

Beslutningsforslag nr. B 190, Fremsat den 20. april 2001 af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL)

Forslag til folketingsbeslutning om styrkelse af den kollektive trafik i hovedstadsområdet

Med henblik på at styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet og bane vejen for at få bilen ud af Storkøbenhavn opfordrer Folketinget regeringen til snarest at tage initiativ til analyser, projektering og anlægslove inden for følgende områder:

1. Styrkelse af jernbanedriften i HT-området og for pendlere hertil, herunder
 - forbedring af kapaciteten på Nørreport Station,
 - dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød på Nordvestbanen,
 - opgradering af Sydbanen mellem Ringsted og Vordingborg samt
 - etablering af en ny direkte regionaltogets-linje mellem København og Køge.
2. Iværksættelse af HT's basisnetprojekt for sporvogne i HT-området, herunder
 - Ring 3-linje: Lyngby-Glostrup-Ishøj,
 - Nørrebro-linje: City-Nørrebrogade-Frederikssundsvej-Husum-Gladsaxe-Herlev (Buddinge),
 - Vesterbro-linje: City-Vesterbrogade-Roskildevej-Rødovre-Glostrup suppleret med en Amager-linje og
 - City-Christianshavn(+Langebrogade)-Amagerbrogade-St. Magleby-Dragør.
3. Øvrige tiltag:
 - udvidelse af havnebussen til hele havneområdet,
 - etablering af Bike & Ride-anlæg ved alle S-togs-stationer og
 - opbygning af et effektivt cykelnetssystem (pendlerruter) frigjort for andre transportmidler eller i kombination med kollektive trafikmidler.

Bemærkninger til forslaget

Årsagen til de voksende trafikproblemer i hovedstadsområdet skyldes ikke manglende løsningsforslag. Det skyldes manglende politisk vilje til at gennemføre løsningsforslagene.

Hovedstadens befolkning har i årevis råbt på tiltag, der kan reducere biltrafikken og give mere byrum til befolkningen. I sammenligning med andre storbyer – ikke mindst i Schweiz, Østrig og Sydtykland – halter København meget bagefter, hvad angår initiativer i denne retning.

En række projekter er igangsat i et politisk samarbejde mellem regeringen og venstrefløjen, men disse tiltag er helt utilstrækkelige til at hamle op med den voksende bilbelastning af hovedstadsområdet.

Enhedslisten fremlægger hermed en række forslag, hvis vedtagelse vil betyde, at de nødvendige tiltag igangsættes, herunder opbygning af det kollektive trafiksystem og forhold i øvrigt, som er nødvendige for at kunne tilbyde trafikløsninger, som ikke alene er konkurrencedygtige i forhold til biltrafikken, men også overtager bilens nuværende hovedrolle i transportmønstret for især den daglige pendling til og fra og rundt i Storkøbenhavn.

Vil man udvikle et attraktivt kollektiv trafiksystem, der kan fungere som den trafikale grundstamme i dette århundrede og løse et stigende antal trafikopgaver på en miljøvenlig måde, fordrer det, at man på den givne strækning vælger det optimale transportmiddel og etablerer et velfungerende samspil mellem de forskellige løsningsmuligheder for kollektiv transport: fjerntog, regionaltog, S-tog, letbane/sporvogn, S-busser, metro og ikke mindst sikrer, at dette kobles på et velfungerende samspil med cyklismen.

Langsigtede trafikinvesteringer i landets tættest bebyggede område fordrer tilvalg af højklasse løsninger på alle felter og et fravalg af discountløsninger. Derfor er det nødvendigt at vælge regionaltog frem for S-tog på de længere afstande, nødvendigt at supplere S-togget med sporvogne frem for S-busser i det storkøbenhavnske område og nødvendigt at kræve rene busbaner i centrum frem for blandet trafik.

Beslutningen i 1996 om at vælge den førerløse metroløsning, det, der kunne have været starten på en sporvognsløsning, har i praksis fungeret som en hund i et spil kegler i den »manglende« planlægning af den kollektive trafikudbygning i hovedstadsområdet.

