

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