



BANEDANMARK

Vedligehold og fornyelse af jernbanen

Infrastrukturplan 2035

PETER JONASSON
ADMINISTRERENDE DIREKTØR BANEDANMARK

16/06/2025

Udgangspunkt på mødet i december

- Jernbanens bruttobehov for vedligehold og fornyelse 2021-2030 er på gennemsnitligt 7,6 mia. kr. pr. år.
- Banedanmark præsenterede på forligskredsmødet i december 2024 et oplæg til prioritering af den gennemsnitlige årlige bevilling på 4,5 mia. kr.
- Givet forskellen mellem bruttobehov og bevilling forventes et efterslæb på jernbanen på op i mod 28 mia. kr. ved udgangspunkt af 2030.
- I perioden frem mod 2030 investeres i nye signalsystemer og elektrificering af jernbanen, som er forudsætningen for indsættelsen af DSB's nye klimavenlige tog. Det forventes i sig selv give en markant punktlighedsforbedring.
- Banedanmark reducerer frem mod 2030 risici forbundet med det nye efterslæb gennem en ekstraordinær vedligeholdelsesindsats. Infrastrukturens påvirkning af punktligheden frem mod 2030 forventes dermed at kunne holdes på et niveau svarende til i dag på landsplan.
- Således vil der fortsat opleves uplanlagte driftsafbrydelser af kortere eller længere varighed.



Vedligehold



Vedligehold frem mod 2030

- Vedligehold er, når Banedanmark smører sporskifter, sliber skinner, beskærer træer, renser grøfter, rydder sne, mv. for at forlænge anlægselementernes levetid samt forebygge og rette fejl.
- Vedligeholdelsesindsatsen udgør gennemsnitligt 2,2 mia. kr. årligt, hvilket svarer til 87 pct. af det opgjorte bruttobehov for vedligehold. Dertil kommer ekstraordinært vedligehold.
- Banedanmark har opprioriteret vedligehold på alle strækninger, hvilket har stor betydning for punktligheden på kort sigt. Der vil dog være aktiviteter, som Banedanmark ikke kan gennemføre. Det gælder fx fjernelse af ikke stødende graffiti,
- Der er ikke midler til at klimasikre jernbanen. Banedanmark øger overvågning af banen og lukker for trafik, hvis der opstår faretruende situationer. Midler til genopretning ved f.eks. dæmningsskred findes ved bortprioritering af andre aktiviteter.

Fornyelse af hovedspor



Fornyelse frem mod 2030

- Fornyelse er særligt kendt for de store sporprojekter, hvor et spor kan være lukket i flere uger. Det dækker også udskiftning af et helt brodække, udskiftning af køreledningsanlæg mv. Behovet for fornyelse opstår, når anlægselementerne er så nedslidte, at effekten af vedligeholdelsesindsatsen falder, og det økonomisk giver mening at foretage en større udskiftning.
- Fornyelsesindsatsen udgør gennemsnitligt 2,2 mia. kr. årligt, hvilket svarer til 42 pct. af det opgjorte bruttobehov.
- Banedanmark vil gennemføre fornyelsesaktiviteter;
 - Som er lovpligtige eller nødvendige af hensyn til sikkerheden, fx tiltag indenfor cybersikkerhed og arbejdsmiljø.
 - Hvor manglende fornyelse vil være behæftet med høj trafikal risiko.
 - Som er foranlediget af bindende beslutninger fx sporfornyelse Skjern-Holstebro sfa. indførelse af batteritog.
- Prioriteringen af cybersikkerhed afspejler risiokoappetit-niveauet i 2021/22 og er forventeligt ikke tilstrækkelig til at imødekomme alle de krav, der stilles i den nuværende trusselsituation. Endvidere er der ikke afsat midler som følge af stigende vådhed.

