



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 2. april 2020
J. nr. 2020-1296

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 4. februar stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Anne Valentina Berthelsen (SF).

Spørgsmål nr. 326:

Vil ministeren redegøre for, hvad det vil koste at anlægge et BRT-tracé på strækningen med Østbanens nuværende tracé inkl. anlæg på strækningen mellem Køge og Roskilde, jf. aftalen om, at Østbanen fra december 2020 skal forlænges fra Køge til Roskilde, idet Region Sjælland overtager trafikkeransvaret fra staten på denne strækning? Og vil ministeren desuden redegøre for, hvad et anlæg af et BRT-tracé på Østbanens strækning forlænget over Køge til Roskilde vil betyde for DSB's fleksibilitet?

Svar:

Det er ikke en del af den igangsatte undersøgelse at forholde sig til anlæg af en BRT-løsning på strækningen fra Køge til Roskilde, og det har heller ikke været en del af de indledende beregninger, som alene vedrører Østbanens nuværende tracé. Jeg kan derfor ikke gå nærmere ind i, hvad en eventuel forlængelse af BRT til Roskilde i givet fald ville betyde for DSB's fleksibilitet.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvad det vil koste at anlægge et BRT-tracé på Østbanen, vil jeg i det følgende gengive de helt indledende overslag vedrørende omkostningerne forbundet med at anlægge en BRT-løsning på Østbanens nuværende tracé sammenholdt med indledende overslag for, hvad det forventes at koste at reovere de nuværende jernbanespor. I overslagene indgår også overslag over driftsomkostninger.

De indledende overslag, som lå til grund for beslutningen om at igangsætte en forundersøgelse, fremgår af Tabel 1 nedenfor. Tallene baserede sig på generelle data om vej- og baneområdet og dermed ikke på konkrete data fra Østbanen.

Alle relevante poster gennemgås og konsolideres for nærværende i det igangværende analysearbejde.

**Tabel 1: Østbanen – Sporrenovering/BRT (mio. kr.)**

	Sporrenovering	BRT-løsning
Årlige driftsomkostninger	68	40
Årlige passagerindtægter	17	17
Anlægsomkostning	0	17-28
Årlig fornyelse og vedligehold	37	19
Materiel indkøb	8	0
Samlede årlige omkostninger	96	59-70
Årlig mindreudgift ved omlægning til førerløs drift	n.a.	28
Samlede årlige omkostninger (førerløs drift)	<96	31-42

De enkelte poster i tabellen gennemgås nedenfor.

Årlige driftsomkostninger

Estimat på årlige driftsomkostninger for en grøn BRT-løsning på Østbanen byggede på beregninger fra Cowi. Der blev taget udgangspunkt i en bustimepris på henholdsvis 1.000 kr. uden for myldretiden, og 1.800 kr. i myldretiden.

Bevares det nuværende jernbane-driftskoncept blev det antaget, at driftsomkostninger beløber sig til ca. 68 mio. kr. årligt. Dette baserede sig på ”Nøgletal for privatbanerne regnskabstal 2018”, som udarbejdes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Den årlige kontraktbetaling udgjorde 59,6 mio. kr. og driften af infrastrukturen udgjorde 9,3 mio. kr.

Årlige passagerindtægter

For både jernbanen og en grøn BRT-løsning blev antaget en passagerindtægt på ca. 17 mio. kr. årligt. Der blev heri ikke antaget en såkaldt ”skinneeffekt”, hvorefter 10 pct. af passagererne frafalder ved overgangen fra jernbane til bus, henset til at BRT har mange af de samme karakteristika som jernbane.



Anlægsomkostning

De anførte beløb byggede på meget de indledende overordnede overslag fra henholdsvis Vejdirektoratet og Cowi på henholdsvis ca. 600 mio. kr. og ca. 975 mio. kr. (begge inkl. 40 pct. reserve). Afskrevet over 50 år med 1,5 pct. i rente var den årlige udgift opgjort til 17-28 mio. kr.

