



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. 582

Kan ministeren med henvisning til BRT-rapporten ("Grøn, regional BRT-løsning på Østbanens tracé" af 10. juni 2020) bekræfte, at rapporten ikke medtager de positive effekter, det vil have på en fortsat tog-løsning, der følger af, at en sporombygning nemt og uden de store meromkostninger kan sætte hastigheden op til 120 km/t, som man har gjort i Nordjylland og heller ikke inddrager effekten af potentielle nye eller ombygning til batteritog eller hybridtog?

Svar:

Udgangspunktet for undersøgelsen "Grøn, BRT-løsning på Østbanens Tracé" har været at sammenligne en grøn BRT-løsning med køreplanen for Øst-banen 2018/2019 - inden hastigheden blev sat ned.

Det har undervejs i undersøgelsen vist sig - hvilket fremgår af rapportens side 39 og 86 - at der i det foreløbige driftsoplæg for en togløsning efter en sammenlægning af Østbanen og Lille Syd fra december 2020, lægges op til, at afgangsfrekvensen på fællesstrækningen mellem Hårlev og Køge vil blive halveret, mens køretiderne øges svagt på banen.

Begge ændringer vil isoleret set forringe servicen for de rejsende i forhold til betjeningen i 2018/2019 køreplanen på Østbanen, som denne undersøgelse har taget udgangspunkt i.

Fordele forbundet med eventuelle fremtidige hastighedsopgraderinger på Østbanen bør derfor ses i relation til det kommende driftsoplæg og ikke beregningerne i rapporten, der baserer sig på 2018/2019 køreplanen.

I forhold til effekten af potentielle nye tog eller ombygning til batteritog eller hybridtog – er det korrekt, at rapporten ikke har medtaget effekten heraf – dette gælder dog både i forhold til miljøeffekter og anskaffelsesprisen.



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

I forhold til at sammenligne den samlede økonomi for en grøn BRT-løsning med den samlede økonomi knyttet til skinnerenovering, er det derfor økonomisk til fordel for toget, at der i rapporten sammenlignes med dieseltog i stedet for grønne togløsninger.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht