



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 31. august 2020
J. nr. 2020-5642

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 25. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 574

Vil ministeren kommentere hvert af de kritikpunkter, der rejses vedr. BRT rapporten ("Grøn, regional BRT-løsning på Østbanens tracé" af 10. juni 2020) i Henvendelsen fra John Poulsen, jf. TRU alm. del. bilag 398?

Svar:

I henvendelsen fra John Poulsen anføres, at der i BRT-rapporten "*Grøn, regional BRT løsning på Østbanens tracé*" af 10. juni 2020 er foretaget graverende regnefejl og udeladelser.

Denne konklusion er imidlertid baseret på misforståelser og fejlagtige sammenligninger af beregninger. Der er i John Poulsens beregninger af behovet for bustimer foretaget en sammenligning af beregninger i BRT-rapporten med nogle tidligere, meget indledende beregningsskøn, udarbejdet inden BRT-analysens kommissorium var fastlagt og analysen igangsat.

I den gennemførte BRT-analyse er det forudsat, at BRT-løsningen har mindst samme frekvens og afgang, som togløsningen før hastighedsnedsættelsen, og der er beregnet tilhørende, forventede driftsudgifter med forskellige, grønne drivmidler for BRT-løsningen. Dette kan ikke betragtes som et budget, men alene som en estimeret driftsudgift, og denne estimerede driftsudgift kan først endeligt fastlægges, når der måtte blive gennemført et udbud af BRT-kørsel på Østbanen.

Det er således misvisende at sammenligne BRT-analysens beregnede driftsudgifter til buskørsel med de udarbejdede indledende skøn, hvor der ikke er anvendt de samme forudsætninger som i BRT-analysen. Derfor er der ikke belæg for at konkludere, at der mangler 10 mio. kr. til BRT-kørsel.

Der henvises af John Poulsen til mit svar på spørgsmål 26 (TRU alm. del), men det fremgår netop af dette svar, at der på daværende tidspunkt var tale om meget indledende estimer, og at den igangsatte BRT-analyse ville give konsoliderede oplysninger.



BRT-analysen er nu gennemført, og den giver efter min opfattelse et så retvisende billede som muligt på dette indledende undersøgelsesniveau af de driftsudgifter til BRT-kørsel, der kan forventes.

I henvendelsen anføres endvidere, at der er en række omkostninger, der ikke er medregnet i BRT-analysen, men burde have været det. I BRT-rapporten er redegjort for, at ikke alle omkostninger har kunnet fastlægges inden for analysens tidsmæssige ramme og det fremgår, hvilke det drejer sig om. Det skal endvidere bemærkes, at der dels er anvendt korrektionstillæg, dels gennemført følsomhedsberegninger, der netop kan anvendes til indikation af betydningen af ændringer i anlægs- eller driftsomkostninger.

For så vidt angår spørgsmålet om "fællesudgifter" er der tale om en af John Poulsen misforstået sammenblanding af omkostninger. I tabel 27 i BRT-rapporten, er Østbanens andel af de samlede, faste driftsomkostninger i Lokaltog A/S anført, som oplyst af Movia. Disse omkostninger er imidlertid ikke sammenlignelige med de omkostninger, som John Poulsen har fundet i Movias regnskaber på ca. 28 mio. kr. i en tabel med "tilskud til fællesudgifter". Disse fællesudgifter i Movias regnskaber dækker, for al bus- og lokalbanekørsel i regionen, en række udgifter i Movia til eksempelvis billetkontrol, kundehåndtering samt forskellige støttefunktioner vedr. HR, IT og økonomi.

Det anføres, at der i BRT-rapportens samfundsøkonomiske vurdering ikke er indregnet omkostninger til flytning af værkstedsfaciliteter og tab af synergieffekt ved, at Lille Syd og Østbanen ikke vil kunne sammenkobles i en BRT-løsning. Men på BRT-rapportens side 100 er der gennemført en samfundsøkonomisk følsomhedsberegning, hvor der netop er indregnet disse omkostninger.

Der er ikke i BRT-rapporten opstillet årlige driftsbudgetter for hhv. BRT og togløsning på hhv. 17 og 56 mio. kr. De to tal anføres af John Poulsen, men fremgår ikke i BRT-rapporten.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht