

Kortsigtet jernbaneplan forspilder Lollands vækstmuligheder

3. september 2012 [Skriv en kommentar](#) [\(Rediger\)](#)

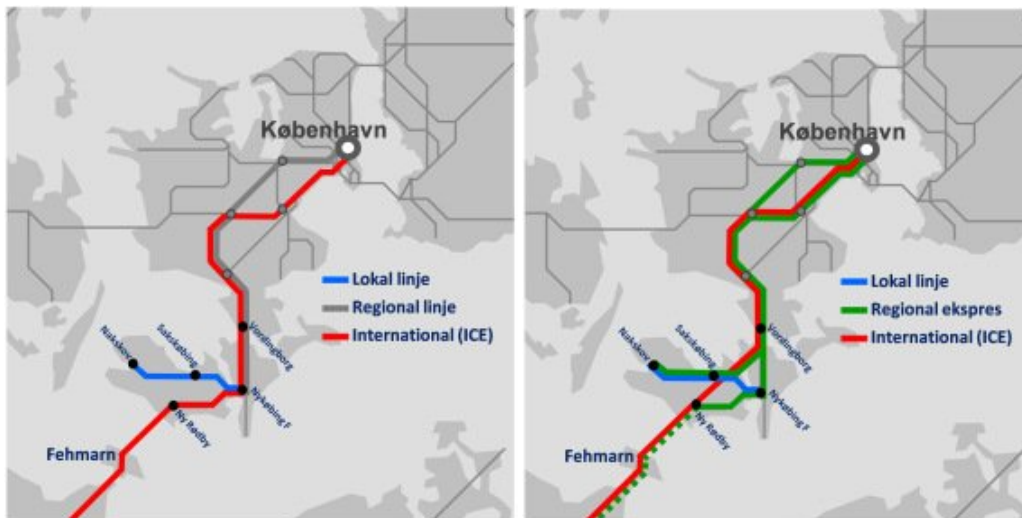


Da borgmestrene på Lolland-Falster har accepteret Banedanmarks discountløsning for udvidelse af jernbanen over Lolland-Falster, er der overhængende risiko for, at de samfundsøkonomisk bedste, og på sigt billigste løsninger, slet ikke vil komme til politisk behandling i Folketinget.

Dette skyldes alene en "regnefejl" på 2,9 mia. kr. i Banedanmarks materiale.

Omkostningerne til andre og bedre linjeføringer end løsning B, der går direkte gennem Nykøbing by, er tilsyneladende blevet vildt overdrevet af Banedanmark. De omkostninger, som borgmester Stig Vestergaard gav udtryk for i Folketidende den 30. marts 2011, var således langt større end dem Banedanmark selv anfører i deres [miljøredegørelse fra februar 2011](#). Heraf fremgår det, at linjeføringen gennem Nykøbing by kan etableres for 9 mia. kr., mens helt nye dobbeltspor fra Holeby til Nr. Alslev over Saksøbing (shuntløsning G) kan etableres for et sted mellem 9,7 og 12,4 mia. kr.

Da der imidlertid kan forventes et EU-tilskud på mindst 20 % bliver de reelle udgifter i stedet 7,2 mia. kr. for løsning B og mellem 7,76 og 9,92 mia. kr. for Shuntløsning G. Hermed bliver merprisen for Shuntløsning G reduceret til mellem 0,56 og 2,72 mia. kr.



Med shuntløsning G vil samme tog i fremtiden kunne køre direkte fra hhv. Nakskov og Nykøbing (eller Rødbyhavn) til stationer på Sjælland. De vil udmærket kunne køre 100 km/h på Lollandsbanens skinner for at fortsætte med 200 km/h på hovedlinjen.

Desværre havde Banedanmark ikke indregnet den samfundsøkonomiske gevinst, som shuntløsning G vil medføre, da de bedømte løsningernes rentabilitet i forhold til hinanden. Gevinsten vil i særlig grad komme Lolland til gode i form af hurtigere jernbaneforbindelse til Sjælland, da man med shuntløsning G ikke behøver at køre helt til Nykøbing før man når hovedlinjen til Sjælland. På den måde vil man mindst kunne spare et kvarter hver vej, da det netop tager et kvarter at køre fra Sakskøbing til Nykøbing med Lollandsbanen. Desuden vil man kunne køre hurtigere på et helt nyt skinnelegeme beregnet til høje hastigheder, og man vil også undgå hastighedsrestriktioner i Eskilstrup og Nykøbing by. En sådan afkortning af rejsetiden er en enestående mulighed for at udnytte Lolland som et attraktivt bosætningsområde for arbejdspladser i hovedstadsområdet.

Disse lovende muligheder for Lolland var årsagen til, at jeg bad daværende transportminister, Hans Chr. Schmidt om en redegørelse. Redegørelsen skulle belyse den samfundsøkonomiske konsekvens af at spare mindst 15 minutters rejsetid mellem Sakskøbing og Vordingborg.

	i dag	Løsning B	Shuntløsning G	Difference
Nykøbing F – København H	01:33	01:09	01:09	-
Sakskøbing – København H	01:56	01:32	01:12	- 20 min.

[Resultatet](#) af den transportøkonomiske undersøgelse forelå i december 2011, og viste en samfundsøkonomisk gevinst af de 15 minutters rejsetidsbesparelse på 2,9 mia. kr. Hvis man trækker denne samfundsøkonomiske gevinst (2,9 mia.) fra den højst vurderede merpris (2,72 mia. kr. – incl. EU-tilskud) for shuntløsning G, kan man se, at den dyreste løsning i virkeligheden er den samfundsøkonomisk mest rentable allerede fra dag et. På bare lidt længere sigt vil den også direkte blive billigere i kr. og ører.

