

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-