplyses, at det samlede energiforbrug i forbindelse med samlet indenlandsk transport med lastbil, godstog og fragtskib er ca. 23 mio. GJ.

Beregningerne er foretaget på Trafikministeriets TEMA-model og forudsætningerne er følgende:

- Der benyttes en lastvogn af typen 48t sættevogn fra 95 med en nyttelast på 34 tons. Det forudsættes, at den kører med næsten fuldt læs fra startpunktet (Gørlev/Odense), men at den ikke har returlast med tilbage.