

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 ud og ind af København. Herudover har en udvidelse af metronettet i København lange udsigter, alene fordi den nødvendige investering er så massiv. Hovedstaden kan derfor forvente at stå uden væsentlige forbedringer af den kollektive trafik de næste 15 år.

Denne buket af forslag skal ses som et direkte alternativ til de sidste års motorvejsforlig, hvor der er disponeret over 5,3 mia. kr., heraf de 4,4 mia. kr. til en række vejprojekter. Med nærværende udspil sikres, at man får etableret et kollektivt jernbanenet/letbanenet i Storkøbenhavn og omegn samt omkring landets øvrige store byer, som kan styrke miljøvenlige transportformer.

Der kan endvidere henvises til den af Arbejderbevægelsens Erhvervsråds (AE) udarbejdede redegørelse om fordelingen af de offentlige trafikinvesteringer i de senere år på henholdsvis vejområdet og jernbanelområdet (»Trafikinvesteringer skævt fordelt«), AE december 2000. AE har opgjort, at fordelingen på årsplan 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 foreligger 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.

Dette beslutningsforslag lægger vægt på nyanlæg og har således som forudsætning, at visse trængselsproblemer i tognettet i det centrale København, og i forbindelsen ind til det centrale København, bliver løst. Det drejer sig om kapacitetsproblemerne mellem Roskilde og København, og om forbindelsen København H-Nørreport st.-Østerport st.

Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser

Ad 1) Analyse af fordele og ulemper ved en ny metro-linje (cityring) eller alternativt en sporvogns/letbaneløsning.

En undersøgelse af en ny metro-linje – cityring – som skal dække det indre København, blev vedtaget i foråret 2002. Det hedder sig, at metroen bliver anlagt med det formål at etablere en meget hurtig og sikker kollektiv trafik, og at det er naturligt at undersøge perspektiverne i at udbygge systemet i de meget trafikerede centrale bydele, hvor trafikproblemerne er størst og det potentielle passagergrundlag bedst. Desværre er det ikke oplagt, at netop pendlerproblemerne løses med etablering af en cityring. Sammenhængen med, hvor attraktive transportmulighederne i øvrigt er i København, og hvordan mulighederne er for at opnå forbindelse til cityringen, bør indgå i undersøgelsen, og ikke mindst bør det analyseres, i hvilket omfang man reelt aflaster centrum for biltrafik og de deraf medfølgende miljøproblemer. Økonomisk er der ingen tvivl om, at sporvogns- og letbaneløsninger kan anlægges for betydeligt mindre beløb, og derfor bør fordele og ulemper ved at anlægge spor- eller delvist sporbaserede transportsystemer analyseres på linje med en cityring. Også dækning og transporttider er væsentlige at veje op mod hinanden i de forskellige løsninger. Derfor stiller Enhedslisten forslag om, at sporvogns- og letbaneløsninger inddrages i en samlet undersøgelse for at belyse, hvor der mest hensigtsmæssigt skal investeres og sættes ind for at få mest muligt ud af en kommende investering, miljømæssigt såvel som økonomisk i forhold til de tidligere nævnte faktorer.

Ad 2) Ny jernbane mellem Århus Vest og Silkeborg

Da togtrafikken mellem Århus og Silkeborg i dag i væsentlig grad belaster jernbanestrækningen mellem Skanderborg og Århus, og da det overordnet må være et mål at få flere bilister over i de kollektive transportmidler – ikke mindst dér, hvor der passagermæssigt er et stort potentielt underlag – foreslår Enhedslisten, at der anlægges en ny jernbanestrækning mellem Århus Vest og Silkeborg. Finansieringen af anlægget af en sådan bane kan ske ved at udskyde beslutningen om en færdiggørelse af Herning-Århus-motorvejen til efter 2010. Dette motorvejsprojekt, som beklageligvis er blevet sat i gang i etaper på en sådan måde, at konsekvenserne ved det færdige byggeri og problemstillingen med den endelige linjeføring ved Silkeborg har været forholdt offentligheden, har aldrig haft et seriøst alternativ med kollektiv transport stillet op imod sig. Imidlertid vil fuldførelsen af motorvejen formentlig