Den førerløse metro og ikke mindst etableringen af den selvstændige enhed, Ørestadsselskabet, er blevet en klods om benet for den nødvendige udbygning af hovedstadens kollektive trafiksystem. Metroen er ikke anlagt efter de aktuelle kollektive trafikbehov, men planlagt som et værktøj, der skal medvirke til at bygge modne Ørestaden. Hertil kommer, at projektet er så dyrt, at det udhuler viljen til de mere vigtige investeringer, som burde gennemføres.

På den anden side er metroen på vej og skal nødvendigvis tænkes ind i den overordnede planlægning af den kollektive trafik.

Mens andre storbyer har et metro-system, får København nu to systemer, nemlig S-toget og metroen, og disse systemer kan ikke integreres i hinanden, men medfører tværtimod dyre løsninger i terminaler, hvor der kan foregå skift (f.eks. Nørreport og Flintholm stationer).

En række storbyer med en metro har valgt som supplerende system at have sporvogne – det ses bl.a. i Berlin, Wien og Rom.

Moderne sporvogne erstatter typisk længere buslinjer, de er hurtigere og har en behagelig komfort samt rækker ud over de centrale bydele. Derfor vil S-tog/metro i kombination med moderne sporvogne kunne fungere i et hensigtsmæssigt samspil som et mere finmasket net rettet mod især de daglige pendlere.

Metroen udgør alene et tilbud til nærtransporten i det indre København og har ingen eller ringe indflydelse på bilpendlingen. I HT's og Trafikministeriets basisnet-rapport fra maj 1999 er en udbygget metro en af de tre anførte mulige udbygninger. Den foreslåede udbygning er anslået til 9,3 mia. kroner – et beløb, som formentlig bliver det dobbelte vurderet ud fra erfaringerne med det hidtidige metrobyggeri – og er dermed i praksis politisk urealistisk. Eller som i givet fald vil blokere for al anden kollektiv investering i hoved-

stadsområdet. Hertil kommer, at også udbygningsforslaget primært vil omfatte det centrale København og dermed ikke have synderlig effekt på bilpendlingen.

Såfremt det førerløse koncept for metroen droppes, kan der ske en sammensmeltning af sporvognen og metroen.

Forslagsstillerne tilstræber med disse betragtninger in mente at påbegynde investeringer, som kan fortrænge biltrafikken i hele Storkøbenhavn og overføre denne til kollektiv trafik, cykel og gang.

Økonomisk kræver forslagenes gennemførelse en samlet årlig investering på op til 2,6 mia. kroner i de første 5 år og herefter 1 mia. kroner årligt. Der er i beslutningsforslaget ikke præciseret fordelingen heraf på stat, amt og kommuner.

Denne buket af forslag skal ses som et direkte alternativ til regeringens motorvejsforlig med de borgerlige partier, hvor der er disponeret over 5,3 mia. kroner, heraf de 4,4 mia. til en række vejprojekter.

Med vort udspil sikres, at man får etableret et kollektivt jernbanenet/letbanenet i Storkøbenhavn og omegn, som kan styrke miljøvenlige transportformer.

Der kan endvidere henvises til den af Arbejderbevægelsen Erhvervsråds (AE) udarbejdede redegørelse om fordelingen af de offentlige trafikinvesteringer i de senere år på henholdsvis vejområdet og jernbaneanområdet. AE har opgjort, at fordelingen gennem længere tid har ligget på 1 mia. kr. til jernbanen, for hver gang bilismen har fået 6 mia. kroner, og AE har anbefalet, at denne fordeling ændres. Forslaget kan ses som et bud på, hvilke tiltag en sådan omdisponering kan indeholde inden for de økonomiske rammer, der er eksisterende på trafikområdet.

Forslagsstillerne anser det for nødvendigt hurtigst muligt at få vedtaget en række anlægslove, som kan sikre iværksættelse af de projekter, som ligger velbeskrevne, herunder letbanen Ishøj-Glostrup-Lyngby. For andre projekter, som f.eks. forslaget om en ny regionaltogetsforbindelse til Køge, skal der indledningsvis gennemføres en nærmere vurdering af den konkrete linjeføring.

Forslagets elementer er en nødvendig forudsætning for succes i den anden fase i udviklingen af den miljørigtige hovedstad. Det er nødvendigt med indgreb over for selve biltrafikken, f.eks. i form af bompeng, færre P-pladser og trafikdæmpende reguleringer.