En optimal vedligehold jernbane på lang sigt

- Banedanmark har udarbejdet en analyse af, hvor langt en gennemsnitlig årlig bevilling på 4,5 mia. kr. i 2031-2080 rækker, hvis
 - Jernbanen skal være optimalt vedligeholdt,
 - Efterslæbet ved udgangen af 2030 skal afvikles og
 - Verden forlænges med brædder.
- Med den lange tidshorisont tages højde for naturlige udsving i fornyelsesbehovet.
- Analysen bygger på det eksternt granskede bruttobehov 2021-2030 suppleret med prognoser fra Banedanmarks LCC-modeller og simpel fremskrivning.
- I analysen skelnes mellem faste og variable omkostninger. Faste omkostninger skal som udgangspunkt afholdes uanset hvad og er dermed ikke prioriterbare. Variable omkostninger henføres til de enkelte baner og er prioriterbare.
- Det bemærkes, at analysen afspejler pejlinger og ikke budgettal.

Analysen tager ikke højde for:

- *Omkostninger forbundet med lukning, bortskaffelse af asset, opsigelse/genforhandling af kontrakter mv.*
- *Besparelsespotentialer ved genanvendelse af assets mv.*
- *Stigende omkostninger forbundet med Klima, Cybersikkerhed og Støj*
- *Evt. strækningsslukningers afledte økonomiske effekt på anlægsprojekter/programmer*

Det er lagt til grund at:

- *Fornyelsesomkostninger korrigeres iht. de erfarede prisfordyrelser.*
- *Banedanmarks forpligtelser iht. vedligehold og fornyelse af fx vej bærende broer, arealforpligtelser mv. bortfalder ved eventuelle strækningsslukninger.*
- *Kontrakter for Signal Øst, Vest og S-bane fastholdes.*

