



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. 580

Vil ministeren med henvisning til BRT-rapporten ("Grøn, regional BRT-løsning på Østbanens tracé" af 10. juni 2020) forklare, hvorfor en længere køretid på 5 minutter (ved kørsel med 80 km/t) ikke betyder noget for de togrejsende, når 5 minutters tidsbesparelse i et vejprojekt har stor betydning for de samfundsøkonomiske beregninger og dermed stor effekt på, om et projekt besluttes eller ej? Kan ministeren derudover bekræfte, at på strækningen Køge-Hårlev bliver rejsetiden 30 % længere med en BRT-løsning, selvom der køres op til 80 km/t, og er ministeren enig med rapportens postulat om, at tidsforlængelsen ikke har nogen effekt på passagertallet?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, der har forestået analysen. Vejdirektoratet anførte følgende, som jeg kan henholde mig til:

"Vejdirektoratet kan oplyse, at der i BRT-rapporten "Grøn, regional BRT-løsning på Østbanens tracé" af 10. juni 2020 er redegjort for de trafikale effekter, når køretiden med en BRT-løsning øges.

Det fremgår her, at den øgede rejsetid dels medfører et mindre tab af passagerer, dels medfører tidsomkostninger (negative tidsgevinster) i det samfundsøkonomiske regnestykke. Omkostningerne ved tidstabet varierer afhængigt af hastigheds- og frekvensalternativ.

I alternativ A (80 km/t på strækning – 70 km/t i kryds) øges køretiden med ca. 5,5%, når den holdes op mod den gennemsnitlige rejsetid for rejser på Østbanen.

Til beregning af passagerfracfaldet er anvendt en erfaringsbaseret elasticitetskoeficient på 0,5, som viser, at der kan forventes et fald i passagertallet på 2,8% svarende til knapt 100 passagerer.



Den samfundsøkonomiske tidsomkostning er beregnet til 71-123 mio. kr. (nettonutidsværdi) afhængig af frekvens ved BRT-kørsel op til 80 km/t. kr. Det kan oplyses, at der i den samfundsøkonomiske beregning anvendes de samme tidsværdier uanset, om der er tale om vejprojekt eller kollektivt trafikprojekt.

Langt de fleste vejprojekter giver mulighed for tidsbesparelser. Og jo flere, der opnår selv en lille tidsbesparelse, jo større betydning får den set i forhold til de andre faktorer i den samfundsøkonomiske beregning.

Forestillede man sig et vejprojekt, der medførte samme tidsforsinkelse for det samme antal trafikanter, som i BRT-analysen, ville effekten være den samme.

Hvad angår køretiden mellem Køge st. og Hårlev st. er det korrekt, at køretiden isoleret betraget mellem de to stationer forventes at stige med en BRT-løsning. I dag tager turen mellem de to stop 11-12 minutter afhængigt af ugedag, tid på dagen og kørselsretning.

Med en BRT kan forventes en køretid på mellem 12-15 minutter. Øget rejsetid fører alt andet lige til frafald af rejsende, hvilket beskrives i rapporten.

Analyse af rejsekortdata viser imidlertid, at en stor del af de rejsende fra Hårlev (og andre stationer på Øst-banen) ikke alene rejser til Køge st., men har rejsemål længere væk og skifter om til andre kollektive forbindelser på Køge st. Det er derfor ikke givet, at deres samlede rejsetid øges, selvom rejsetiden mellem de to stationer isoleret set øges. Det øgede rejsetid kan eksempelvis kompenseres for via en øget frekvens.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht