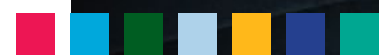


AD GRØNNERE VEJE



Socialdemokratiets vision for omstilling af trafikken og transporten til gavn for miljø og mennesker i København



SOCIALDEMOKRATIET I KØBENHAVN



FORORD

København er en dejlig og grøn by, men vi har en udfordring med trafikken. Ikke mindst fordi byen vokser, både økonomisk og i henseende til befolkning. I denne pjece beskriver vi, hvordan vi som socialdemokrater i den kommende kommunalvalgperiode 2022-25 vil arbejde for at gøre vores by endnu bedre, også trafikalt.

En mindre del af vores byrum skal optages af bilerne, og flytning af mennesker og gods skal ske på en måde, så vi gradvis begrænser belastningen af byen, dens beboere og klimaet. Så vi får en endnu grønnere by.

Med disse sigtelinjer bygger vi både på tidligere års arbejde og på synspunkter, forslag og ideer indhentet blandt partiets medlemmer, bl.a. gennem en spørgeskemaundersøgelse. En del af sigtelinjerne peger længere ud i fremtiden end den kommende valgperiode, fordi de er gennemgribende og kræver tilløb.

Vi lover at gøre vores bedste, hvis vi får stemmerne til det. Vi har meget, vi skal have gjort!

På vegne af Socialdemokratiet i København
Marcus Vesterager, Trafik- og miljøordfører

INDHOLD

EN GRØN, SUND OG KLOG MOBILITET	3
VÆK MED CO2-UDLEDNINGEN	4
FÆRRE PARTIKLER, MINDRE STØJ OG INGEN ULYKKER	5
LOKALTRAFIKKEN: CYKLER, GANG, METRO OG BYBUSSE	6
PENDLERNE: KLOGERE RUTEVALG, FÆRRE BILER	10
ERHVERVSTRAFIKKEN MED GODS OG PASSAGERER: RENERE OG I MINDRE MÆNGDER	12
EN GRØNNERE BY	14



EN GRØN, SUND OG KLOG MOBILITET

Mobilitet har vi brug for. Vi tager frem og tilbage til arbejde, og virksomhederne har brug for at flytte råvarer og færdige produkter. Vi bevæger os for at hente og bringe børn, for at besøge familie og venner, for at købe ind og for at komme en tur i skoven. Caf er, restauranter og kulturinstitutioner lever af, at vi kommer forbi. Men mobiliteten har ulemper, som belaster os alle. Vi oplever trængsel, alt for mange af os kv stes eller dør af forurening, støj og ulykker, og klimaet og miljøet tager skade af diesel- og benzink ret jerne. Vi ønsker at angribe denne konflikt på en klog m de. Vi skal fortsat kunne bevæge os, men med færre ulemper.

Vaner er svære at ændre, når det drejer sig mobilitet. Alligevel har de seneste 25 års udvikling i København vist, at det er muligt. Med en offensiv satsning er det

lykkedes at få mange af os gjort til daglige cyklister. Vi ønsker at gå videre ad denne vej og udfordre københavnerne på ejerskab og brug af bilen. Er det nødvendigt, at du har din egen bil, eller kunne en delebil være en mulighed? Er det nødvendigt, at du bruger en bil til den næste tur, eller kunne du bruge et af alternativerne? Tilsvarende vil vi udfordre dem, der hver dag kører i bil til arbejde fra den øvrige hovedstadsregion og lokaliteter længere væk. Vi ønsker deres bidrag til at forhindre, at byen hver dag stopper til med forurenende og klimabelastende bilk er, og deres forståelse, når vi må gribe ind.

Vi ønsker, at tingene skal ændres, og vi vil gøre vores til, at det sker.