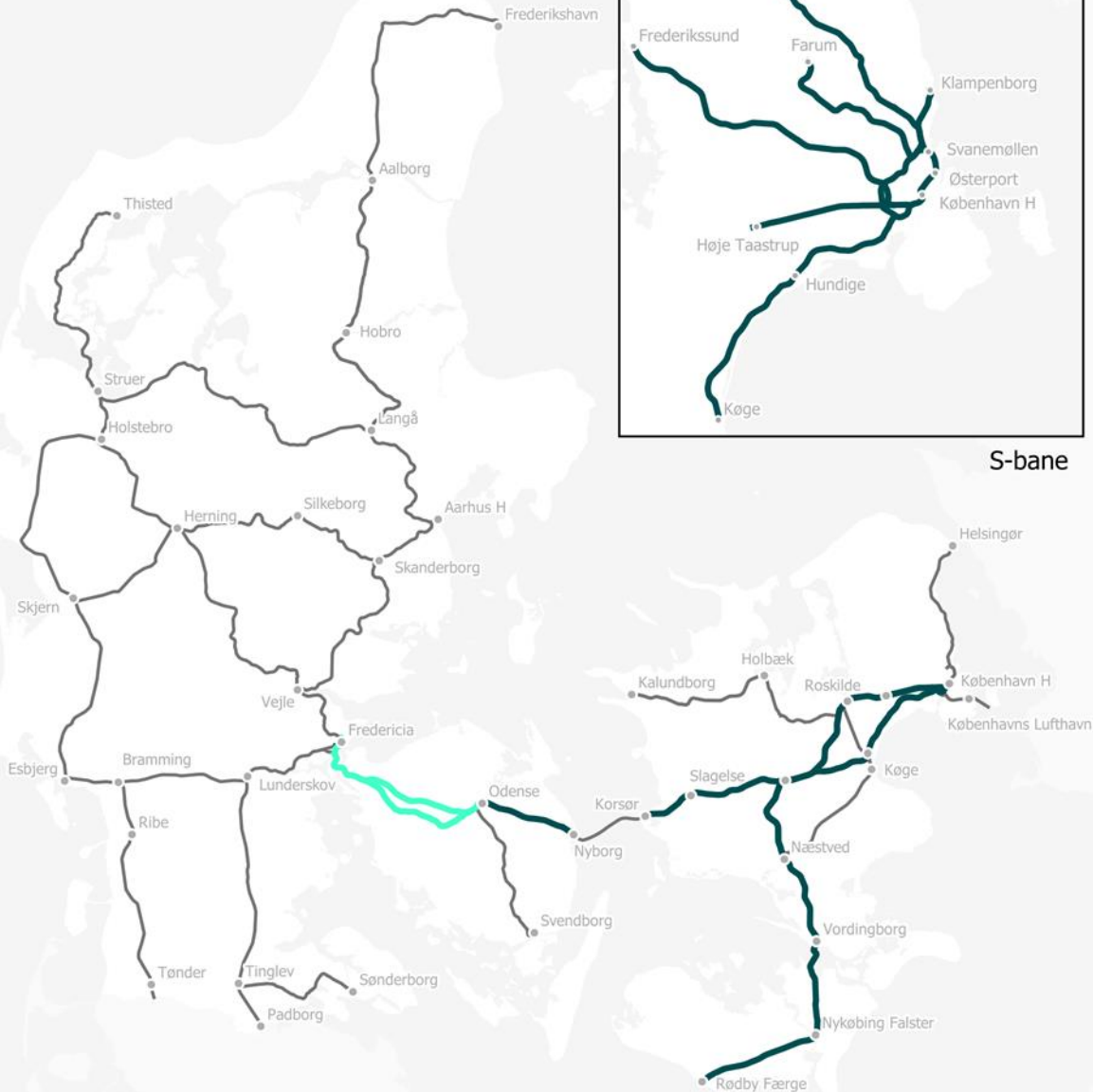
Finansierungsgrad

— Fuld finansiering

— Delvis finansiering



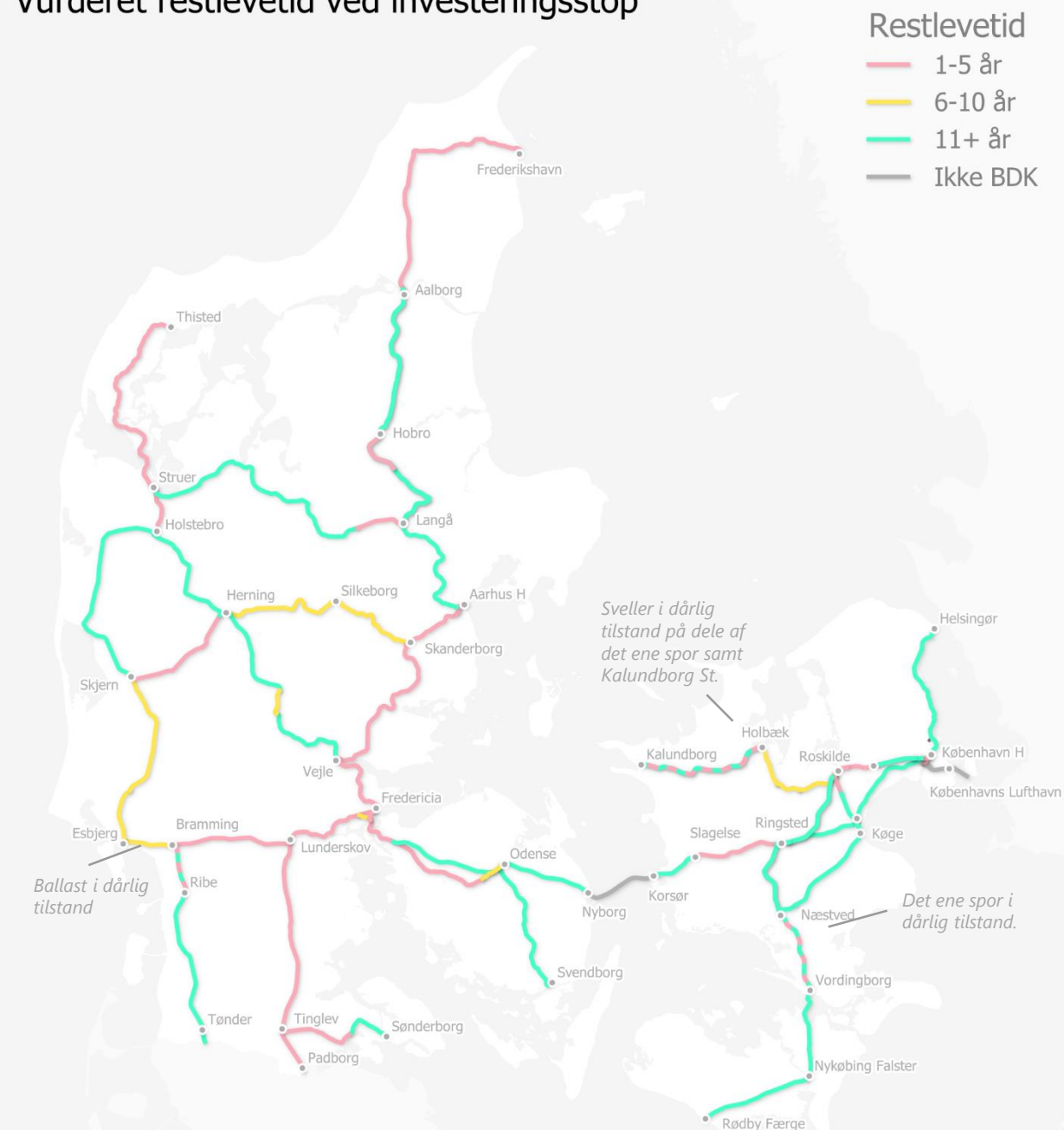
S-bane



Et aktivitetsniveau på 4,5 mia. kr.

- Analysen viser, at en bevilling på gennemsnitligt 4,5 mia. kr. i 2031-2080 rækker til optimal vedligehold på S-banen og dele af fjernbanens hovedstrækninger.
- Dette inkluderer afvikling af et efterslæb på omkring 12 mia. kr., som er opbygget ved udgangen af 2030 på banerne fremhævet på kortet. Efterslæbet forudsættes afviklet frem mod 2040 og omkostninger til en ekstraordinær vedligeholdelses-indsats forudsættes afholdt i perioden 2021-2030.
- Det er lagt til grund, at al vedligehold og fornyelse ophører for øvrige baner. Tilsvarende afvikles efterslæbet på disse baner ikke.
- Ser man bort fra afvikling af efterslæbet, er behovet for fornyelse generelt lavere i perioden 2031-2050 end i 2050-2080.

Vurderet restlevetid ved investeringsstop



Vurderet restlevetid ved investeringsstop

- Banedanmark har vurderet, hvor længe togtrafikken fortsat kan afvikles ved et investeringsstop, dvs. hvis der alene gennemføres nødvendig vedligehold.
- På baner med en vurderet restlevetid på under 10 år vil det som udgangspunkt være muligt at forlænge levetiden med 3-7 år, hvis hastigheden reduceres væsentligt på hele eller dele af banerne.
- Der er risiko for, at den faktiske restlevetid vil være kortere. Fx pga. større uforudsete hændelser som dæmningsskred eller hurtigere nedbrydning af elementer end forventet.
- Dertil kommer, at der ofte opstår behov for akut fejlretning og ekstraordinært vedligehold på gamle baner, hvis de skal holdes i drift. Der er dog også eksempler på baner i generel dårlig stand, hvor det på trods heraf indtil videre har været muligt at opretholde strækningshastigheden.
- NB: Ved et fuldstændigt investeringsstop, hvor der alene gennemføres normvedligehold, vil det allerede inden for nogle måneder forventeligt være nødvendigt at indføre yderligere hastighedsnedsættelser og/eller at lukke baner.*