

Trafikudvalget
Folketinget

MINISTEREN

Dato 15. august 2011
J. nr. 2011-2129

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 31. maj 2011 stillet mig følgende spørgsmål 1475 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Magnus Heunicke (S).

Spørgsmål nr. 1475:

"Ministeren bedes oplyse, hvor meget en fuldstændig elektrificering af jernbanenettet i Danmark skønnes at koste. Udgifterne bedes opdelt på landsdele samt på hovedstrækninger".

Svar:

Transportministeriet gennemførte i 2009 en screeningsundersøgelse af omkostningerne ved en fortsat elektrificering af banenettet, som blev afsluttet i april og derefter fremsendt til udvalget. De samlede omkostninger fra screeningsundersøgelsen fremgår nedenfor:

Tabel 1.1: Anlægsudgifter til elektrificering af banen.

	Omkostninger [mia. DKK]
Strækning (i parentes er angivet år for idriftsættelse)	
1-a Roskilde – Kalundborg (2021)	0,82
- heraf Roskilde-Holbæk	0,45
1-b Køge – Næstved (2018)	0,35
1-c Lunderskov – Esbjerg (2020)	0,85
I alt, 1-scenariet	2,02
1-scenariet uden Køge – Næstved	1,67
2-a Roskilde – Kalundborg (2013 *)	0,98
- heraf Roskilde-Holbæk	0,54
2-b Køge – Næstved (2018)	0,35
2-c Lunderskov – Esbjerg (2013 *)	0,97
2-d Fredericia – Århus (2014 *)	2,16
2-e Århus – Ålborg (2015 *)	2,73
2-f Ålborg – Frederikshavn (2019)	1,00
2-g Vejle – Struer (2021)	1,24
I alt, 2-scenariet	9,43
2-scenariet uden Køge – Næstved	9,08

Anm.: * angiver, at der indregnet udgifter til immunisering af sikringsanlæg på den pågældende strækning (i scenarium 2).

Alle tallene indeholder 50 % tillæg, jf. "Ny Anlægsbudgettering".



Det bemærkes, at 1-scenariet henviser til den situation, hvor elektrificeringen gennemføres efter udrulningen af Signalprogrammet og IC4 blev leveret som planlagt. 2-scenariet er beregnet ud fra den forudsætning, at IC4 ikke blev leveret, og at en gennemførelse af elektrificeringen af strækningerne principielt foregår så hurtigt som muligt, således at elektrisk materiel kan indsættes, og IC3-materiel kan frigøres til betjening af regionalbanestrækningerne. Det er en forudsætning for idriftsættelsesårene i scenarie 2, at projekteringen for de første strækninger blev igangsat primo 2010.

Som et led i Aftale om Bedre mobilitet blev det besluttet, at der frem til september 2011 udarbejdes en analyse af materielforudsætninger samt trafikale, miljømæssige og økonomiske aspekter af en elektrificering af banenettet. På den baggrund drøfter parterne en mulig gennemførelsesplan for elektrificering i efteråret 2011.

Dernæst udarbejdes frem til medio 2013 anlægsoverslag på udvalgte strækninger med henblik på, at der træffes en endelig principbeslutning om elektrificering af banenettet i efteråret 2013.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt