

i sidste øjeblik valgte et billigere og mere byvenligt lightrail/Supertramssystem?»

**Svar (22/11 95)**

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

Spørgsmålet har været forelagt Ørestadsselskabet, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»I årene før Berlinmurens fald opbyggede det tyske firma AEG i Berlin en forsøgsstrækning med en ny banetype, på dansk betegnet »magnetbane«. Den forholdsvis korte strækning lå i et stort set ubebygget område tæt ved Muren. Strækningen var delvis anlagt på banelegemet for en eksisterende metrostrækning, hvor trafikken var indstillet på grund af Murens etablering. Prøvekørslerne på magnetbanen var netop afsluttede og alle nødvendige godkendelser givet, da Muren faldt. Det presserende behov, der herved opstod for retablering af den tidligere hovedmetrolinje, betød, at forsøgsstrækningen i hast måtte demonteres.

AEG's fremtidsplaner for denne specielle magnetbaneteknik kendes ikke. AEG har imidlertid en betydelig markedsandel som leverandør af både metro- og sporvejssystemer. AEG er blandt de prækvalificerede tilbudsgivere til bybanen. Andre prækvalificerede tilbudsgivere er det tyske Siemens, det svensk-schweiziske ABB i samarbejde med det franske MATRA, det italienske ANSALDO og det canadiske BOMBARDIER, der alle tilsvarende har betydelige markedsandele som leverandører af både metro- og sporvejssystemer.

Med hensyn til de nævnte franske byer henvises til svaret på spørgsmål nr. S 468, idet dog bemærkes, at der, så vidt det har været muligt at få oplyst, ikke er truffet nogen beslutning om systemvalg i Bordeaux.

Det skal tilføjes, at et »Lightrail/Supertramssystem« ikke er mere byvenligt end et metrosystem som det, der er valgt i København. Tværtimod. Hvor middelalderbyen og den øvrige tætby lades uberørt af et metrosystem bortset fra lokale indgreb ved stationerne, ville den moderne sporvognsløsning medføre væsentlige indgreb i disse miljøfølsomme historiske bydele. I anlægsperioden ville der således blive tale om meget betydelige anlægsarbejder i samtlige gader, som berøres af sporvejslinjer, og efterfølgende ville sporvejen, når den var taget i brug, give betydelige ulemper i form af et højt ulyk-

kesniveau på grund af kontakten med gadetrafikken, visuelle problemer med køreledningsanlægget, især foran historiske bygninger, barriereeffekt, bortfaldne facadeparkeringsmuligheder osv.»

**Spm. nr. S 470**

Til finansministeren (13/11 95) af:

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Kan ministeren bekræfte, at en traditionel metroby som Paris i 1992 har introduceret et Supertramssystem, og at den eneste førerløse minimetrolinje, som Paris har i form af en lufthavnforbindelse, er gået konkurs som følge af, at tilbagebetaling og forrentning af anlægsinvesteringerne ikke var mulig?«

**Svar (22/11 95)**

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

Spørgsmålet har været forelagt Ørestadsselskabet, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Det kan bekræftes, at der i Paris er anlagt en omegnssporvejslinje. Linjen, der har karakter af en tværgående ringlinje, ligger uden for Paris' centrale dele. Overført til københavnske forhold ville linjen svare til en sporvejslinje anlagt i f.eks. Rødovrevej eller Tårnvej som en tværforbindelse mellem S-togsstationer på Høje Taastrup- og Balleruplinjerne. I Paris' omegn etableres der yderligere sådan en tværforbindelse gennem omstilling af en lokalbane til sporvejsdrift.

Ser man på passagerernes benyttelse af metrosystemerne henholdsvis sporvognssystemet i Paris, er fordelingen ca. 99 pct. henholdsvis ca. 1 pct., altså en total metrodominans.

Om den konkursramte lufthavnforbindelse kan følgende oplyses: I langt de fleste bytrafiksystemer i verden dækker billetindtægten end ikke de rene driftsudgifter. Det gælder også i København for HT og DSB. Enkelte systemer, bl.a. metron i Lille, er i stand til af billetindtægterne at betale driftsudgifterne og derudover yde et delbidrag til tilbagebetaling af anlægsudgifterne, således som det også er forudsat for Ørestadsselskabets system.