



Notat

4.1.13

### Notat til besvarelsen af TRU alm. del spm. 184 vedr. shuntløsning G

Dette notat redegør alene for, hvorfor det er besluttet ikke at arbejde videre med 'Shuntløsning G' og grundlaget for denne beslutning.

Banedanmark har gennemført to vurderinger af rentabiliteten af 'Shuntløsning G'. En beregning uden en ny station i Sakskøbing og en beregning, hvor der medregnes gevinster fra en station i Sakskøbing. Begge beregninger viser, at 'Shuntløsning G' vil være forbundet med tab for samfundet. Det kan dermed konkluderes, at det ikke er sandsynligt, at etableringen af en station i Sakskøbing vil bidrage med tilstrækkeligt mange gevinster for samfundet til at imødegå de meget store omkostninger, der er forbundet med at etablere 'Shuntløsning G'. Det er fortsat Banedanmarks opfattelse, at konklusion hviler på et tilstrækkeligt solidt grundlag.

Som det fremgår af Banedanmarks notat, af den 8.11.2011, 'Vedr. samfundsøkonomisk vurdering af shuntløsning 'G' med standsning af tog på ny station i Sakskøbing' er vurderingen *ikke* baseret på en realistisk vurderinger af det forventede antal rejser fra en ny station ved Sakskøbing. I stedet er passagergrundlaget tilvejebragt ved at fordoble det antal rejser, der i henhold til de dansk-tyske trafikprognoser for den faste forbindelse over Femern Bælt, forventes at krydse Femern Bælt, når den faste forbindelse åbner. I alt 1,5 mio. rejser pr. år. Der er således tale om en meget optimistisk antagelse vedr. antallet af rejser fra en ny station ved Sakskøbing. Til sammenligning foretages der i dag lige under 1 mio. rejser årligt på hele Lollandsbanen (Regionstog, Årsrapport, 2011).

Trods den væsentlige overvurdering af de trafikale gevinster viste vurderingen iht. Banedanmarks notat, af den 8.11.2011, at shuntløsning 'G' vil være forbundet med et væsentligt samfundsøkonomisk tab. Et mere realistisk, og derved væsentlige lavere, skøn for antal af rejser fra en ny station ved Sakskøbing vil kun forringe det samfundsøkonomiske resultat yderligere.

Flemming Møller peger i sin henvendelse på, at der i den samfundsøkonomiske vurdering ikke er taget højde for en eventuel EU-medfinansiering, og at dette vil gøre resultatet mere fordelagtigt. Dette er af regnetekniske årsager imidlertid ikke muligt.

Banedanmarks vurdering er udført som en 'international analyse'. Det betyder, at rejsetidsgevinster opnået af personer og gods, der ikke er hjemmehørende i Danmark, regnes med som en gevinst i analysen. Derimod er det i en 'international analyse' ikke muligt at modregne en eventuel medfinansiering fra EU.

Skal en eventuel medfinansiering fra EU indregnes som et positivt bidrag i analysen, skal analysen gennemføres med 'national afgrænsning'. Det betyder i praksis, at der så skal ses bort fra gevinster, der opnås af personer og gods, der ikke er hjemmehørende i Danmark. Da langt den overvejende del af det banegods, der forventes at køre på Femern Bælt-forbindelsen, vil være transitgods, skal der derfor ses bort fra tidsgevinster



for gods. En stor del af de rejsende i de tog, der forventes at skulle køre på shuntforbindelsen, vil være rejsende til og fra Tyskland. Det antages, at cirka halvdelen af disse rejsende vil være personer, der ikke er bosat i Danmark, hvorfor en væsentlig del af de passagerrelaterede rejsetidsgevinster skal tages ud af beregningen.

Det er Banedanmarks vurdering, at rejsetidsgevinster, banegods- og passagerrelaterede, vil være større end den EU-medfinansiering, som der eventuelt kan opnås. Derfor vil en analyse med national afgrænsning falde dårligere ud end den fremlagte vurdering. Det er altså den mest optimistiske tilgang, der er valgt i denne beregning.

Der opfordres i henvendelsen til, at man i den samfundsøkonomiske analyse medregner arbejdsmarkedseffekter, effekter på ejendomspriser, mv. Det har hidtil ikke været praksis at medregne sådanne dynamiske effekter i de samfundsøkonomiske analyser. Der findes på nuværende tidspunkt ikke noget metodisk grundlag, anerkendte enhedspriser eller praksis, der gør det muligt at medregne dynamiske effekter.

Hvad angår kapacitetsforholdene på de fremlagte grundløsninger, til henholdsvis 160 km/t eller 200 km/t, så er det Banedanmarks opfattelse, at disse løsninger vil være i stand til at afvikle den trafik, der er prognosticeret, og som danner grundlag for en beslutning om etablering af den faste forbindelse over Femern Bælt.