

Beslutningsforslag nr. B 113. Fremsat den 14. marts 2003 af Keld Albrechtsen (EL) og Pernille Rosenkrantz-Theil (EL)

Forslag til folketingsbeslutning om styrkelse af den skinnebårne lokaltrafik

Folketinget opfordrer regeringen til i indeværende folketingssamling at fremlægge en samlet handlingsplan om styrkelse af den skinnebårne lokaltrafik i perioden frem til 2010 omfattende initiativ til analyser, projektering og anlægslove efter følgende retningslinjer:

- 1) Der gennemføres med korte tidsfrister en udredning om alternative løsninger for skinnebåret trafik i Københavns cityområde, herunder en analyse af fordele og ulemper ved en ny metrolinje (cityring) eller alternativt en sporvogns/letbaneløsning.
- 2) Der etableres en ny jernbane mellem Århus Vest og Silkeborg, og denne nye bane kobles på et århusiansk letbane- eller sporvognsnet. Denne løsning finansieres ved at udskyde en evt. beslutning om færdiggørelse af Herning-Århus-motorvejen til efter 2010.
- 3) Der indgås aftale med de lokale trafikmyndigheder om etablering af letbane- eller sporvognsløsninger i de største danske byer uden for København, herunder at der inden 2010 etableres letbane- eller sporvognslinjer langs Grenåvej i Århus og mellem Århus H og en ny jernbane Århus Vest-Silkeborg.
- 4) Der tages initiativ til følgende forbedringer i hovedstadsområdet:
 - a) Styrkelse af jernbanedriften i HT-området og for pendlere hertil, herunder
 - dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød på Nordvestbanen,
 - etablering af en ny direkte regional-togslinje mellem København og Køge.
 - b) 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 Amagerlinje,
 - City-Christianshavn (Langebro)-Amagerbrogade-St.Magleby-Dragør og i forbindelse hermed udvidelse af havnebussen til hele havneområdet i Københavns Havn.
- 5) Den planlagte udbygning af nærbaneforbindelser i Østjylland og Nordjylland fremskyndes, herunder bl.a. gennem etablering af S-togs-lignende togdrift i Århusområdet og den nødvendige udbygning mellem Århus og Skanderborg og udbygning af Århus-Grenå-banen med 4 tog i timen til Hornslet.

Bemærkninger til forslaget

Beslutningsforslaget er til dels en genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 190 i folketingsåret 2000-01, jf. Folketingstidende, tillæg A, s. 7005.

De voksende trafikproblemer i hovedstadsområdet og trængselsproblemer i de største danske byer skyldes ikke manglende løsningsforslag. Det skyldes manglende politisk vilje til at gennemføre løsningsforslagene.

Hovedstadens befolkning ønsker sig forandringer; en ny rundspørge (som omtalt i f.eks. Københavns Kommunes rapport »Analyse af holdningen til trafik og miljø blandt borgere i Københavns Kommune« og »Trafik- og miljøplan 2003. Problemer og hovedindsatser – debatten fortsætter« – i anledning af kommunens kommende miljø- og trafikplan) blandt Københavns kommunes indbyggere peger på stor opbakning og efterspørgsel af langt bedre kollektiv trafikforsyning, dels fordi mange ikke har bil, dels fordi det er en almindelig erkendelse, at bilerne skaber store miljøproblemer i byen. Århus og andre store byer i Danmark oplever lignende problemer.

Enhedslisten fremlægger hermed en række forslag til nye tiltag, hvis vedtagelse vil betyde, at det kollektive trafiksystem i hovedstadsområdet får et omfang og en kapacitet, der kan gøre den kollektive transport attraktiv og vende udviklingen med flere og flere biler i byen, som miljømæssigt og rent fysisk ikke er holdbar. Århus har på samme måde et stærkt behov for pendlertog, regionaltoget, S-tog, letbane/sporvogn, S-busser, hvis ikke de miljømæssige effekter af en stigende biltransport i byen skal forværres.

Vil man udvikle et attraktivt kollektivt trafiksystem, der kan fungere som den trafikale grundstamme 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 i form af fjertog, regionaltoget, S-tog, letbane/sporvogn, S-busser og metro og ikke mindst sikrer, at dette sker i et velfungerende samspil med cyklismen. Derfor bør nærværende forslag følges op af etablering af Bike &

Ride-anlæg ved alle S-togs-stationer og letbanestationer samt opbygning af et effektivt cykelstisystem (pendlerruter) frigjort for andre transportmidler eller i kombination med kollektive trafikmidler.

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

Beslutningen i 1996 om at vælge den førerløse metroløsning fremfor 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 Ørestadselskabet 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 byggemodne Ørestaden. Hertil kommer, at projektet er så dyrt, at det udhuler viljen til de vigtigere investeringer, som burde gennemføres.