Det er derfor ikke korrekt, når Banedanmark anfører, at shuntløsning G ikke kan begrundes ud fra samfundsøkonomiske argumenter. Dette fravalg skyldes alene, at Banedanmark ikke har indregnet samfundsværdien af den markant kortere rejsetid mellem Lolland og Sjælland.

Derfor er der i høj grad grund til at Banedanmark præsenterer et gennemregnet alternativ for transportministeren, som transportudvalget siden kan tage stilling til.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at den kortere rejsetid opnås uden at belaste miljø og CO₂-balance. - Det skyldes, at forbedringen ikke opnås ved at hæve hastigheden, men ved at gøre køreafstanden kortere. Samtidig vil det gøre jernbanen mere konkurrencedygtig i forhold til kørsel i egen bil, og derved yderligere gavne miljøet.

En sådan undersøgelse bør efter min mening yderligere omfatte arbejdsmarkedseffekten. Da netop udveksling af arbejdskraft og beskæftigelse mellem udkantsområder og vækstcentre vil være den overordnede demografiske udfordring i fremtiden. Denne arbejdsmarkedseffekt vil formentlig øge den beregnede samfundsøkonomiske gevinst med ca. 25 %, og hermed gøre Shuntløsning G endnu mere attraktiv.

Det fremgår ikke i Banedanmarks svar, hvad den kortere rejsetid vil betyde for boligpriserne på Lolland. Alene i Nakskov vil selv en beskeden stigning i huspriserne dog udgøre en reel og betydelig samfundsværdi. Denne lokale værditilvækst er særlig værdifuld, da de stadigt faldende boligpriser udenfor de større byområder netop er et af nøgleproblemerne i den økonomiske skævvridning mellem land og by.

Derfor bør den samfundsøkonomiske gevinst af stigende boligpriser også beregnes, selv om den tilfalder almindelige mennesker i provinsen.

En ny undersøgelse må nødvendigvis også omfatte udgifterne ved fremtidige opgraderinger af strækningen. Her vil det blive helt klart, at shuntløsning G vil være langt den billigste. Det skyldes, at hele banelegemet og alle broer og viadukter uden videre vil kunne anvendes til fremtidens højhastighedstog. Denne fremtidige besparelse bliver ikke mindre af, at den aktuelle jernbaneanvidelse hører ind under Femern Bælt – forbindelsens landanlæg, og dermed hoveddagligt vil live betalt af udenlandske bilister, mens den fremtidige opgradering skal finansieres over finansloven.

På helt kort sigt vil shuntløsningen også være at foretrække, da den eksisterende trafik på hovedlinjen mellem Nykøbing og Vordingborg vil kunne fortsætte helt uberørt i byggeperioden, uden at belaste sikkerheden på arbejdspladsen.

Ud over en fremtidssikring af investeringen med henblik på højhastighedstog, vil shuntløsning G også fra starten kunne afvikle langt større trafikmængder. Det hænger bl.a. sammen med, at de langsomtgående tog vil kunne benytte det gamle spor gennem Nykøbing, mens hurtige tog "overhaler" på hovedstrækningen uden at de "langsomme" behøver at standse op. Denne form for aflastning vil primært finde sted i dagtimerne, men vil give en væsentlig kapacitetsforøgelse på hele strækningen mellem Hamborg og København.

Der hersker en del uenighed om de fremtidige trafikmængder. Således er der fra forskellig side er stillet spørgsmålstejn ved Banedanmarks prognoser. Fra svensk side forventes langt større trafikmængder, når strækningen mellem Ringsted og København bliver opgraderet. En påtænkt investering i en tunnelloøsning mellem Helsingør og Helsingborg vil yderligere øge trafikmængden; lige som en udnyttelse af Femernforbindelsens produktionsfaciliteter til en containerhavn vil give betydeligt mere godstrafik mellem Rødbyhavn og hovedstadsområdet.

Allerede nu er der stor efterspørgsel for at benytte strækningen. Udnyttelsen begrænses kun af flaskehalse andre steder.

Disse forventninger om øgede trafikmængder vil yderligere forbedre etableringsbudgettet for shuntløsning G i forhold til løsning B, idet den samfundsøkonomiske værdi af tidsbesparelse og kapacitet herved forøges.

Endelig er der mulighed for, at shuntløsning G vil kunne opnå hele 30 % i EU-tilskud, såfremt projektet godkendes som et "flaskehalsprojekt". Det vil betyde, at EU-tilskuddet forøges med ca. 1,24 mia. kr. Med en ny Femernforbindelse og en ny Storstrømsbro, er det en mulighed der bør undersøges nærmere.

Til sammenligning vil løsning B, med et ekstra spor gennem Nykøbing F., blive overflødig og være direkte spild af penge, når næste opgradering i en ikke så fjern fremtid bliver nødvendig. I mellemtiden vil den reelt nedlægge byen Eskilstrup og give voldsomme støjproblemer i dele af Nykøbing F., uden at forbedre trafikbetjeningen for byens borgere.

I den særlige "borgmesterløsning (B)", er Lolland kommune blevet lovet en station på Sydolland, hvis der i fremtiden vil være passagergrundlag til det. En sådan station dog vil stadig kunne bygges på det ønskede sted. Placeringen vil kun blive mere relevant på grund af muligheden for at skifte mellem tog til Sakskøbing og til Nykøbing. Overordnet er det dog vanskeligt at se hvilket formål denne station skal have, da der allerede findes en station med rangerterræn i Rødbyhavn, hvor

infrastrukturforholdene giver væsentligt bedre muligheder for bosætning og erhvervsudvikling end i Rødby-Holeby området.

Med venlig hilsen
Flemming Møller
tidligere MF, Venstre
Nakskov Landevej 70
4970 Rødby