

Med hensyn til vognulv højden på 1,00 m gælder tilsvarende, at der er tale om en standardhøjde fastlagt i de tyske normer. Standarden er fulgt på de tyske Stadtbahn/lightrailssystemer og f.eks. på overgangssystemet Sneltram i Amsterdam. De visuelle problemer med lightrail-løsningens i alt 5 stationer i gaderum har dog medført, at Ørestadsselskabet også har inddraget en lightrail med lavgulvsmateriel svarende til materiellet anvendt i sporvognsløsningen i systemsammenligningen. Der henvises til den under spørgsmål S 752 omtalte systemsammenligningsrapport.

Med hensyn til vægten på 50 t gælder tilsvarende, at der er forudsat anvendt sædvanligt forekommende nyere materiel, som benyttes på de tyske Stadtbahn/lightrailssystemer. Der er imidlertid supplerende foretaget en sammenligning med sporvogns- og lightrailmateriel med en vægt på 40 t. Med en vægt på 40 t for en 35 m lang og 2,65 m bred vogn er der tilstræbt det absolut letteste materiel på markedet. Det kan til sammenligning oplyses, at lavgulvsvognen fra Grenoble, der fortsat leveres, er 29 m lang, 2,3 m bred og vejer 44 t.«

### Spm. nr. S 756

Til finansministeren (13/12 95) af:

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

»Kan ministeren nævne nogle steder i Europa, hvor man som beskrevet i Ørestadsselskabets beslutningsgrundlag beslutter at anlægge et nødspor – i dette tilfælde via Amager Boulevard – Rådhuspladsen – på ca. 5 km, som ikke skal benyttes i daglig drift, og hvordan vil ministeren i øvrigt forklare, at disse spor og perronanlæg ikke skulle benyttes i daglig drift?«

### Begrundelse

De trafikale fordele ved betjening af f.eks. Rådhuspladsen er ikke beskrevet, men kun den forøgede anlægsudgift til det ca. 5 km lange nødspor over Rådhuspladsen er medtaget. Rapporten må betegnes som misvisende og mangelfuld og ikke egnet som beslutningsgrundlag.

### Svar (22/12 95)

**Finansministeren (Mogens Lykketoft):**

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

»Det i sporvognsløsningen beskrevne nødspor eller omløb, som ikke er tænkt benyttet i daglig drift, men kun i tilfælde af driftsforstyrrelser, er medtaget for at gøre sporvognsløsningen så robust som mulig.

Det skal her tages i betragtning, at der i givet fald ville være tale om at etablere en sporvej igennem de tættest og mest trafikerede dele af en storby. Demonstrationer, klapp problemer på Knippelsbro, større brande, ulykker, cykelløb etc. vil give langt flere store afbrydelser, end tilfældet er for de systemer, der er ført under city i tunnel. For i nogen grad at kunne kompensere herfor er omløbet medtaget. Omløbet vil således under større afbrydelser gøre det muligt at føre sporvognstog fra Amagergrenene og Frederiksberggrenen frem til Hovedbanegården i stedet for Nørreport. Tilsvarende omløbsmuligheder fandtes i nettet hos de tidligere Københavns Sporveje og findes i dag i tungt trafikerede sporvejsnet som Karlsruhe og Göteborg. Göteborg Sporveje har i øvrigt deltaget som rådgiver for Ørestadsselskabet og har som sådan haft væsentlig indflydelse på alle driftsafviklingsmæssige spørgsmål.

At omløbet ikke er medtaget som en linje i normal drift med de betjeningsmæssige fordele, dette eventuelt kunne indebære, skyldes, at en sådan linje ikke indgår i lovgrundlaget for bybanen. Omløbet er derfor alene medtaget som et teknisk nødvendigt supplement til en sporvognsline igennem centrum af København på samme måde, som der i tunnelen er medtaget de nødvendige krydsningsmuligheder mellem sporene for at sikre en god driftspålidelighed.

Til gengæld er omløbet i overensstemmelse med sit formål forudsat udført meget simpelt og belaster derfor kun anlægsomkostningerne med godt 100 mio. kr. Omløbet har således kun marginal indflydelse på anlæggets økonomi, og anlægsomkostningen er fremgået særskilt i de rapporter, der har ligget til grund for systemvalget. Omløbet har derfor ikke påvirket sammenligningsgrundlaget for de tre banesystemer.«