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

Mens andre storbyer har et metrosystem, får København nu to systemer, nemlig S-toget og metroen, og disse systemer kan ikke integreres i hinanden, men medfører tværtimod dyre løsninger i form af 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 ud og ind af København. Herudover har en udvidelse af metronettet i København lange udsigter, alene fordi den nødvendige investering er så massiv. Hovedstaden kan derfor forvente at stå uden væsentlige forbedringer af den kollektive trafik de næste 15 år.

Denne buket af forslag skal ses som et direkte alternativ til de sidste års motorvejsforlig, hvor der er disponeret over 5,3 mia. kr., heraf de 4,4 mia. kr. til en række vejprojekter. Med nærværende udspil sikres, at man får etableret et kollektivt jernbanenet/letbanenet i Storkøbenhavn og omegn samt omkring landets øvrige store byer, som kan styrke miljøvenlige transportformer.

Der kan endvidere henvises til den af Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AE) udarbejdede redegørelse om fordelingen af de offentlige trafikinvesteringer i de senere år på henholdsvis vejområdet og jernbanelområdet («Trafikinvesteringer skævt fordelt»), AE december 2000. AE har opgjort, at fordelingen på årsplan 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 foreligger 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.

Dette beslutningsforslag lægger vægt på nyanlæg og har således som forudsætning, at visse trængselsproblemer i tognettet i det centrale København, og i forbindelsen ind til det centrale København, bliver løst. Det drejer sig om kapacitetsproblemerne mellem Roskilde og København, og om forbindelsen København H-Nørreport st.-Østerport st.

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Ad 1) Analyse af fordele og ulemper ved en ny metro-linje (cityring) eller alternativt en sporvogns/letbaneløsning.

En undersøgelse af en ny metro-linje – cityring – som skal dække det indre København, blev vedtaget i foråret 2002. Det hedder sig, at metroen bliver anlagt med det formål at etablere en meget hurtig og sikker kollektiv trafik, og at det er naturligt at undersøge perspektiverne i at udbygge systemet i de meget trafikerede centrale bydele, hvor trafikproblemerne er størst og det potentielle passagergrundlag bedst. Desværre er det ikke oplagt, at netop pendlerproblemerne løses med etablering af en cityring. Sammenhængen med, hvor attraktive transportmulighederne i øvrigt er i København, og hvordan mulighederne er for at opnå forbindelse til cityringen, bør indgå i undersøgelsen, og ikke mindst bør det analyseres, i hvilket omfang man reelt aflaster centrum for biltrafik og de deraf medfølgende miljøproblemer. Økonomisk er der ingen tvivl om, at sporvogns- og letbaneløsninger kan anlægges for betydeligt mindre beløb, og derfor bør fordele og ulemper ved at anlægge spor- eller delvist sporbaserede transportsystemer analyseres på linje med en cityring. Også dækning og transporttider er væsentlige at veje op mod hinanden i de forskellige løsninger. Derfor stiller Enhedslisten forslag om, at sporvogns- og letbaneløsninger inddrages i en samlet undersøgelse for at belyse, hvor der mest hensigtsmæssigt skal investeres og sættes ind for at få mest muligt ud af en kommende investering, miljømæssigt såvel som økonomisk i forhold til de tidligere nævnte faktorer.

Ad 2) Ny jernbane mellem Århus Vest og Silkeborg

Da togtrafikken mellem Århus og Silkeborg i dag i væsentlig grad belaster jernbanestrækningen mellem Skanderborg og Århus, og da det overordnet må være et mål at få flere bilister over i de kollektive transportmidler – ikke mindst dér, hvor der passagermæssigt er et stort potentielt underlag – foreslår Enhedslisten, at der anlægges en ny jernbanestrækning mellem Århus Vest og Silkeborg. Finansieringen af anlægget af en sådan bane kan ske ved at udskyde beslutningen om en færdiggørelse af Herning-Århus-motorvejen til efter 2010. Dette motorvejsprojekt, som beklageligvis er blevet sat i gang i etaper på en sådan måde, at konsekvenserne ved det færdige byggeri og problemstillingen med den endelige linjeføring ved Silkeborg har været forholdt offentligheden, har aldrig haft et seriøst alternativ med kollektiv transport stillet op imod sig. Imidlertid vil fuldførelsen af motorvejen formentlig

inden for en årrække generere mere trafik, såvel i det naturskønne Midtjylland som ind til Århus, hvor der ikke er taget højde for flere biler. Enhedslisten ønsker en løsning, hvor en ny kollektiv transportmulighed mellem Århus og Silkeborg kobles på et nyt århusiansk letbane- eller sporvognssystem.

Ad 3) Der indgås aftaler med lokale trafikmyndigheder om etablering af letbane- eller sporvognsløsninger i de største danske byer udenfor København, herunder at der inden 2010 etableres letbane- eller sporvognslinjer langs Grenåvej i Århus og mellem Århus H og en ny jernbane Århus Vest- Silkeborg.

