

Spm. nr. S 752

Til finansministeren (13/12 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Finder ministeren det hensigtsmæssigt, at Ørestadsselskabet i deres beslutningsgrundlag, jf. Cowiconsults rapport af 12. oktober 1994, ikke har undersøgt kombinationen af sporvogn i gadeniveau sammen med førerbetjent lightrail, og vil ministeren i denne forbindelse oplyse, hvem der har truffet denne beslutning og hvornår?«

Begrundelse

I Cowiconsults rapport af 12. oktober 1994 er der på side 4 oplistet nedenstående 3 tekniske løsninger:

1. Automatisk minimetro
2. Sporvogn i gadeniveau
3. Førerbetjent lightrail

Rapporten belyser derfor ikke den typiske europæiske anvendelse af lightrailsystemet, hvor kombinationen af en ubane i tunnel og overfladebetjening er udbredt i mange byer. Dette er lightrailsystemets stærke side kontra det lidet fleksible minimetrosystem.

Ørestadsselskabet fremhæver endvidere byerne Köln, Düsseldorf og Stuttgart som et eksempel på metrosystemet i tyske byer. Disse byer har netop kombinationen af tunnelført og overfladelightrail. Dette giver en meget fleksibel kollektiv trafikafvikling af høj kvalitet, fordi systemerne spiller sammen, hvilket ikke er tilfældet for det isolerede minimetrokoncept.

Svar (22/12 95)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Ifølge Ørestadsloven skal Ørestadsselskabet undersøge forskellige letbanesystemer, bl.a. moderne bybaner og automatiske banesystemer som f.eks. minimetro. Beslutningen om, hvilke tekniske løsningsmuligheder der skal undersøges, er i overensstemmelse med loven truffet af Ørestadsselskabet.

Jeg har derfor forelagt spørgsmålet for selskabet, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»I begrundelsen for spørgsmålet efterlyses en belysning af »den typiske europæiske anvendelse af lightrailsystemet, hvor kombinationen

af en ubane i tunnel og overfladebetjening er udbredt i mange byer.«

I de europæiske storbyområder har de skinnearne kollektive transportmidler fulgt en række forskellige udviklingsmønstre. Fælles for de fleste udviklingsmønstre er dog, at man har påbegyndt anlæg af metroer og i takt hermed afviklet sporvejslinjer.

De forskellige udviklingsmønstre kan kort resumeres således:

- I en række storbyer, f.eks. London, Paris, Vestberlin, Hamburg, Stockholm og Madrid, har man ført udviklingen til ende og helt eller næsten helt afviklet sporvejsdriften.
- I andre storbyer er udviklingen påbegyndt, men ikke ført til ende, det vil sige, at byen har både et metrosystem og et sporvejsystem. Det gælder f.eks. München, Nürnberg, Østberlin, Wien, Rom og Milano.
- I nogle, især tyske, storbyer har man i stedet for anlæg af et helt nyt metronet påbegyndt en glidende ombygning af sporvejsnettet hen imod metrostandard. Det vil sige, at banen i første omgang befares af sporvejsmateriel, indtil hele strækningen er fuldt ombygget til metrodrift. I Tyskland tales om Stadtbahnkonceptet, i Bruxelles om Premetro.
- I en række storbyer har man helt afskaffet sporvejsnettet og først senere begyndt at opbygge et metronet. Det gælder byer som Newcastle, Lyon, Lille og nu altså også København.
- Endelig findes der to eksempler, Manchester og Sheffield, på, at storbyer, efter at sporvejsnettet var afskaffet, ikke bygger metro, men i stedet genindfører sporvejsdrift i de centrale bydele.

Der findes imidlertid ingen eksempler på, at storbyer, hvor sporvejsdriften én gang er afviklet, har opbygget et blandet metro- og sporvejsystem. Det af spørgeren fremhævede kombinerede system er således alene kendt som en mulig overgangsløsning i storbyer, der har bevaret sporvejsdriften. Tendensen i nye metrobyer som Lyon og Lille er den modsatte. I lighed med de fleste ældre metrosystemer, f.eks. London, Paris, Berlin, Hamburg og Stockholm, opbygges metronettet i disse byer som teknisk set uafhængige linjer, således at man opnår en stor robusthed over for, at problemer på én linje breder sig til hele systemet.

Den fuldstændige adskillelse fra gadetrafikken og den tekniske adskillelse af de enkelte linjer er årsagen til, at de fleste vesteuropæiske