Kun ved en tostrengt strategi – en kombination af forbedringer af den kollektive trafik og trafikdæmpende tiltag – nås det ultimative mål: et Storkøbenhavn befriet for bilismens plager i form af mængde, støj, pladsmangel og ulykker.

Målet er den bilfrie by, som vil give københavnere og hovedstadens gæster en by, hvis liv er kendetegnet ved »levende mennesker« på torve og pladser og ikke kørende dagligstuer af blik på fire hjul.

Bemærkninger til forslagens enkelte bestemmelser

Ad 1. Styrkelse af jernbanedriften i HT-området og for pendlere hertil

Med den såkaldte LOKO-løsning blev der som led i jernbanaftalen mellem regeringen, SF og Enhedslisten aftalt en umiddelbar løsning af kapacitetsproblemet vedrørende Københavns Hovedbanegård og forbindelsen ind gennem »røret« til Østerport Station.

Imidlertid udestår en endelig og langtidsholdbar løsning, som alene kan opnås ved at *udbygge Nørreport Station med et 3. perronspor*. Som beskrevet i Banestyrelsens rapport Kapacitetsudvidelse – Københavns Hovedbanegård (september 1999) kan denne løsning gennemføres for omkring 2 mia. kroner.

Denne løsning vil ikke alene sikre et tilstrækkeligt antal togkanaler mellem Hovedbanegården og Østerport Station, men vil samtidig betyde en væsentlig forbedring af selve Nørreport Station med længere og bredere perroner, et luftigere og lysere stationsrum samt fodgængerpassager og en brugervenlig omlægning af hele stationens overflade med omlægning af biltrafikken, så der skabes et sammenhængende rum mellem stationen og den gamle by på hele Nørrevold.

Der er generelt enighed om, at der skal etableres et *dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød på Nordvestbanen* for at sikre en bedre regionaltogetsforbindelse mellem København og Holbæk/Kalundborg. Projektet bør imidlertid igangsættes snarest muligt og anslås at ville koste knap 1 mia. kroner.

Sydbanen mellem Ringsted og Vordingborg vil med en opgradering og ombygninger af en række stationer få en betydelig kortere rejsetid som følge af mulighed for højere hastighed. Denne investering kan gøres for omkring 200 mio. kroner.

Behovet for en bedre togbetjening fra Københavns sydlige opland er stor. I dag kører S-tog til Køge. Enhedslisten finder, at *Køge* på linje med Roskilde og Helsingør *har krav på en egentlig regionaltogetsforbindelse til København*.

DSB og senere Banestyrelsen har i flere omgange fremlagt forslag om en ny jernbaneforbindelse København-Køge-Ringsted – oprindeligt som en højhastighedslinje beregnet til 300 km/t og uden stop i bl.a. Køge (Den nye Jernbane, DSB 1993), og som endvidere kunne ses som led i planerne for en Femer Bæltforbindelse.

I 1998 offentliggjorde Banestyrelsen sit udspil »Bedre Baner«. Heri var angivet 3 alternative løsningsforslag for en forbindelse København-Køge-Ringsted, herunder den såkaldte nybygningsløsning, som indebærer en ny linjeføring langs Køge Bugt-motorvejen og Vestmotorvejen. Med sigte på en maksimal hastighed, som nu var reduceret til 250 km/t krævedes dog i praksis stadig en linjeføring, som ville give store gener ved anlæggelse og dyre løsninger.

Forslaget om en regionalbane indebærer en linjeføring til en hastighed på 140 km/t, hvilket indebærer, at en række gener fra det tidligere forslag kan undgås, og samtidig indebærer det en billigørelse. For en ordens skyld skal endvidere fremhæves, at en regionalbane ikke kan indgå som en del af en kommende Femer Bælt-forbindelse.

En linjeføring kan f.eks. se således ud (se også bilag 1):

Banen føres forbi Sjælør Station, og efter Grønttorvet krydses Retortvej med fortsættelse i banegrav (cut-and-cover) langs Kulbanevej, i tunnel under Vigerslevvej til sydsiden af Holbæk-motorvejen, hvor den kommer frem efter Hvidovrevej. Motorvejen reduceres til 4 spor og de to sydlige spor afgives til banen, der anlægges mellem motorvejen og den støjvold, der løber parallelt med Hvidovre Hospital frem til Avedøre Havnevej.

