

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 bompenge, 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 møg, 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 jernbaneaftalen 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.