



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Datum: 10. juni 2020  
1020-5376

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 15. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

**Spørgsmål nr. 535:**

Vil ministeren oplyse, hvorfor ministeriet i sin pressemeddelelse under fakta fremhæver, at BRT rapporten ("Grøn, regional BRT-løsning på Østbanens tracé" af 10. juni 2020) viser, at der er miljøgevinster i forhold til CO<sub>2</sub>-udledning og partikeludledning ved en BRT-løsning fremfor tog, når rapporten klart beskriver, at der ikke er nogen forskel, såfremt busser og tog anvender de samme drivmidler (side 117)? Kan ministeren således bekræfte, at CO<sub>2</sub>-udledning og partikeludledning ved tog-løsningen vil være bedre end en BRT-løsning, såfremt toget anvender miljørigtig drivmiddel, og bussen benytter diesel?

**Svar:**

I den netop afsluttede undersøgelse har Vejdirektoratet og Cowi set på grønne BRT-køretøjer som erstatning for de eksisterende dieseltog på Østbanen. Konklusionen er, at grønne BRT-køretøjer (el, HVO og biogas) udleder mindre CO<sub>2</sub> og færre partikler end de eksisterende dieseltog. Det er for så vidt rigtigt nok, at der vil være lignende miljø- og klimamæssige effekter ved grønne togløsninger.

Man bør dog være opmærksom på, at udskiftning af togmateriel eller omlægning af jernbaneinfrastrukturen til grønne løsninger ikke er medtaget i prisen for skinnerenovering. Det gælder eksempelvis opsætning af køreledninger eller ladestandere, såfremt der ønskes eltog. De grønne BRT-køretøjer er derimod indregnet i økonomien for BRT-løsningen.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht