

banedanmark



Notat

8.11.11

Vedr. samfundsøkonomisk vurdering af shuntløsning 'G' med standsning af tog på ny station i Sakskøbing.

Transportministeriets departement har udbedt sig en vurdering af de samfundsøkonomiske konsekvenser for shuntløsning 'G', hvis der etableres en station i Sakskøbing, og at denne betjenes af tog fra København.

En egentlig samfundsøkonomisk vurdering af forslaget vanskeliggøres af tre væsentlige forhold, der ikke umiddelbart foreligger tilstrækkelig viden om, eller som det er vanskelige at løse:

- I driftsoplægget for projektet Femern Bælt danske jernbanelandanlæg er den hurtige forbindelse mellem København og Hamburg det eneste persontog, der skal køre via shunten nord om Nykøbing F. Dette tog standser ikke andre steder på Sjælland, Falster eller Lolland. At give det standsning i Sakskøbing virker umiddelbart uhensigtsmæssigt. Begrænset kapacitet over Storstrømmen og på Københavns hovedbanegård betyder, at det ikke er muligt at sætte en ekstra toglinje ind, for at betjene en ny station i Sakskøbing. Det vil, i givet fald, være nødvendigt at flytte tog, der skal betjene Nykøbing F, til Sakskøbing. Dette forventes samlet set at medføre samfundsøkonomiske tab.
- Der foreligger ikke nogen viden om, hvor meget en station i Sakskøbing vil komme til at koste. Det vil i givet fald være en station med perroner på shunten og på Lollandsbanen, altså et større stationsanlæg.
- Der eksisterer ikke tal for, hvor mange passagerer der kan forventes at benytte en ny station i Sakskøbing.

For alligevel at få en indikation af, hvorvidt en station i Sakskøbing kan retfærdiggøre etablering af shuntløsning 'G', er der gennemført en beregning, hvor der er justeret på henholdsvis passagemængder og tidsgevinster for de rejsende. I beregningen, som fremgår af skemaet nedenfor, er antallet af passagerer fordoblet i forhold til den oprindelige beregning. Samtidig er alle rejsende, der kører via shunten, blevet pålignet en rejsetidsgevinst på 15 minutter.

Der er således tale om en væsentlig overvurdering af de gevinster, som en ny station i Sakskøbing vil tilføre. Således svarer en fordobling af antallet af rejser på shunten til, at samtlige beboere i Sakskøbing, Maribo og Nakskov hvert år skal foretage mere end 30 rejser til København og tilbage igen.

Dertil ses der i beregningen bort fra omkostninger til etableringen af stationen og for de eventuelle tab, som de rejsende til og fra Nykøbing F oplever, når togafgange flyttes fra Nykøbing F til Sakskøbing.



Som det fremgår af nedenstående tabel, vil det være forbundet med et samfundsøkonomisk nettotab på godt 2,3 mia. kr. at etablere en ny station i Sakskøbing i forbindelse med shuntløsning 'G'.

	Nettonutidsværdi mio. kr. (prisniveau 2010)
Anlægsomkostninger af shunt, inkl. besparelser	-3.780
Sparede anlægsomkostninger vedr. støj	0
Vedligeholdelseskostninger	-573
Sparet rejsetid, godstog	367
Sparet rejsetid, passagertog (internationale rejser samt rejser til/fra Lolland)	2.497
Forvridningstab	-871
Støj	16,0
Nettonutidsværdi i alt	-2.345
Samfundsøkonomisk forrentning	1,8 %