Herfra løber banen syd for motorvejen og langs nordsiden af eksisterende støjvold. Efter Byvej krydser banen over/under Vestvolden og Motorringvejen frem til Vallensbæk mose, hvor den føres under motorvejen af visuelle hensyn og fortsætter langs vestsiden af og klods op ad denne indtil Ølby Lyng, hvor den møder Roskilde-Køge-banen.

I Banestyrelsens forslag betød den højere strækningsfart større kurver. Herved opstår der øer mellem banen og motorvejen, og det var bl.a. disse øer, som udløste lokale protester i Køge Bugt-området. Et andet problem var, at der af sikkerhedshensyn ikke må anlægges perroner i forbindelse med spor, der passerer med 250 km/t.

Regionalforbindelsen kan skabe grundlag for nye stationer ved:

- Hvidovre Hospital
- Ishøj stationsvej (Tjørnholm)
- Solrød/Greve

Anlægsomkostningerne vil blive noget lavere end Banestyrelsens forslag, der ifølge BANE's Fagnotat 1, september 1998, for strækningen København-Kulbanevej-Køge-Ringsted er ca. 9 mia. kroner (inklusive moms). Det anslås, at de 7 mia. kroner heraf vedrører

strækningen København-Køge (ved anlæg af forbindelse beregnet til 250 km/t).

Den lavere maksimale hastighed ifølge dette beslutningsforslag betyder, at der kan spares på anlægsomkostningerne, bl.a. via krav om mindre robuste skinnelegemer, færre ekspropriationer, kortere tunnelforløb samt billigere signalteknologi. Det anslås, at den samlede regionaltogetsforbindelse på ca. 45 km kan etableres for et beløb af størrelsesordenen 4-5 mia. kroner.

Forbindelsen kan i øvrigt suppleres med en udbygning af Næstvedbanen til dobbeltspor og med anlæg af ny station/trinbræt i Køge Syd (Hastrupvej) ca. 3 km fra Køge Station.

Det foreslås, at der laves et 5-årigt budget med start fra 2002. Dette betyder en gennemsnitlig investering til denne projektpakke på ca. 1,5 mia. kroner årligt.

Ad 2. Iværksættelse af sporvognsprojekter i HT-området

I maj 1999 fremlagde HT og Trafikministeriet det såkaldte »Projekt Basisnet«. Heri skitseres 3 forskellige muligheder for udvikling af den kollektive trafik i hovedstadsområdet: En løsning med vægt på højklasse busser, en løsning med vægt på en udbygget metro og en løsning med vægt på udbygning med moderne sporvogne.

De hidtidige erfaringer med metro-projektet tyder på, at projektomkostninger hertil vil blive langt større end de 9,3 mia. kroner, der anslås hertil i rapporten – måske er det dobbelte beløb mere realistisk. Samtidig må man erkende, at den foreslåede udbygning af metroen kun vil have meget ringe effekt på bilpendlingen, da linjeføringen på 17 km alene vil ske i det indre København. Vi mangler endvidere at få dokumenteret, om det førerløse koncept overhovedet virker som planlagt.

Busløsningen er billig, men modsvarer ikke nutidens krav til fremkommelighed, hurtighed, komfort og mulighed for transport af et stigende antal passagerer. Enhedslisten anser Hovedstadens Udviklingsråds (HUR) aktuelle planer om et stambusnet-system i egne busbaner for første fase i en kamp om vejarealerne, hvor dette kan føre frem til et skift til letbaner. Denne støtte omfatter alene konceptet, og vi tager kraftigt afstand fra HUR's samtidige overvejelser om at skære i den samlede busdrift.

