

Spm. nr. S 758

Til finansministeren (13/12 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Vil ministeren fremsende en detaljeret budget-sætning for minimetroen på den nuværende S-togs-linje Frederiksberg-Vanløse?«

Begrundelse

Den nuværende S-togs-strækning kunne uden større udgifter ændres til et lavgulvslightrail-koncept.

Vælger man på et eller andet tidspunkt at omstille S-togs-linjen – ydre bybane – ringlinje: Hellerup-Vanløse-Ellebjerg – til en minimetro, bliver det en meget større anlægsinvestering end nødvendigt. Denne linje kunne næsten omkostningsfrit omstilles til et tilsvarende light-rail system – identisk med Vanløse-Nørreport-Ørestaden, såfremt man her havde valgt et lightrailkoncept.

Svar (22/12 95)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

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

»Der er endnu ikke udarbejdet et projekt for minimetroen på den nuværende S-togslinje mellem Frederiksberg og Vanløse, hvorfor der ikke foreligger noget detaljeret anlægsbudget for strækningen.

Det kan imidlertid oplyses, at den tunge infrastruktur: spor, broer, perroner, stationer m.v. kan bevares og genanvendes i samme omfang, uanset om der omstilles til en minimetro eller en lightrail. Strømsystem og styresystem skal til gengæld udskiftes såvel for en minimetro som for en lightrail. Og udskiftningen er forbundet med stort set samme omkostninger, hvad enten der er tale om en minimetro eller en lightrail.

På denne baggrund har valget mellem minimetroen og lightrailsystemet således ikke væsentlig indflydelse på omkostningerne ved at omstille banestrækningen Frederiksberg-Vanløse til et nyt banesystem og derfor heller ikke på mulighederne for og omkostningerne ved eventuelt at omstille S-togs-ringbanen til et lettere banesys-

tem, lightrail eller minimetro, hvis dette måtte ønskes.«

Spm. nr. S 759

Til finansministeren (13/12 95) af:

Jens Løgstrup Madsen (V):

»Findes der i dag et kort over København med fremtidige minimetrolinjer indtegnet, og er endvidere den meget større anlægsinvestering til et sådant minimetrosystem for København kalkuleret og sammenholdt med et lightrailsystem?«

Svar (22/12 95)

Finansministeren (Mogens Lykketoft):

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

»I Trafikministeriets rapport om en østlig havnetunnel fra foråret 1995 er der foretaget en vurdering af en minimetro mellem Østamager og Østerport. Omkostningerne til denne strækning er vurderet til 1,2-2,0 mia. kr.

Herudover foreligger der ikke på nuværende tidspunkt en vurdering af en udbygning af minimetroen i København. Vurderingen af en videre udbygning ud over Ørestadslovens tre etaper: Ørestadsbanen, Frederiksbergbanen og Østamagerbanen, må bero på vurderinger af de konkrete strækninger, som i givet fald kunne komme på tale.

Det er i den forbindelse vigtigt at understrege, at det minimetrosystem, som etableres ifølge Ørestadsloven, i sig selv har en driftsmæssig effektiv størrelse. Eventuelle udbygninger af den kollektive trafik kan således uden tab af effektivitet ske med det for den pågældende strækning mest optimale system. Hvorvidt dette vil være minimetro, lightrail, sporvogn eller bus, må afhænge af konkrete vurderinger.«