KOLOFON

Udgivet af
Socialdemokratiet i København
- SIK
Svend Aukens Plads 11a, 2300
København S

Redaktion
Marcus Vesterager,
teknik- og milj ordf rer

Jan Salling, formand for SIK
Jacob Fuchs
Jakob Thiemann
Christian Nislev
Hari Neupane
Mads Pedersen

Carlo Søndergaard
Laura Kruse, organisations-
sekretær for SIK

Tryk
HK Hovedstaden

Layout
Anne-Kathrine Landholt

VÆK MED CO2- UDLEDNINGEN



Klimaforandringerne er en stor udfordring, og i København vil vi gå forrest i bestræbelserne på at leve op til den nye klimalovs mål om en 70 pct. reduktion af CO2-udledningen i 2030. I 2012 vedtog Københavns Kommune en klimaplan, der indebærer, at vi i 2025 skal være verdens første CO2-neutrale hovedstad. Gennemførelsen af klimaplanen har medført, at udledningen af CO2 pr. københavner er faldet med 60 pct. fra fem til to ton CO2 pr. år i perioden 2005-18. Trods de gode resultater er vi bagud, og trafikens bidrag til nedbringelsen af CO2-udledningen i byen har været begrænset i det forløbne tiår.

På 15-20-årigt sigt må vi forvente, at trafikens CO2-udledning er væsentligt nedbragt eller helt afviklet med overgangen til vindbaseret el som drivmiddel i vores motoriserede køretøjer. Vi støtter, at denne overgang sker hurtigere, ved at tilbyde gratis gadeparkering til el- og el/brintbiler i en overgang, i første omgang ind til udgangen af den kommende valgperiode. Vi arbejder samtidig med at udvide antallet af offentligt tilgængelige ladestander og at få udnyttet dem bedst muligt.

En række byer i Europa har allerede udfaset eller planlægger at udfase kørsel med diesel- og benzinkøretøjer. Vi vil forhandle med regeringen og Folketinget om at ændre lovgivningen vedrørende miljøzoner, så den omfatter personbiler. Vores udgangspunkt er, at kørsel med fossildrevne køretøjer skal ophøre i København i 2030. En sådan målsætning er fordelingsmæssigt acceptabel.

I 2025 SKAL DER VÆRE MINDST 7.500 OFFENTLIGT TILGÆNGELIGE LADESTANDERE TIL ELBILER.

I 2030 SKAL MAN IKKE LÆNGERE KUNNE KØRE I KØBENHAVN MED FOSSILDREVNE KØRETØJER.



FÆRRE PARTIKLER, MINDRE STØJ OG INGEN ULYKKER

Luftforureningen er et alvorligt problem for folkesundheden. I 2017 kunne 12 pct. af dødsfaldene i København og et stort antal sygedage tilskrives forurening, og bilernes andel heri var betydelig. Det er uacceptabelt. Ligesom i henseende til CO₂-udledningen er det de fossile køretøjer, her især dieselmotorer, der er problemet. I flere europæiske byer er det nu afgiftsbelagt eller helt forbudt at køre ind i byen eller bycentret for biler, der ikke lever op til Euronorm 5 eller Euronorm 6 for forurening med skadelige stoffer, herunder partikler. Vi vil lade os inspirere af disse eksempler i vores arbejde med strammere reguleringen, så vi kan afskaffe bilforureningen.

Støj er en væsentlig ulempe ved biler og vejtrafikken, som belyses i femårige lovpligtige kortlægninger. Vi vil

fortsætte arbejdet med at bekæmpe problemet blandt andet gennem hastighedsregulering, udlægning af støjsvag asfalt, ved placering af bygninger som støjskærme og støjdæmpning af den individuelle bygning. Vi vil også gøre en indsats over for konkrete typer af køretøjer, f.eks. skraldebiler og motorcykler.

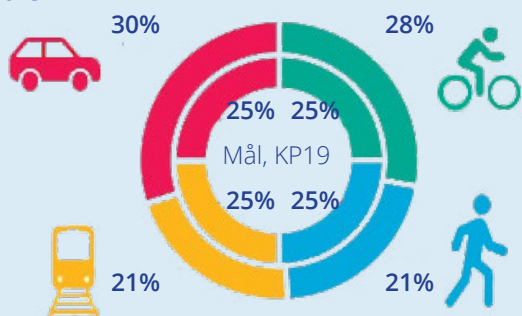
Kommunen vedtog i 2017 den såkaldte Nulvision, som indebærer en målsætning om, at ingen dræbes eller kommer alvorligt til skade i trafikken fra 2025. Målsætningen bliver svær at leve op til. De seneste tal viser en stigning fra 177 til 231 dræbte og alvorligt tilskadede fra 2017 til 2018. Vi vil iværksætte en analyse af, hvordan udviklingen kan bringes på rette spor igen, og afsætte midler til en stærkere indsats.



LOKALTRAFIKKEN: CYKLER, GANG, METRO OG BYBUSSE

FORDELING AF TURE TIL, FRA OG I KØBENHAVN

Status 2019



Kilde: Cyklistredegørelse 2020

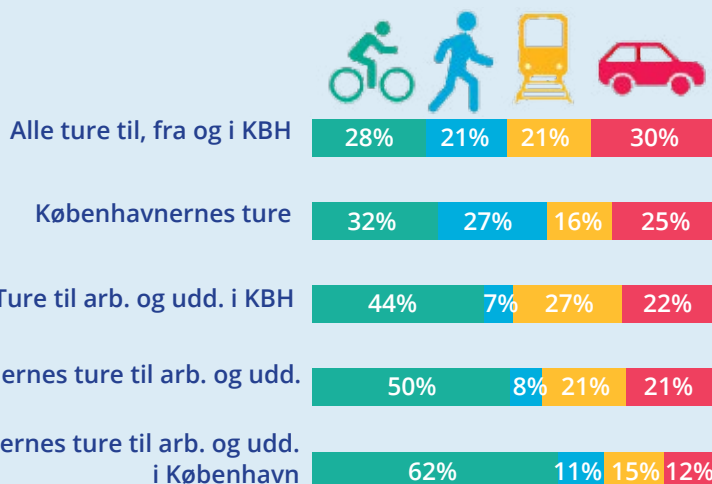
Det vil tage år før CO₂-udslip er væk og forurening fra biler, lastbiler og busser er nedbragt, og den trængsel, som køretøjerne skaber, vil forblive en varig udfordring. Derfor må vi have et bredt sæt af virkemidler, bl.a. i relation til vores københavnske lokaltrafik.

Først og fremmest skal vi fortsætte bevægelsen væk fra bilerne over mod cykel og gang. I Kommuneplan 2019 (KP 19) opstilledes det mål, at mindst 75 pct. af alle ture til, fra og i København skulle foregå til fods, med cykel eller med kollektiv trafik i 2025, så de tre trafikformer hver tegner sig for 25 pct. af turene. Cyklens andel var allerede høj i 2019, mens andelen af ture til fods og med kollektiv trafik var mindre end målet. Bilernes andel lå til gengæld så højt som 30 pct. i 2019. Vi vil arbejde på, at andelen af ture på cykel og til fods stiger til mindst 55 pct. af det samlede antal ture frem til 2025.

Forholdene for cyklister og gående skal forbedres gennem flere og bedre cykelstier og bredere fortove, hvor der er behov. Vi vil undersøge mulighederne for flere supercykelstier og yderligere en ny cykel- og fodgængerbro over havnen. Vi skal være villige til at reducere antallet af gadeparkeringspladser der, hvor de er i vejen for nye og bredere cykelstier og fortove, og der, hvor pladsen anvendes bedst til grønne arealer.

Samtidig vil vi arbejde endnu hårdere for at gøre den kollektive trafik til et attraktivt tilbud. Metroens Cityring og metrolinje 4 til Orientkaj i Nordhavnen er netop åbnet og forventes at få stigende passagertal i de kommende år. Når metroen kommer til Sydhavnen i 2024, bliver Ny Ellebjerg station et nyt knudepunkt, hvor metroen møder S-tog og regionaltoget og binder byen sammen. Fremadrettet vil vi i den kommende valg-

FORDELING AF TURE, 2019



I 2025 SKAL CYKEL- OG GÅTURE UDGØRE MINDST 55 PCT. AF DET SAMLEDE ANTAL TURE.

I 2030 ER DET IKKE LÆNGERE GRATIS AT PARKERE PÅ OFFENTLIGE AREALER. I 2025 ER ANTALLET AF GADEPARKERINGSPLADSER PÅ KOMMUNEVEJE REDUCERET MED 1/3 MED HENBLIK PÅ AT ÅBNE FOR CYKELSTIER, GRØNNE AREALER, MV., OG KØBENHAVNS KOMMUNE JUSTERER SIN HOLDNING TIL ANSØGNINGER OM NEDLÆGGELSE AF PARKERINGSPLADSER PÅ PRIVAT FÆLLESVEJ I OVERENSSTEMMELSE HERMED.

periode arbejde på at beslutte en videre udbygning af metroen i Nordhavnen og en ny Havnering.

Busnettet hører også med til en god kollektiv trafik. Det er tyndet ud i forbindelse med åbningen af de nye metrolinjer, men vi vil forbedre det med øgede frekvenser og bedre busser i valgperioden. Den kollektive trafik har mistet mange passagerer i corona-epidemien. Vi vil arbejde for en fastfrysning af taksterne i 2022-23 for hurtigt at få folk tilbage.

Metroudbygningen har i mange år været en stor belastning af Københavns Kommunes økonomi. Den tid må være slut, hvor metroanlæg og -drift skal finansieres alene af billetindtægter og værdistigninger på byggegrunde. Erfaringerne fra de allerede anlagte metrolinjer viser, at billetpriserne bliver for høje og de nye kvarterer ofte for tætte. Vi vil arbejde på, at staten yder tilskud til nye strækninger, som det sker til landets øvrige skinnede trafik.

Gadeparkeringspladserne er en pladsrøver i vores by. De optager kostbar plads, hvor der kunne være liv, grønne områder eller cykelstier. Et udtryk for deres værdi fås ved at sammenligne med, hvad en parkeringsplads koster i et af byens parkeringshuse.

Vi ønsker at spare på parkeringspladserne ved at udbrede brugen af delebiler. Hver delebil erstatter erfaringsmæssigt 5-10 individuelt ejede biler. Det lykkedes ikke i første omgang at nå målet om 750 delebiler med fast stamplads i 2020, men andre delebilsformater udvikler sig bedre. Vi vil arbejde med at udvikle delebilsformatet og i den forbindelse undersøge særlige beboerlicenser for delebiler, sammenkobling med tilbuddene i den kollektive trafik og digitale løsninger. Målet skal være, at 1/3 af bilerne i København skal være delebiler i 2030.

Mange parkeringspladser optages i dag af beboere med licens, der langtidsparkerer. Omvendt står mange parkeringspladser i private parkeringsanlæg tomme, fordi det er billigere at parkere på gaden. Vi ønsker en bedre udnyttelse af parkeringskapaciteten og en tilskyndelse for de københavnske bilejere til at overveje delebil eller helt at opgive bilen. Derfor ønsker vi gradvis og proportionalt at forhøje prisen på beboerlicenser og betalingsparkering over det kommende tiår.



I 2030 ER PASSAGERTALLET I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK 20 PCT. HØJERE END I 2019, VI HAR BESLUTTET EN FORLÆNGELSE AF M4-METROLINJEN OG EN NY HAVNERING (M5-LINJEN) TIL LYNETTEHOLMEN, OG VI ER I GANG MED AT UNDERSØGE YDERLIGERE LINJER. I 2025 HAR VI FORØGET ANTALLET AF AFGANGE PR. TIME PÅ VISSE BUSRUTER, OG VI VIL ARBEJDE FOR EN FASTLÅSNING AF TAKSTERNE I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I 2022-23.

I 2030 SKAL MINDST HVER TREDJE BIL I KØBENHAVN VÆRE EN DELEBIL.





PENDLERNE: KLOGERE RUTEVALG, FÆRRE BILER

En stor del af trafikanterne i København er indpendlere til byen (folk, der bor uden for København, men arbejder i byen) eller uddpendlere (folk, der bor i København, men arbejder udenfor). Indpendlerne besætter ca. 50 pct. af arbejdspladserne i København, og ca. 40 pct. af de beskæftigede københavnere arbejder uden for byen. Pendlingen er derfor af stor betydning for den enkelte og for byens økonomi.

KØBENHAVNS KOMMUNE VIL TAGE INITIATIV TIL, AT DER INDEN 2025 I SAMARBEJDE MED REGIONEN, REGIONENS ØVRIGE KOMMUNER OG STATEN UDARBEJDES EN PLAN FOR FÆLLES

BYUDVIKLING OG TRAFIKALE LØSNINGER, OG ARBEJDE FOR, AT PARTERNE ETABLERER ET KOORDINERENDE RÅD OM BY-UDVIKLING OG TRAFIK.

