



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. 536:

Vil ministeren i tilknytning til BRT rapporten ("Grøn, regional BRT-løsning på Østbanens tracé" af 10. juni 2020), redegøre nærmere for de årlige driftsbesparelser ved en BRT-løsning i forhold til toget, oplyse, i hvilket omfang der er indregnet fællesomkostninger for driften af BRT samt foranledige, at der udarbejdes et reelt sammenligneligt driftsbudget for de to konkurrerende løsninger? I BRT-rapporten fremgår det, at driftsudgiften til Østbanen i 2019 var på 67,1 mio. kr., hvor de såkaldte fællesudgifter udgør 24,1 mio. kr. heraf, jf. tabel 27 i rapporten. I Movias regnskab for 2019 <https://www.moviatrafik.dk/media/7739/aarsregnskab-2019-hjemmeside.pdf> udgør de samlede fællesudgifter 347,7 mio. kr. og heraf henføres de 27,5 mio. kr. til Region Sjælland (tabel 10 side 43), dvs. at stort set alle fællesudgifter i Region Sjælland tillægges Østbanen i rapporten. Der er endvidere indregnet forskellig service i afgangene i sammenligningen, hvilket gør BRT-løsningen relativt billigere samt udeladt følgevirkninger vedr. behov for nye værkstedsfaciliteter andre steder, hvis Østbanen nedlægges.

Svar:

Da der både spørges til frekvensalternativer, værkstedsfaciliteter og driftsbesparelser for BRT-løsningen, har jeg opdelt spørgsmålet i tre dele.

Vedr. frekvensalternativer

I rapporten vedr. en grøn BRT-løsning på Østbanen er der regnet på forskellige frekvens og hastighedsalternativer, som alle har en positiv samfundsøkonomi.

Den løsning, der er mest sammenlignelig med togdriften på Østbanen inden hastighedsnedsættelsen (100/70 km/t med 15 min. drift på delstrækningen Køge-Hårlev og 30 min. drift i grenene), er fremhævet grafisk i rapporten på side 100, hvor det fremgår, at løsningen har en intern rente på 11 pct.



Hertil skal det bemærkes, at det fremgår af rapporten på side 39, at der i det foreløbige driftsoplæg for en togløsning efter en sammenlægning af Østbanen og Lille Syd fra december 2020, er ændret på de nuværende betjeningsprincipper på Østbanen, så frekvensen på delstrækningen Hårlev – Køge halveres fra fire til to afgang i timen hver vej.

Vedr. værkstedsfaciliteter

I forhold til værkstedsfaciliteterne i Hårlev bør det fremhæves, at de tog der i dag kører på strækningen Roskilde-Køge ikke benytter værkstedsfaciliteterne i Hårlev, men at det har været en del af den overdragelsesaftale som Lokal A/S har indgået med DSB, at togene fremover ville kunne benytte værkstedet i Hårlev.

I forbindelse med undersøgelsen af en grøn BRT-løsning på Østbanen er alternative muligheder til værkstedet i Hårlev ikke blevet udtømt, og vil derfor skulle undersøges yderligere, hvis Region Sjælland vælger at gå videre med at undersøge en grøn BRT-løsning på Østbanen.

Det fremgår dog af rapportens side 101, at en mulig løsning er, at aktiviteterne flyttes til Holbæk. Det vil dreje sig om syv tog fra Østbanen (midlertidigt, indtil de kan afhændes) og seks tog fra Lille Syd - i alt 13 tog.

I rapporten beskrives det, at Movia vurderer, at en flytning af de 13 tog til Holbæk vil nødvendiggøre en fuldstændig ombygning af værkstedet i Holbæk.

En sådan ombygning af værkstedet har fornylig været undersøgt i forbindelse med overvejelser om at introducere batteritog på en række af Lokaltogs strækninger. Dette er således ikke en helt sammenlignelig situation, da der er tale om en ombygning til batteritog og ikke en udvidelse til flere dieseltog. I den forbindelse blev værkstedet estimeret til at koste ca. 140 mio. kr. plus ca. 15 mio. kr. til supplerende opstillingsspor.

Da der er tale om et ikke helt sammenligneligt skøn, er der i rapporten lavet to følsomhedsberegninger, hvor den ene baserer sig på de 155 mio. kr., som antaget i forbindelse med batteritogsundersøgelsen. Den anden er foretaget ud fra en situation, hvor de samlede udgifter til ombygning af værkstedsfaciliteterne i Holbæk kun udgør 75 mio. kr.

Beregningerne kan ses på side 102 tabel 36, hvoraf det fremgår, at projektet i begge scenarier vil have en positiv samfundsøkonomi.

Vedr. driftsbesparelser

Jeg har bedt Movia om at forholde sig til den mere regnskabstekniske del af spørgsmålet.



Movia oplyser følgende:

”Region Sjælland betaler jf. budget 2020 et fast beløb på 59,2 kr. pr. bus- eller lokaltogstime til fællesudgifter i Movia. Dette beløb varierer fra år til år afhængigt af, hvor mange bus- eller lokaltogstimer regionen køber. Fællesudgifterne dækker over trafikbestilling, planlægning, billetkontrol, marketing, trafikdrift og kundefølgelse samt støttefunktionerne HR, IT og økonomi.

Region Sjællands samlede beløb til fællesudgifter i Movia var i 2019 på 27,5 mio. kr., og det tal kan findes i Movias årsrapport for 2019 på side 43, tabel 10. De 27,5 mio. kr. indgår i rapporten vedr. en grøn BRT-løsning hverken i de angivne driftsomkostninger for lokaltog eller BRT-busdriftsberegningerne.

Det er Movias vurdering, at de angivne tal i BRT-rapporten kan bruges til et reelt sammenligneligt driftsbudget for de to løsninger.

De i BRT-rapportens tabel 27 angivne udgifter på 24,1 mio. kr. vedrører ikke Movias fællesudgifter, men Lokaltogs faste omkostninger til Østbanen. I forhold til Østbanens driftsøkonomi, er udgifterne fordelt ud fra antal togkilometer, da det ikke er muligt at udskille de faste omkostninger på de enkelte lokaltogsstrækninger. Lokaltog A/S' samlede faste omkostninger lå i 2019 på 128,8 mio. kr., mens de samlede kilometerafhængige omkostninger lå på 95,4 mio. kr.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht