



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 26. februar 2020
J. nr. 2020-1296

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 4. februar stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Anne Valentina Berthelsen (SF).

Spørgsmål nr. 322:

Vil ministeren ud fra eksempler med sammenlignelige vilkår redegøre for, hvad udenlandske erfaringer viser om passagerpotentialet i BRT-busser sammenlignet med passagerpotentialet i jernbaner, såfremt løsningerne betjener opland og landdistrikter?

Svar:

BRT-konceptet er en kendt transportform, der er udbredt og anvendes i hele verden.

BRT er dog ikke en en-til-en løsning, men afhænger af den givne kontekst. Derfor er det også vanskeligt at foretage en direkte sammenligning af BRT-projekter i ind- og udland, eftersom de kan have forskellige karakteristika. Eksempelvis har visse projekter eget tracé på hele ruten, mens andre kun har eget tracé på dele af ruten.

De erfaringer, der indledningsvist er kigget på, stammer fra Sverige og Frankrig, og er baseret på oplysninger fra Danmarks største trafikselskab Movia. Som det fremgår af Movias forslag til Mobilitetsplan for 2020, har Malmø og den Franske by Metz oplevet en betydelig passagertilvækst efter åbningen af deres BRT-systemer. Eksempelvis Malmø Expressen oplevede det første år en passagertilvækst på 20 pct., mens BRT-løsningen i Metz har oplevet en passagertilvækst på 40 pct. siden åbningen i 2013. Derudover kan jeg også fremhæve BRT-linjen i den franske by Nantes som et interessant eksempel. Her er passagertallet tredoblet over en tiårig periode. BRT-linjen åbnede i 2006.

I tillæg hertil har en delegation fra Transport- og Boligministeriet været i Edinburgh for at besøge et BRT-lignende projekt, hvor BRT-køretøjet forventes at køre med førerløs teknologi og 80 km/t i delvist åben trafik og delvist på egen bane i 2020.



Ovennævnte erfaringer stammer fra kørsel i byer af en vis størrelse, og som nævnt vil BRT-projekter have forskellige karakteristika afhængigt af den givne kontekst.

Analysen af en BRT-løsning på Østbanen er derfor en god mulighed for at få undersøgt, om de positive erfaringer, vi kender til, kan anvendes på denne bane. En BRT-løsning på Østbanen forventes at give nogle særlige muligheder for at teste BRT-potentialet ved kørsel i et dedikeret banetracé, som muliggør en stabil drift med høj hastighed og frekvens.

Da der er tale om BRT i en anden kontekst end vi ellers har erfaring med i Danmark, er der igangsat en undersøgelse, som skal vurdere potentialet. Undersøgelsen vil dermed også komme ind på, i hvilket omfang de gode erfaringer fra udlandet kan overføres til Østbanen.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht