

målet omtalte mistanke om, at den pågældende rapport ikke er en neutral analyse af de forskellige trafikale løsninger for København. Dette gælder i hele det undersøgelsesarbejde, som er udført for Ørestadsselskabet af en række af Danmarks største og mest seriøse ingeniør- og arkitektrådgivningsfirmaer.

Spm. nr. S 468

Til finansministeren (13/11 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Kan ministeren oplyse, hvilke andre europæiske byer, som minder om København (middelalderby, indbyggertal osv.), der har indført et førerløst minimetrosystem, og kan ministeren samtidig oplyse, hvor mange tilsvarende byer i Europa der indfører eller videreudbygger de langt billigere og mere fleksible lightrail/Supertramssystemer?«

Begrundelse

Minimetrosystemet er meget kostbart i anlæg, drift og reinvestering. Der ønskes en total liste, således at det klart fremgår, om København har valgt et system, der er trendsættende i Europa eller for den sags skyld på verdensplan. Der ønskes kun oplysninger om idriftsatte systemer.

Svar (22/11 95)

Finansministeren (Mogens Lykketoft): Spørgsmålet har været forelagt Ørestadsselskabet, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Ingen byer betegner deres metrosystem som en »minimetro«. Heller ingen leverandører betegner deres produkt som en »minimetro«. Begrebet er introduceret i Ørestadsloven som et muligt bybanesystem i København. Med forståelsen »mini« foran »metro« signaleres, at der er tale om et metrosystem med relativt små dimensioner optimeret i forhold til kapacitetsbehov og anlægsomkostninger. Velkendte ældre metrosystemer, hvor man på tilsvarende måde har forsøgt at minimere dimensionerne, er Londons »tube«-linjer og Berlins »Kleinprofil«-linjer. Velkendte nye eksempler på små metror er VAL-systemerne i Lille og Toulouse.

Også betegnelsen »lightrail/Supertram« er udefineret. Der hersker næsten total navneforvirring på dette område. Så vidt vides er det eneste system, der selv betegner sig som »light rail«, (mini)metroen »Docklands Light Railway« i London, medens f.eks. den nye sporvej i Manchester betegner sig selv som »Metrolink«. »Supertram« er navnet på den nye sporvej i Sheffield, men så vidt vides ikke anvendt andre steder.

Uanset denne navneforvirring antages det, at spørgeren ønsker en sammenligning mellem et moderne sporvejssystem, som kan køre i kontakt med den øvrige gadetrafik, og et (mini)metrosystem, som kører helt på eget banelegeme. Forskellen er primært, at det moderne sporvejssystem er let tilgængeligt, men har relativt lav rejsehastighed, relativt lille kapacitet, stor ulykkesrisiko og lav driftspålidelighed. Til forskel herfra har metroen en relativt høj rejsehastighed, relativt stor kapacitet, en meget lille ulykkesrisiko og høj driftspålidelighed.

Metrosystemet er på grund af de nødvendige tunnelstrækninger i de tætte bydele typisk dyrere at anlægge end sporvogne, men har samtidig på grund af den højere rejsehastighed en tilsvarende større passagertiltrækning og derfor bedre driftsøkonomi. Med den af Folketinget valgte linjeføring for bybanen i København, hvor betydelige dele forløber igennem eksisterende banelinjer og endnu ikke bebyggede byudviklingsområder, bliver forskellen i anlægsomkostninger dog forholdsvis beskedent. Ud fra en samlet vurdering er der således kun en begrænset økonomisk forskel mellem et moderne sporvognssystem og en metro i København, og til metroens fordel.

Ved sammenligningen af forskellige bybanesystemers fordele og ulemper er størrelsen af byen naturligvis af væsentlig betydning. I den forholdsvis store by har høj rejsehastighed, stor passagertiltrækning og dertil svarende kapacitet større betydning end i den forholdsvis lille by. Rimeligheden af at afholde de normalt større anlægsinvesteringer i en metro er naturligvis stigende med bystørrelsen og passagermængderne. Ser man på forholdene i Frankrig, hvortil spørgeren henviser i spørgsmålene nr. S 469, 470 og 471, tegner der sig da også et ganske klart billede. De store byer Paris, Lyon, Lille, Marseilles og Toulouse, dvs. byområder med mere end ½ mio. indbyggere, har alle metrosystemer som primære systemer, medens en række mindre byer fra ½ mio. indbyggere og nedefter,