

## 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-