

metrosystemer har en overbevisende høj drifts-påidelighed. I modsætning hertil er Akilleshæ-len på Københavns S-bane-net netop integratio-nen af i alt 6 banelinjer på strækningen mellem Hovedbanegården og Svanemøllen.

Uanset at en kombination af metro og gade-sporvej således ikke kendes fra europæiske storbyer, der har afskaffet sporvejsnettet, har Ørestadsselskabet alligevel medtaget en sådan løsning i sin sammenligning af banesystemer.

Blandt de løsningsmuligheder, som Øre-stadsselskabet har undersøgt, indgår der således en førerbetjent lightrail, der er en kombination af en tunnelbane og en overfladebane. Det undersøgte lightrailprojekt forudsætter kørsel i tunnel mellem Forum Station på Frederiksberg og Christmas Møllers Plads på Amager, i alt ca. 5 km. Den resterende del af lightrailstrækning-en, eller ca. 17 km, er overfladebane, der kører dels på gadestrækninger dels i egen linjeføring, hvor dette er muligt. Der henvises til vedlagte rapport »Systemsammenligning, Resumé af dis-positionsforslag, februar 1995«. (Ikke optrykt her).

Den af spørgeren efterspurgt løsning er såle-des undersøgt, og den er indgået i selskabets beslutningsgrundlag på lige fod med en gade-sporvogn og en minimetro.«

Spm. nr. S 753

Til finansministeren (13/12 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren oplyse, hvornår kriterierne for undersøgelsen af valg af linjeføring, systemvalg m.v. blev fastlagt – og i denne forbindelse oply-se, om ministeren finder det hensigtsmæssigt, at spørgsmålet om »banen skal være automatisk kørende med synligt servicepersonale eller førerbetjent« har været en af de afgørende prio-riteter for Ørestadsselskabet?«

Begrundelse

I Cowiconsults rapport anføres følgende: »To beslutninger har afgørende indflydelse på systemets udformning:

- Skal der køres ude af niveau med den øvrige trafik – helt eller delvis.
- Skal banen være automatisk kørende med synligt servicepersonale eller førerbetjent.«

Ministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 468 forekommer derfor forkert, da det her fremhæ-ves, at ovennævnte ikke har været af afgørende betydning.

Svar (22/12 95)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Ørestadsselska-bet, som har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Kriterierne – som blev fastlagt forud for bestyrelsens valg af banesystem i oktober 1994 – for valg af banesystem har været følgende:

- Passagerernes behov:
- høj hastighed
- stor hyppighed
- høj driftssikkerhed
- Miljø:
- flest muligt i kollektiv trafik
- færrest miljøgener både i anlægsfase og under drift
- færrest trafikulykker
- Økonomi:
- anlægsomkostninger
- driftsudgifter og driftsindtægter.

Ud fra disse kriterier valgte selskabets besty-relse minimetroen.

Spørgsmålet om automatisk kørsel kontra førerbetjent kørsel har, således som det også fremgår af finansministerens svar på spørgsmål nr. S 468, ikke haft betydning for Ørestadssel-skabets valg af banesystem. Dette spørgsmål er der først efterfølgende blevet taget stilling til.«

Spm. nr. S 754

Til finansministeren (13/12 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Mener ministeren, at Ørestadsselskabets beslutningsgrundlag for systemvalg i tilstræk-keligt omfang har behandlet sammenhængen og overgangene mellem den eksisterende kollekti-ve trafik og Ørestadsbanen – samt behandlet spørgsmålet om en fortsat udbygning af den kollektive trafikbetjening?«