Ikke kun hovedstadsområdet har i disse år et stort behov for nye investeringer i effektive og attraktive kollektive trafiktilbud, der kan overføre en stor del af pendlertransporten fra bil til skinner og andre kollektive transportmidler. Derfor bør det undersøges, hvor man med fordel kan etablere miljørigtige sporvogns- og letbaneløsninger i de største danske byer uden for København. Der er således flere muligheder, der umiddelbart kunne diskuteres, i Aalborg og omegn, Odense og Trekantsområdet, og konkret bør Århus snarest og senest i 2010 forsynes med et sporvogns- eller letbanesystem, begyndende med en rute langs Grenåvej i Århus og mellem Århus hovedbanegård og Århus Vest, med mulighed for forbindelse til en eventuel ny jernbane mellem Århus Vest og Silkeborg. Sporvognsforslag er skitseret i flere udspil og undersøgt af Trafikministeriet i samarbejde med Århus Kommune.

Ad 4) Forbedringer i hovedstadsområdet

Ad 4a. Styrkelse af jernbanedriften i HT-området og for pendlere hertil

- Dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød

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. kr.

- Etablering af ny direkte regionaltogetslinje mellem København og Køge

Behovet for en bedre togbetjening fra Københavns sydlige opland er stort. 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 foreslået som en højhastighedslinje beregnet til 300 km/t og uden stop i bl.a. Køge (»Den nye Jernbane«, DSB 1993), kunne den ses som led i planerne for en Femern 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 som ville indebære dyre løsninger.

Forslaget om en regionalbane indebærer en linjeføring til en hastighed på 140 km/t, hvilket betyder, at en række gener fra det tidligere forslag kan undgås, og samtidig vil det være billigere. For en god ordens skyld skal endvidere fremhæves, at en regionalbane ikke kan indgå som en del af en kommende Femern Bæltforbindelse.

En linjeføring kan f.eks. se således ud:

Banen føres forbi Sjøløv 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 den eksisterende støjvold. Efter Byevej krydser banen over eller under Vestvolden og Motorringvejen frem til Vallensbæk Mose, hvor den føres over 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 strækning fart 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 derimod 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-Kulbænevej-Køge-Ringsted er ca. 9 mia. kr. (inklusive moms). Det anslås, at de 7 mia. kr. 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 regionaltogetherbindelse på ca. 45 km kan etableres for et beløb i størrelsesordenen 4-5 mia. kr.

Forbindelsen vil i øvrigt kunne 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. kr. årligt.

Ad 4b. 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 højklassebusser, en løsning med vægt på en udbygget metro og en løsning med vægt på udbygning med moderne sporvogne.

De hidtidige erfaringer med metroprojektet viser, at projektomkostningerne hertil bliver langt større end de 9,3 mia. kr., der anslås hertil i rapporten – alene den første etape beløber sig til 11 mia. kr. 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.

Busløsningen er billig, men modsvarer ikke nutidens krav til fremkommelighed, hurtighed, komfort og mulighed for transport af et stigende antal passagerer. Enhedslisten anser Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) aktuelle planer om et stambusnetssystem 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 Enhedslisten 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 Projekt Basisnet er foreslået en udbygning med 58 km sporvognsnet. Udgiften til denne løsning anslås til 7,3 mia. kr. 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 bygge mod et naturareal på Vestamager og bjergene en række villakvarterer langs Østamager), er behovet for en sporvognsløsning på Amagerbrogade lige så aktuel som basisnetrapportens øvrige forslag til sporvognsforbindelser. Derfor foreslås det suppleret med en:

- *Amagerlinje:* City-Christianshavn (Langebro)-Amagerbrogade-St. Magleby-Dragør

Denne supplerende linjeføring anslås at koste ca. 2 mia. kr.

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

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 der for relativt få midler kan flyttes noget af den kollektive trafik ud på vandet. Erfaringerne fra de to havnebusser, 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. kr. hertil.

Ad 5) Den planlagte udbygning af nærbaneforbindelser i Østjylland og Nordjylland fremskyndes, herunder bl.a. gennem etablering af S-togs-lignende togdrift i Århus-området og den nødvendige udbygning mellem Århus og Skanderborg og udbygning af Århus-Grenå-banen med 4 tog i timen til Hornslet.

Nærbaneudbygningen fremskyndes, og en S-togs-lignende drift indføres i Århusområdet. Det vil kræve

udbygning af banen fra Århus til Grenaa med ekstraspør til Hornslet, og et ekstraspør mellem Århus og Skanderborg.

Skriftlig fremsættelse

Keld Albrechtsen (EL):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om styrkelse af den skinnebårne lokaltrafik.

(Beslutningsforslag nr. B 113).

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