

Begrundelse

HT var ikke på beslutningstidspunktet blevet hørt i sagen, og HT har planlægningskompetencen i HT-området for trafikplanlægning.

Svar (22/12 95)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

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

»Bybanen indgår i Kollektiv Trafikplan 1993 udarbejdet af HT og DSB. Desuden er der udarbejdet et særskilt tillæg til Kollektiv Trafikplan 1993 om indpasningen af minimetroen i den samlede udbygning af det kollektive trafiknet i Hovedstadsområdet. Dette tillæg er udarbejdet af HT, DSB og Ørestadsselskabet i fællesskab.

HT har således ligesom DSB været inddraget i planlægningen af bybanen, ligesom bybanens sammenhæng med det eksisterende og fremtidige kollektive trafiksystem indgik som en del af grundlaget for Ørestadsselskabets valg af banesystem. Bl.a. var vurderingen af de tre banesystemers evne til at tilgodese passagerernes behov baseret på undersøgelser af disse systemers virkninger på det samlede kollektive trafiksystem.«

Spm. nr. S 755

Til finansministeren (13/12 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Kan ministeren bekræfte, at Ørestadsselskabet i deres beskrivelse, jf. Cowiconsults rapport af 12. oktober 1994, af det rullende materiel for lightrailsystemet har valgt et system med en af de tungeste og mindst fleksible enheder (50 t, 2,65 m brede og med indstigningshøjde på 100 cm), og at der findes langt mere fleksible og lette systemer i brug i Europa?«

Begrundelse

Disse forudsætninger fører automatisk til en kunstigt for stor budgetsætning for lightrailsystemet i sammenligningsgrundlaget lightrail/minimetro; f.eks. regnes med etablering af peronarlæg i gadeniveau med en højde på 100 cm.

I det øvrige Europa regnes som hovedregel med lettere, smallere og fleksible lavgulvsvogne på 30 t og 230 cm brede med direkte indstigning fra gadeniveau.

Det synes, som om man vil gøre lightrailsystemet mere klodset og dyrt, end det i virkeligheden er, og den manglende bedømmelse af det kombinerede lightrailsystem i overflade- og tunneltrafik med lavgulvsmateriel er en oplagt mangel og naturligvis umulig med det valgte rullende materiel.

Svar (22/12 95)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

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

»I begrundelsen for spørgsmålet henvises til, at »i det øvrige Europa regnes som hovedregel med lettere, smallere og mere fleksible lavgulvsvogne på 30 t og 230 cm brede med direkte indstigning fra gadeniveau.«

Bredden på de af Ørestadsselskabet beskrevne lightrailvogne på 2,65 m er en standardbredde fastlagt i de tyske normer. Den tillader 2+2 sæder på tværs i vognen. Standarden er fulgt på alle tyske Stadtbahn/lichtrailssystemer. Standarden har også stor udbredelse uden for Tyskland, f.eks. er vognene på de to nye systemer i Manchester og Sheffield og overgangssystemet Sneltram i Amsterdam 2,65 m brede. 2,65 m er således de facto-standard for nye, tungt trafikerede systemer. Og den pågældende strækning i København er tungt trafikeret. Passagerprognoserne for såvel sporvognsløsning som lightrail-løsning anbringer disse systemer blandt de absolut tungest trafikerede systemer af deres type, og valget af bredden 2,65 m er derfor oplagt. Ældre sporvejssystemer er derimod normalt bundet af den sporafstand, som sporene engang er udlagt med. Her er vognbredden på 2,1 m og 2,3 m hyppigt forekommende. Også det nye franske sporvejsmateriel er typisk kun 2,3 m bredt.

Uanset at 2,65 m således er en indlysende standard for nyt materiel på en strækning med en så tung passagerbelastning, som der er tale om på bybanen i København, er også bredden 2,3 m nøje overvejet. Den sparede bredde viste sig imidlertid ikke tilstrækkelig til at muliggøre nogen væsentlig forbedring af gadetværsnittet.