Forskellene i overslagene skyldes, at der var lagt forskellige forudsætninger til grund. Det drejede sig blandt andet om vejbredde, mængden af autoværn, antallet af krydsningsstationer og hvor avanceret signalanlæg, der skal være ved krydsninger af banen (lyskryds eller et særligt signalsystem). Vejbredden udgør den største prisforskel i anlægsoverslagene. Disse forhold indgår som nævnt i den igangsatte analyse af en grøn BRT-løsning.

I forhold til det nuværende driftskoncept står Østbanen over for et stort renoveringsbehov. Udgiften hertil blev ikke i tabellen opgjort som en anlægsomkostning, men derimod som fornyelse af infrastrukturen og blev derfor medtaget under afsnittet fornyelse og vedligehold.

Årlig fornyelse og vedligehold

Vejdirektoratet antog ca. 19 mio. kr. årligt til fornyelse og vedligehold af BRT-infrastrukturen. Udgifterne til fornyelse og vedligehold afhænger af kørebanens bredde. Såfremt den førerløse teknologi er moden på anlægstidspunktet, kan tracéet anlægges smallere. De årlige omkostninger til vedligehold reduceres i så fald til 12 mio. kr. årligt.

Såfremt det nuværende driftskoncept bevares, skal Østbanen gennemgå renovering. Den samlede pris for denne renovering blev opgjort af Region Sjælland til ca. 660 mio. kr. I ministeriets beregninger blev investeringen afskrevet over 30 år med 1,5 pct. i rente, svarende til 27,5 mio. kr. årligt. Dertil kommer vedligehold, der udgør 9,4 mio. kr. årligt. Samlet set gav det en årlig fornyelse og vedligeholdelse på ca. 37 mio. kr. for det nuværende driftskoncept.

Materielindkøb

Ved etablering af en grøn BRT-løsning skal der ikke indkøbes materiel, da der i stedet indkøbes bustimepriser. Bustimepriserne blev indregnet i driftsomkostningerne.

Da Østbanen også står over for en fremtidig materieludskiftning, blev der i de samlede beregninger medtaget udskiftning af togmateriel. Det blev her antaget, at der indkøbes 6 tog til 32,5 mio. kr. pr. stk., afskrevet over 30 år med 1,5 pct. i rente. De 32,5 mio. kr. var et estimat for et almindeligt tog. Såfremt der ønskes batteritog eller anden type materiel, kan prisen variere.

Samlede årlige omkostninger

For en grøn BRT-løsning lå det indledende overslag de samlede årlige omkostninger fra ca. 59 mio. kr. til ca. 70 mio. kr. alt afhængigt af anlægsudgifternes



størrelse. For det nuværende driftskoncept med sporrenovering lå overslaget for de samlede årlige omkostninger på ca. 96 mio. kr.

Samlede årlige omkostninger ved førerløs drift

Med en antagelse om at man i fremtiden kan køre en grøn BRT-løsning uden chauffør, blev det overordnet skønnet, at man årligt vil kunne spare 70 pct. af driftsomkostningerne, hvilket alt andet lige vil give en mindreudgift på 28 mio. kr. årligt, som eksempelvis kunne anvendes til at øge frekvensen uden for myldretiden. Det var endvidere forventningen, at der inden for det nuværende driftskoncept vil være mindreudgifter ved overgang til førerløs drift. Omfanget af besparelserne kunne ikke umiddelbart opgøres.

I forhold til de helt indledende overslag vedrørende driften og den dertilhørende økonomi udestår en lang række spørgsmål vedrørende bl.a. hastighed, sikkerhed og frekvens, som alle indgår i den igangværende undersøgelse, som udføres af Vejdirektoratet og forløber frem til sommeren 2020.

Når undersøgelsen er afsluttet, vil der være et mere oplyst grundlag, som Region Sjælland kan træffe beslutning ud fra, når regionen skal vurdere, om de ønsker at omdanne Østbanen til en grøn BRT-løsning eller at renovere sporene.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht