

– Solrød/Greve

Anlægsomkostningerne vil blive noget lavere end Banestyrelsens forslag, der ifølge BANE's Fagnotat 1, september 1998, for strækningen København-Kulbænevej-Køge-Ringsted er ca. 9 mia. kr. (inklusive moms). Det anslås, at de 7 mia. kr. 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 i størrelsesordenen 4-5 mia. kr.

Forbindelsen vil i øvrigt kunne 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. kr. årligt.

*Ad 4b. 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 højklassebusser, en løsning med vægt på en udbygget metro og en løsning med vægt på udbygning med moderne sporvogne.

De hidtidige erfaringer med metroprojektet viser, at projektomkostningerne hertil bliver langt større end de 9,3 mia. kr., der anslås hertil i rapporten – alene den første etape beløber sig til 11 mia. kr. 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.

Busløsningen er billig, men modsvarer ikke nutidens krav til fremkommelighed, hurtighed, komfort og mulighed for transport af et stigende antal passagerer. Enhedslisten anser Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) aktuelle planer om et stambusnetssystem 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 Enhedslisten 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 Projekt Basisnet er foreslået en udbygning med 58 km sporvognsnet. Udgiften til denne løsning anslås til 7,3 mia. kr. 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 bygge mod et naturareal på Vestamager og bjergene en række villakvarterer langs Østamager), er behovet for en sporvognsløsning på Amagerbrogade lige så aktuel som basisnetrapportens øvrige forslag til sporvognsforbindelser. Derfor foreslås det suppleret med en:

- *Amagerlinje:* City-Christianshavn (Langebro)-Amagerbrogade-St. Magleby-Dragør

Denne supplerende linjeføring anslås at koste ca. 2 mia. kr.

Det anslås hermed, at den samlede pris for sporvognsudbygningen er af størrelsesordenen 10 mia. kr., hvilket med en 10-års investeringshorisont vil koste 1 mia. kr. årligt.

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 der for relativt få midler kan flyttes noget af den kollektive trafik ud på vandet. Erfaringerne fra de to havnebusser, 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 afgang.

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. kr. hertil.