



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. 585

Vil ministeren i tilknytning til BRT rapporten ("Grøn, regional BRT-løsning på Østbanens tracé" af 10. juni 2020), redegøre for, hvorfor det i rapporten antages, at antallet af passagerer med en BRT løsning vil være uændret i forhold til den nuværende tog-løsning? Dette ønskes sammenholdt med, at der er erfaringer med den såkaldte skinneeffekt og stationsnærhedseffekten, som betyder, at flere passagerer vil vælge skinnebårne løsninger. Stationsnærhedseffekten behandles blandt andet i DTU rapporten "Internationale og nationale erfaringer for effekten af forskellige typer højklasset kollektiv transport og tæthed til stationer og standsningssteder"

https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/123600948/Internationale_og_nationale_erfaringer.pdf

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, som har oplyst følgende:

"Det skal indledningsvist bemærkes, at det i BRT-analysen "Grøn, regional BRT-løsning på Østbanens tracé" af 10. juni 2020 ikke er antaget, at antallet af passagerer vil være uændret i forhold til den nuværende togløsning. Der er i rapporten redegjort detaljeret for de faglige vurderinger af det forventede passageromfang som følge af effekter fra:

- Køretider
- Frekvens
- Regularitet
- Ændret betjening
- Systemændringer

Når der i BRT-analysen er anvendt en metode, der ikke anvender trafikmodelberegninger til at estimere passagereffekter, så skyldes det konkret, at de nuværende, tilgængelige trafikmodeller har vanskeligt ved at vurdere effekterne af en BRT-løsning som koncept.

Hertil kommer, at der i analysen, jf. kommissoriet, er tilstræbt en kollektiv betjening med mindst mulige ændringer i betjeningen, hvilket i trafikmodelsammenhæng med stor sandsynlighed ikke kan udvise brugbare resultater for pas-



sagereffekter, fordi forskellene er for små i resultaterne mellem de forskellige trafikmodelkørsler.

Der henvises i spørgsmålet til DTU's rapport, der undersøger internationale erfaringer med effekten af forskellige typer højklasset transport. Undersøgelsens fokus er på effekter af etablering af ny, højklasset kollektiv infrastruktur (metro, letbaner, BRT mv.). Undersøgelsen viser, at effekterne i høj grad afhænger af, hvad situationen i bl.a. den kollektive betjening har været forud for etableringen af den højklassede, kollektive trafikbetjening.

Rapporten anfører, at det grundet store forskelle mellem systemløsninger er svært at fastslå generelle effekter af at etablere BRT. Effekten afhænger således af systemets udformning samt graden af forbedring i forhold til den oprindelige løsning.

Ved en BRT-løsning på Østbanen fastholdes en lang række af de centrale kvalitetsparametre, som tilbydes passagererne på Østbanen i dag. På den måde kan omstændighederne omkring den skitserede BRT-løsning betragtes som værende ret specielle, set i forhold til andre typer BRT-løsninger:

- linjeføringen er stort set uændret
- standsningsmønstret fastholdes
- tilgængeligheden til standsningsstederne vil være uændret og dermed også stationsnærhedseffekten
- indretning og standard af stationer og standsningssteder er uændret
- billetteringen sker uændret på perronen
- der er trafiksignal-prioritering ved vejkryds på hele tracéet
- komforten fastholdes på et højt niveau, så vidt muligt svarende til toget i kraft af dels særlige bus-typer, dels et længdeprofil på BRT-vejen, der stort set følger de nuværende skinnere horisontale og vertikale udformning i dag

I rapporten "*Grøn, regional BRT-løsning på Østbanens tracé*" redegøres der for forventede passagereffekter på side 79-84:

https://www.trm.dk/media/4588/rapport_brt-vers10_low.pdf

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht