



Notat

1.11.2016

## Vedr. forslag til "En ny jernbane Aarhus-Randers Syd" af 5. september 2016

Af forslaget fremgår det, at det med en investering på 3,3 mia. kr. er muligt at bygge en ny bane mellem Aarhus og Randers, der gør det muligt, at køre mellem Aarhus og Aalborg på under én time. Denne bane vil gøre det muligt at se bort fra en række andre investeringer på strækningen, samt medføre store besparelse på togdriften. Ifølge forslaget kan disse sparede investeringer og driftsbesparelser ikke alene finansiere den nye bane, men vil også medføre et stort samfundsøkonomisk overskud.

Banedanmark mener ikke, at der er belæg for at antage, at investering i en ny bane mellem Aarhus og Randers kan finansieres af besparelser i andre projekter, eller vil være en samfundsøkonomisk rentabel investering. Banedanmark fremfører følgende overordnede argumenter:

- Banedanmark mener ikke, at den forslåede bane kan bygges for 3,3 mia. kr. Det er Banedanmarks opfattelse, at en sådan bane sandsynligvis vil koste i størrelsesordenen 1 mia. mere. Det er Banedanmarks vurdering, at de benyttede enhedspriser for bygning af nye jernbaner er for lave. De forslåede besparelser på hastighedsopgradering og elektrificering af den eksisterende bane er væsentligt mindre end omkostningerne til en ny bane mellem Aarhus og Randers Syd.
- Banedanmark mener ikke, at forslaget vil kunne muliggøre, at tog mellem Aarhus og Aalborg kan opnå en køretid på én time, hvis det skal standse i Randers, Hobro og Skørping. Dette skyldes bl.a. at den nye banes længde, samt kurve- og stigningsforholdene syd for Randers.
- Det er Banedanmarks vurdering, at forslaget om at lade Lyntogene overtage betjeningen mellem Aarhus og Aalborg, ikke vil medføre de betydelige besparelse på togdriften, som antages. Således vil en betjening af Aarhus-Aalborg med lyntogene i stedet for med et selvstændigt regionaltogssystem, maksimalt kunne frigøre en togstamme. Til gengæld er højhastighedstog (der er en forudsætning for Timemodellen) væsentligt dyrere, i både anskaffelse og drift, end traditionelt IC/regionaltogsmateriel. Ifølge de Transportøkonomiske enhedspriser er omkostningerne til at køre højhastighedstog således mere end dobbelt så store, som de er for IC/regionaltog.
- Endeligt er der i forslaget undladt at medtage omkostninger til banevedligehold. Når der i argumentationen medtages mulige besparelser på fremtidige udgifter til togdrift, bør der ligeledes medtages omkostninger til fremtidig vedligehold af den infrastruktur, som man foreslår etableret. I forbindelse med Banedanmarks løsning for en ny bane mellem Aarhus og Randers fra 2013 blev det vurderet, at vedligeholdsomkostningerne for den nye bane vil være ca. 40 mio. kr. pr. år, hvilket blev beregnet til en nutidsværdi på 430 mio. kr., der ikke indgår i udregningerne i forslaget.