

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 afgange.

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. Pendleruterne 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.