

Nantes, Rouen, Strasbourg, Grenobles og St. Etienne, har valgt at satse på sporveje som primære systemer. Ser man på det samlede antal passagerers benyttelse af metrosystemer henholdsvis sporvognssystemer i ovennævnte byer over et år, er fordelingen ca. 95 pct. i metroen og ca. 5 pct. i sporvognene.

Spørgeren nævner specielt spørgsmålet om førerløs kørsel. Dette spørgsmål har ikke haft betydning for valget af en metroløsning frem for en sporvognsløsning i København. Når der er valgt en metroløsning, er der imidlertid mulighed for at vælge imellem tre principielt forskellige kørselsformer, nemlig førerbetjente tog, automatisk kørende tog *med* fører og automatisk kørende tog *uden* fører.

I Frankrig, som spørgeren refererer til, kan valget af løsninger resumeres således: I Paris er de 13 almindelige metrolinjer siden 1960'erne alle omstillet til automatisk kørsel. Den 14. metrolinje, der er under anlæg gennem Paris' centrum, fra starten automatisk kørsel uden fører. Derefter er det hensigten at omstille de 13 gamle metrolinjer til førerløs kørsel. De særskilte ekspresmetrolinjer, der ligesom S-banen i København er integreret i statsbanenettet, har derimod fortsat førerbetjening. I Lyon har de 2 ældste metrolinjer automatisk kørsel med fører, medens den senest åbnede metrolinje har førerløs kørsel. I Marseilles har metroen automatisk kørsel, medens de nye VAL-metroer i Lille og Toulouse har førerløs kørsel. Det sidste gælder også den VAL-metrostrækning ved Orly-lufthavnen, som spørgeren henviser til i spørgsmål nr. S 470 og 471.

Automatisk kørsel findes på omkring halvdel af verdens ca. 75 metrosystemer. Førerløs kørsel findes endnu kun på få metrosystemer, men andelen er stigende. F.eks. står metroen i Frankfurt over for forsøgsvis omstilling af en første strækning til førerløs kørsel. Medregnes små systemer, bl.a. ca. 20 lufthavnssystemer, eksisterer der i alt 40-50 førerløse systemer i dag.

Med valget af førerløs kørsel har Ørestadsselskabet således blot bragt sig på højde med udviklingen. Det skal dog understreges, at bybanens tog ikke bliver ubemandede. Den spæde fører vil blive erstattet med en servicemedarbejder i hvert tog. Dette vil give større tryghed og bedre service for passagererne og medarbejderne en mere meningsfuld opgave end den passive og sløvende overvågning af et i øvrigt automatisk kørende tog.

Med disse nødvendige forklaringer kan der opstilles en oversigt over nye systemer som ønsket af spørgeren. Oversigten er afgrænset til byområder med mere end 1 mio. indbyggere (svarende til København) inden for EU. De nævnte systemer er påbegyndt inden for de seneste 25 år, og det er systemer, som berører centrale byområder.

I følgende byområder er ibrugtaget nye metrosystemer:

- Bruxelles (1976)
- Lille (1983) (førerløs)
- London (1987) (førerløs)
- Lyon (1978) (nyeste linje fra 1991/92 førerløs)
- München (1971)
- Napoli (1992)
- Newcastle (1980)
- Nürnberg (1972)
- Wien (1976)

I følgende byområder er eksisterende sporvejsstrækninger i en glidende proces omstillet til metrosystemer:

- Düsseldorf
- Köln
- Stuttgart
- Valencia

Også ibrugtagningen af regionale metrosystemer («S-baner») i en række nye byområder opfylder ovennævnte kriterier.

Endelig er der i følgende to byområder ibrugtaget nye sporvejsystemer:

- Manchester (1990)
- Sheffield (1994)

Det er i praksis umuligt for den samme periode at opstille en oversigt over samtlige ændringer af sporvejsystemer og metrosystemer i EU-byområder med mere end 1 mio. indbyggere. Det er imidlertid ganske klart, at metrosystemerne løbende har overtaget en stadig større andel af transportarbejdet på bekostning af sporvejsystemerne.«

Spm. nr. S 469

Til finansministeren (13/11 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Kan ministeren bekræfte, at minimetrosystemet AEG i Berlin er revet ned, og at AEG har opgivet at videreudvikle minimetrokonceptet på grund af manglende interesse fra tyske byer, og at Strasbourg, Bordeaux og Rouen i Frankrig