

»Den væsentligste konsekvens af en omdannelse af nogle af minimetroens nødopgange til stationer vil være en betydelig nedgang i metroens rejsehastighed med lavere passagertal til følge og dermed i dens evne til at betjene byens indbyggere. Den nuværende placering af stationer på minimetroen er således resultatet af en nøje afbalancering af hensynet til korte stationsafstande overfor hensynet til rejsehastighed. Hver gang, der placeres en ekstra station på en bane, vindes nogle nye passagerer, som får kortere afstand til stationen. Men samtidig tabes et antal passagerer, fordi rejsehastigheden nedsættes for de passagerer, der allerede kører med toget (bumletogseffekten). Stationsafstanden betragtes som optimal, når en ekstra station ikke giver flere passagerer, fordi der mistes lige så mange eller evt. flere passagerer på grund af den lavere rejsehastighed, end der vindes ved det øgede antal stationer. Ekstra stationer, som f.eks. ved en eller flere af nødsakterne, må derfor forventes at indebære en nedgang i antallet af passagerer og dermed også i banens driftsindtægter.

En væsentlig merudgift ved etablering af stationer i stedet for nødopgange vil være omkostningerne ved anlæg af de pågældende stationer. En tunnelstation på minimetroen koster omkring 150 mio. kr. Herfra skal trækkes besparelser på ca. 25 mio. kr. pr. station ved at undlade at etablere nødopgange. Netto er meromkostningerne pr. station således 125 mio. kr. Tunnelstationerne er økonomisk optimeret ved valg af placering og udførelsesmetode. Udførelse af tunnelstationer ved nødopgangene vil blive fordyret som følge af anden udførelsesmetode og anden udformning på grund af de snævre pladsforhold. Stationerne vil desuden blive 5-10 m dybere på grund af banens længdeprofil. Det er derfor ikke muligt at etablere væsentligt billigere tunnelstationer, såkaldte »trinbræt«.

Til denne merudgift skal lægges merudgifter som følge af ændringer af de indgåede kontrakter både i form af krav om merbetalinger for ændringer i projektet og betydelige forsinkelser af det samlede anlægsarbejde. For slet ikke at tale om de meromkostninger, det ville medføre, såfremt en sådan ændring af projektet ved en nøjere vurdering måtte forudsætte, at de indgåede kontrakter måtte opsiges og projektet udbygdes i ny licitation.

For en enkelt nødopgangs vedkommende, nemlig ved Landbohøjskolen, viser undersøgelserne, at placeringen af en ekstra station her

ikke ville give flere passagerer, men næppe heller væsentligt færre. Frederiksberg Kommune har derfor ønsket i sin planlægning at reservere muligheden for senere at etablere en station på dette sted, såfremt den fremtidige udvikling skulle kunne retfærdiggøre en sådan investering. Ingen af de øvrige nødopgange vil med blot en smule realisme senere kunne tænkes omdannet til station.«

---

#### Spm. nr. S 1721

Til boligministeren (17/3 97) af:

**Jonna Grønver (V):**

»Findes der dispensationsmuligheder, som en kommune kan benytte sig af, hvis den vil friholde en privat eller offentlig instans fra at indbetale det pligtige beløb til den kommunale parkeringsfond?«

#### Svar (21/3 97)

**Boligministeren (Ole Løvig Simonsen):**

Efter byggelovens § 22 kan kommunalbestyrelsen meddele dispensation fra bestemmelserne i byggelovgivningen, når det skønnes foreneligt med de hensyn, som ligger til grund for de pågældende bestemmelser. Når det drejer sig om dispensation fra bestemmelserne om tilvejebringelse af parkeringsarealer på egen grund, giver byggeloven mulighed for, at kommunalbestyrelsen kan betinge dispensationen af, at der sker indbetaling til en kommunal parkeringsfond.

Det er kommunalbestyrelsen, der ved behandlingen af den konkrete byggesag afgør, om den vil benytte parkeringsfundsmodellen.

Parkeringsfundsmodellen er således ikke den eneste mulighed. Kommunalbestyrelsen kan vælge andre løsninger, som på en hensigtsmæssig måde løser parkeringsforholdene i kommunen.

---