

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

Ørestadsselskabet har besluttet, at letbanesystemet, som er fastlagt i Ørestadsloven, skal etableres i form af en minimetro, der er kendetegnet ved at være den mest fuldautomatiske løsning. Dette indebærer en tunnelføring eller anlæg af selvstændigt tracé, hvorved en minimetro bliver den dyreste løsning. Efter at denne beslutning blev offentliggjort, er der fra mange sider rejst kritik heraf.

Folketinget har ved vedtagelsen af Ørestadsloven ikke forholdt sig til typen af letbanesystem og skal i henhold til Ørestadsloven heller ikke inddrages i en sådan prioritering. Imidlertid har stadig flere partier ytret sig kritisk om valget af minimetroen – bl.a. ved den seneste revision af Ørestadsloven i december 1995.

Enhedslisten, der på linje med en række andre partier er stærkt imod hele Ørestadskonstruktionen og dens sammenblanding af erhvervs politik og kollektiv trafik politik, vil med dette beslutningsforslag sikre, at Folketinget i 11. time får mulighed for at påtage sig et ansvar i valget af letbanesystem og linjeføring, inden det er for sent.

Bemærkninger til beslutningsforslagets enkelte punkter

Ad 1

Den fuldautomatiske minimetro er et totalt lukket system, som overalt skal være helt afskærmet bl.a. af hensyn til hastigheden og muligheden for førerløs drift. Systemet kan ikke integreres med andre systemer, herunder et moderne sporvejssystem, som HT har foreslået indført i hovedstadsområdet, og som de senere år er indført i en lang række europæiske storbyer som modtræk over for en stigende privatbilisme. Isoleret set har minimetroen selvfølgelig nogle fordele, men på minussiden tæller prisen, kravet om helt selvstændigt tracé og den manglende integration med andre systemer.

Enhedslisten foreslår, at Folketinget pålægger regeringens at fremsætte et lovforslag, som sikrer, at det letbanesystem, som etableres i tilknytning til Øre-

stadsløven, som minimum består af et letbanesystem, der kan integreres med det af HT planlagte system i København. Endvidere bør letbanen overvejende køre i gadeniveau med stationer her for at give en let og tryk adgang til letbanen.

Ad 2

Der har fra starten af minimetro-projektet været rejst især lokal kritik af den valgte linjeføring, som selvfølgelig er foretaget på grundlag af Ørestadsløvens bestemmelser herom. Ørestadsselskabet har ved enhver diskussion om linjeføringen henvist til lovens bestemmelser, som selskabet jo ikke kan tilsidesætte.

Uanset at projektet overordnet handler om at skabe grundlag for opbygning af et nyt byområde i København, er det i lige så høj grad et kollektiv trafikprojekt rettet mod den amagerkanske befolkning. Bortset fra betjeningen af den nordlige del af Amager har den almindelige amagerkaner imidlertid haft svært ved at se fordelene ved linjeføringerne ned langs yderkanterne af de beboede områder. Behovet er tværtimod koncentreret om den centrale del af øen, dvs. i tilknytning til Amagerbrogade. Hertil kommer, at hovedparten af de lokale partiforeninger og Sundby Lokalråd entydigt har peget på behovet for en trafiksanering af Amagerbrogade. En sanering, hvor bl.a. et letbanesystem i gadeplan kan indgå.

Enhedslisten opfordrer derfor Folketinget til at tage den i Ørestadsloven fastlagte linjeføring op til overvejelse, idet der ved en ændring fra en minimetro til et moderne sporvejssystem kan fås ca. den dobbelte strækning for det halve beløb, hvis der tages udgangspunkt i HT's budget for et letbanesystem i København.

Der er i bilaget anvist et forslag til en sådan alternativ linjeføring, som i langt højere grad end minimetroen vil betjene de eksisterende største boligområder og arbejdspladsområder på Amager.

Ørestadsløvens 2. fase, der vedrører strækningen fra Nørreport til Vanløse, foreslås overdraget til DSB, idet det på denne strækning primært drejer sig