

inden for en årrække generere mere trafik, såvel i det naturskønne Midtjylland som ind til Århus, hvor der ikke er taget højde for flere biler. Enhedslisten ønsker en løsning, hvor en ny kollektiv transportmulighed mellem Århus og Silkeborg kobles på et nyt århusiansk letbane- eller sporvognssystem.

*Ad 3) Der indgås aftaler med lokale trafikmyndigheder om etablering af letbane- eller sporvognsløsninger i de største danske byer udenfor København, herunder at der inden 2010 etableres letbane- eller sporvognslinjer langs Grenåvej i Århus og mellem Århus H og en ny jernbane Århus Vest- Silkeborg.*

Ikke kun hovedstadsområdet har i disse år et stort behov for nye investeringer i effektive og attraktive kollektive trafiktilbud, der kan overføre en stor del af pendlertransporten fra bil til skinner og andre kollektive transportmidler. Derfor bør det undersøges, hvor man med fordel kan etablere miljørigtige sporvogns- og letbaneløsninger i de største danske byer uden for København. Der er således flere muligheder, der umiddelbart kunne diskuteres, i Aalborg og omegn, Odense og Trekantsområdet, og konkret bør Århus snarest og senest i 2010 forsynes med et sporvogns- eller letbanesystem, begyndende med en rute langs Grenåvej i Århus og mellem Århus hovedbanegård og Århus Vest, med mulighed for forbindelse til en eventuel ny jernbane mellem Århus Vest og Silkeborg. Sporvognsforslag er skitseret i flere udspil og undersøgt af Trafikministeriet i samarbejde med Århus Kommune.

*Ad 4) Forbedringer i hovedstadsområdet*

*Ad 4a. Styrkelse af jernbanedriften i HT-området og for pendlere hertil*

*- Dobbeltspor mellem Lejre og Vipperød*

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. kr.

*- Etablering af ny direkte regionaltogetslinje mellem København og Køge*

Behovet for en bedre togbetjening fra Københavns sydlige opland er stort. 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 foreslået som en højhastighedslinje beregnet til 300 km/t og uden stop i bl.a. Køge (»Den nye Jernbane«, DSB 1993), kunne den ses som led i planerne for en Femern Bælt-forbindelse.

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 som ville indebære dyre løsninger.

Forslaget om en regionalbane indebærer en linjeføring til en hastighed på 140 km/t, hvilket betyder, at en række gener fra det tidligere forslag kan undgås, og samtidig vil det være billigere. For en god ordens skyld skal endvidere fremhæves, at en regionalbane ikke kan indgå som en del af en kommende Femern Bælt-forbindelse.

En linjeføring kan f.eks. se således ud:

Banen føres forbi Sjelør 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 den eksisterende støjvold. Efter Byevej krydser banen over eller under Vestvolden og Motorringvejen frem til Vallensbæk Mose, hvor den føres over 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 strækning fart 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 derimod skabe grundlag for nye stationer ved:

- Hvidovre Hospital
- Ishøj stationsvej (Tjørnholm)