Transportministeriet

KOMMISSORIUM

28. november 2025
2024 - 1939

Kommissorium for undersøgelse af omstilling af infrastrukturen til batteritog på regionale banestrækninger

Baggrund

Med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 blev det besluttet, at den statslige togtrafik skal være CO_2-neutral. Det fremgår af aftalen, at regionale strækninger i Jylland og på Fyn elektrificeres gennem batteritogsdrift.

Der er samlet afsat 23,3 mio. kr. (2025-priser) til undersøgelserne af ladeinfrastruktur til batteritog i Holstebro og Skjern samt forundersøgelse af omstilling af ladeinfrastruktur til batteritog i Jylland og på Fyn. Heraf er 7,8 mio. kr. anvendt til undersøgelsen af ladeinfrastruktur til batteritog i Holstebro og Skjern og 3,9 mio. kr. er anvendt til den indledende strategiske analyse.

Der er afsat 929,0 mio. kr. til anlæg af ladeinfrastrukturen, hvoraf 428 mio. kr. var tiltænkt ladeinfrastruktur mellem Vejle og Struer, som nu anvendes til medfinansiering af elektrificering med køreledninger på strækningen.

Banedanmark har i foråret 2024 færdiggjort en strategisk analyse af omstillingen af infrastrukturen til batteritog. Formålet med undersøgelsen har været at kortlægge og dimensionere en grundløsning med den nødvendige ladeinfrastruktur med henblik på at kunne omstille denne del af regionaltogstrafikken til batteritog, jf. figur 1.

Grundløsningen tog i den strategiske analyse udgangspunkt i en minimumsrækkevidde for batteritogene på 90 km baseret på den kendte teknologi ved undersøgelsens opstart. Efterfølgende har Trafikstyrelsen justeret den forventede fremtidige minimumsrækkevidde til 105 km. Rækkevidden anviser batteriets garanterede ydeevne under vanskelige vejrforhold i batteriets sidste leveår, hvorfor der vil være reservekapacitet under normal drift.

En følge af en minimumsrækkevidde på 105 km er, at det ikke vurderes nødvendigt at etablere ladeinfrastruktur på Viborg Station og Svendborg Station. Med beslutning om at elektrificere strækningen Vejle-Stuer med køreledninger skal der samtidig ikke etableres ladeinfrastruktur til batteritog i Herning og Struer.

Opgave

Der skal gennemføres en samlet undersøgelse efter Ny Anlægsbudgettering på fase 2-niveau af en omstilling af infrastrukturen til batteritog på de regionale baner i Jylland og på Fyn baseret på en minimumsrækkevidde på 105 km. Det forventes at omfatte undersøgelse af etablering af ladeinfrastruktur på følgende lokationer: Thisted Station, Frederikshavn Station og Tønder Station. Endvidere forventes det at omfatte køreledningsanlæg på Odense Station spor 8.

Placering af ladeinfrastruktur og udrulningsplan i Nordjylland skal afstemmes med Nordjyske Jernbaners fremtidige planer for togmateriel og togdrift, herunder mulighederne for at understøtte godstransport på jernbanen i Nordjylland.

Undersøgelsen skal omfatte følgende punkter:

- Ajourføring af forventninger til batteritogets minimumsrækkevidde på baggrund af teknologisk udvikling, driftserfaringer fra Midtjyske Jernbaner og erfaringer fra Lokaltogs udbud.

- Udarbejdelse af risikovurdering, anlægsoverslag og forslag til afløb for den nødvendige ladeinfrastruktur i henhold til Ny Anlægsbudgettering med udgangspunkt i erfaringer fra arbejdet med etablering af ladeinfrastruktur i Holstebro og Skjern.

- Afklaring af og forslag til anlægsproces og udrulningsplan, herunder et overblik over eventuelt øvrige infrastrukturmæssige forudsætninger for at indsætte batteritog på strækningerne.

- Vurdering af kapacitet til opladning af batteritog i det øvrige elektrificerede net.

- Afklaring og overblik over eventuelle støjforhold og konsekvenser af støjafskærmning.

- Undersøgelse af muligheder for og omkostninger ved etablering af nødopladning i Svendborg.

- Yderligere granskning af effekten af tungere tog på Banedanmarks vedligeholdelsesomkostninger.

- Vurdering af mulige besparelsestiltag, herunder længere minimumsrækkevidde for batteritoget og nødkøreplaner under ekstreme vejrforhold.

- Screening af behov for gennemførelse af miljøkonsekvensvurdering (MKV) af hver lokation.

Undersøgelsen skal baseres på et driftsoplæg, som afspejler dagens trafik på strækningerne og besluttede nye projekter i *aftalen om Infrastrukturplan 2035*.

Økonomi

Banedanmark vurderer, at en samlet undersøgelse forudsætter et budget på 22,1 mio. kr. Finansieringen af undersøgelsen tilvejebringes, som det følger af nedenstående tabel.

	Mio. kr.
Restmidler fra strategisk analyse af ladeinfrastruktur	11,6
Restmidler fra undersøgelse af vigespor på Svendborgbanen	2,0
Disponering af puljemidler til anlægsfasen	8,5
I alt	**22,1**

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 har tidligere besluttet ikke at sætte gang i yderligere undersøgelser af vigespor på Svendborgbanen. På den baggrund allokeres 2,0 mio. kr. restmidler fra denne undersøgelse til undersøgelse af ladeinfrastruktur til batteritog. Hertil finansieres 8,5 mio. kr. af bevillingen afsat til anlægsfasen i pulje til ladeinfrastruktur. Dette gøres med henblik på en fremrykket gennemførsel af opmålinger, geotekniske boringer og andre analyser og undersøgelser for at øge kvalificeringen af undersøgelsen. Denne fremrykning muliggør parallelle undersøgelsesprocesser, der forventes at give en tidsbesparelse frem til udførelse.

Der er i budgettet ikke afsat midler til dækning af omkostninger af en eventuel miljøkonsekvensvurdering (MKV). Såfremt der viser

sig et behov for dette, vil der skulle findes særskilt finansiering hertil.

Ekstern kvalitetssikring

Efter principperne i Ny Anlægsbudgettering skal der gennemføres ekstern kvalitetssikring af projekter med et anlægsoverslag på mere end 350 mio. kr.

Da der er tale om særskilte undersøgelser på fire geografisk forskellige lokationer, og hvor ingen af de særskilte projekter forventes at have et anlægsoverslag, som er højere end 350 mio. kr., foretages der ikke en ekstern kvalitetssikring af projektgrundlaget.

Tidsplan

Afrapportering af beslutningsgrundlag til forligskredsen og stillingtagen til igangsætning af anlæg forventes i 4. kvartal 2027.

Organisering

Undersøgelsen gennemføres i en projektorganisation i Banedanmark. Der nedsættes en følgegruppe bestående af Transportministeriets departement (formand), Banedanmark og Trafikstyrelsen.

Banedanmark er ansvarlig for inddragelse af de nuværende operatører på strækningerne og andre eksterne parter så som regioner, kommuner, energiselskaber mv. i det omfang, det er relevant for undersøgelsen.