Enhedslisten mener, at der skal sættes på de moderne sporvogne, således som man gør i en lang række andre storbyer i Europa. I rapporten er foreslået en udbygning med 58 km sporvogne. Udgiften til denne

F. t. beslutn. vedr. den kollektive trafik i hovedstadsområdet

løsning anslået til 7,3 mia. kroner. Løsningen omfatter følgende linjer:

– *Ring 3-linje*: Lyngby-Glostrup-Ishøj (idet det kan overvejes at forlænge denne linje til bl.a. DTU)

– *Nørrebro-linje*: City-Nørrebrogade-Frederikssundsvej-Husum-Gladsaxe-Herlev (Buddinge)

– *Vesterbro-linje*: City-Vesterbrogade-Roskildevej-Rødovre-Glostrup

Af hensyn til metroen indgik der ikke i det foreslåede projekt en sporvognsløsning til Amager. Men da metroen er anlagt, så den går så langt uden om de centrale bydele på Amager som muligt (sigtet med metroen er som bekendt at byggemodne et naturareal på Vestamager og betjene en række villakvarterer langs Østamager), er behovet for en sporvognsløsning på Amagerbrogade lige så aktuelt som basisnet-rapportens øvrige forslag til sporvognsforbindelser. Derfor foreslås det suppleret med en:

– *Amager-linje*: City-Christianshavn (+Langebro)-Amagerbrogade-St. Magleby-Dragør

Denne supplerende linjeføring anslås til at koste ca. 2 mia. kroner.

Det anslås hermed, at den samlede pris for sporvognsudbygningen er af størrelsesordenen 10 mia. kroner, hvilket med en 10-års investeringshorisont vil koste 1 mia. kroner årligt.

Ad 3. Øvrige tiltag

Endelig foreslås gennemført en række supplerende projekter.

Det drejer sig om en *udvidelse af havnebussen* til hele havneområdet. Der er her tale om et projekt, hvor vi for relativt få midler kan flytte noget af den kollektive trafik ud på vandet. Erfaringerne fra de to havne-

busser, som blev iværksat via pinsepakkens trafikpulje er gode og lovende, men skal havnebussen slå rigtigt igennem, skal der ske en udbygning, så ruten i højere grad favner boligområder, herunder Islands Brygge, og der skal indsættes flere daglige afgang.

En udbygning forudsætter dog, at der overvejes en ændring af bådkonceptet, så det bliver mere brugervenligt i form af hurtigere passagerflow ved stationerne, samt at bådbussen får et lavere energiforbrug. Der foreslås afsat en årlig pulje på 25 mio. kroner hertil.

Gode omstigningsforhold mellem cyklistere og kollektive transportmidler er af stor betydning for samspillet. De nuværende forhold ved mange stationer er under al kritik og afholder mange fra at benytte kombinationen kollektiv trafik og cykler. Derfor foreslås iværksat en opbygning af *Bike & Ride-anlæg ved alle S-togstationer*. Disse anlæg er cyklisternes pendant til bilisternes Ride & Bike, og sigtet er primært, at cyklister får mulighed for at sætte cyklen meget tæt på peronen og hermed skabe optimale omstigningsforhold for cyklistere ved skift mellem tog og cykel.

Udgiften hertil anslås til 200 mio. kroner.

Endelig foreslås oprettet en pulje, der kan yde *tilskud til opbygning af et effektivt cykelnetssystem (pendler-ruter)* på kryds og tværs af hovedstaden, ikke mindst i det indre København. Pendler-ruterne bør som udgangspunkt kunne fungere uberørt af andre transportmidler, men det kan dog også overvejes at finde gode kombinationer mellem cykling og kollektiv transport. Det statslige tilskud til cykelnetssystemet foreslås at blive af størrelsesordenen 200 mio. kroner.

Samlet vil statsudgiften til disse tre supplerende projekter være af størrelsesordenen 100 mio. kroner årligt i 5 år.

*Skriftlig fremsættelse***Søren Kolstrup (EL):**

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om styrkelse af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

(Beslutningsforslag nr. B 190).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Regionallinjeføring København-Køge

Linjeføring gennem Hvidovre med cut-and-cover langs Kulbanevej i boret tunnel på strækningen Vigerslevvej til Hvidovervej og på motorvejssporet frem til Avedøre Havnevej. Herefter følger regionallinjen Holbækmotorvejen og

seneré Motorring 4 og Køge Bugt-motorvejen, indtil denne i Ølby Lyng krydses af jernbanelinjen mellem Køge og Roskilde. Regionalforbindelsen følger herfra det eksisterende spor ind i Køge.

