

Spm. nr. S 757

Til finansministeren (13/12 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren fremsende beregninger, der viser minimetrosystemets rejsetider, og endvidere oplyse, om transporttiden på eskalatorer og elevatorer er medtaget, da stationerne er planlagt til at ligge 25 m under jorden?«

Begrundelse

Normalt tager det mellem 2 og 2½ min. – uden kø – at komme op eller ned i et rulletrappesystem. Disse 5 min. (2×2½ min.) bør lægges til rejsetiden.

Endvidere er stationsafstanden i minimetrosystemet meget stor, således at transporttiden til og fra en station burde medregnes i form af en eller anden faktor sammenholdt med en normal stationsafstand af 300–600 m.

Svar (22/12 95)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

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

»Der vedlægges en oversigt over rejsetider med minimetroen. I rejsetiderne indgår køretid

og ophold ved stationer, men ikke transporttiden på eskalatorer og elevatorer.

Det kan oplyses, at de dybe stationer ligger 20 m under terræn, og at det tager ca. 1 minut at bevæge sig mellem perronen og gadeniveau. Det svarer til ventetiden ved de fleste lyskryds i København.

Afstanden mellem stationerne på minimetroen er i gennemsnit 800–900 m. En gadesporvogn i samme linjeføring ville have stoppesteder med en afstand på 600–700 m. Dette hænger sammen med de to systemers forskellige formål. Metroen er velegnet til meget store trafikstrømme, der skal hurtigt frem. Derfor har den færre stop. Dette er tilfældet for den her omhandlede strækning. På andre mindre befærdede strækninger er der behov for en fladedækkende trafik med mange stop, der kan bringe passagererne tæt på deres bestemmelsessted. Dette giver til gengæld langsom kørsel.

I de passagerprognoser, der er udarbejdet som grundlag for valget mellem de forskellige banesystemer, indgår blandt andet:

- Afstanden til stationerne. – Tid til at komme ned på og op fra stationen.
- Ventetid på stationen.
- Skiftetid mellem forskellige trafikmidler.

Dette svarer til den praksis, som er anvendt i de beregninger, som HT, DSB og Ørestadsselskabet i fællesskab har fået udført i forbindelse med tillæg til Kollektiv Trafikplan 1993.«