Vi skal have pendlerne til i højere grad at bruge den kollektive trafik. Den nye regionaltogetsforbindelse via Køge har skabt et godt alternativ til Sydmotorvejen, og letbanen langs Ring 3 mellem Ishøj og Lundtofte vil snart forbedre forbindelserne rundt om byen. Vi vil samarbejde med regionen, dens øvrige kommuner og staten om at forbedre de kollektive trafikforbindelser og bedre parkeringsmulighederne for biler og cykler ved stationer. Kollektiv trafik skal være et attraktivt alternativ for flere pendlere.



De pendlere, der alligevel vælger bil, skal ledes ad kloge ruter og helst uden om byen. Efter færdiggørelsen af Nordhavnsvej, som allerede har dæmpet trafikken på Østerbro, kommer Nordhavnstunnelen, der ventes færdig i 2027. Nu arbejder vi med staten for en beslutning inden for kort tid om en tunnellagt forlængelse af denne vejstrækning under Lynetteholm og mod syd langs Amagers østkyst. Herved kan København endelig i 2035 få en Østlig Ringvej, som kan lede trafik øst om byen. Også andre forbedringer af det overordnede vejnet rundt om København er undervejs.

Inde i byen og i byudviklingskvarterer vil vi fortsætte det igangværende arbejde med at lave trafikøer. Trafikøer er områder med kun en enkelt ind- og udkørselsadgang for biler og hastighedsgrænser på 10-30 km/t. Der er allerede gode erfaringer. Trafikøerne beskytter boligområderne mod gennemkørende trafik og medfører en markant forøgelse af trafikikkerheden og nedsættelse af trafikstøj. Vores mål er, at støjen fra

vejtrafik skal være reduceret til 53 dB for alle boliger i 2030, og et delmål er 58 dB i 2025.

Vi vil kombinere etableringen af trafikøer med en udvidelse af betalingsområdet for parkering, så alle områder af byen omfattes. Det vil begrænse bilpendlernes tilskyndelse til at parkere i de gader, ofte med boliger og børn, der ligger lige uden for det nuværende betalingsområde.

Der er også behov for nedsættelse af hastighederne på større dele af vejnettet. Vi vil drøfte med regeringen, om det er rimeligt, at Politiet kan stå i vejen for beslutninger herom, eller om kompetencen på dette område i højere grad skal ligge hos kommunerne.

I 2025 HAR VI PLANLAGT, HVORDAN VI KAN ETABLERE TRAFIKØER MED LAVERE HASTIGHEDER I HELE KOMMUNEN, OG I 2030 SKAL MINDST HALVDELEN AF BYEN VÆRE ELLER I FÆRD MED AT BLIVE OMDANNET TIL TRAFIKØER, MENS STØJEN FRA VEJTRAFIK SKAL VÆRE REDUCERET TIL 53 DB FOR ALLE BOLIGER.

Et bedre ringvejssystem og trafikøer er ikke tilstrækkeligt til at dæmpe pendlertrafikken, herunder den trafik, der benytter f.eks. Nørrevold og Kgs. Nytorv alene som gennemkørselsrute. Der er også behov for roadpricing eller kørselsafgifter. Vi vil arbejde med regeringen for,

at der skabes lovhjemmel til, at kommunen kan etablere et roadpricing-system. Roadpricing skal først og fremmest gøre det dyrere at køre igennem byen og omvendt økonomisk fordelagtigt at vælge en af ringmotorvejene. Vi er indstillet på, at provenuet af en afgift deles med relevante kommuner i Hovedstadsregionen.

Vi vil også optage forhandlinger med regeringen om en ændring af den skattemæssige behandling af arbejdsgiverbetalt parkering. En betydelig del af bilpendlerne har adgang til gratis, ubeskattet parkering. Det gør det svært at motivere til brug af alternativer.

I 2030 ER DER INDFØRT KØRSELSAFGIFTER, OG SYSTEMET BRUGES ISÆR TIL AT DÆMPE PENDLERBILTRAFIKKEN OG LEDE GENNEMGÅENDE BILTRAFIK UDEN OM BYEN.

INDPENDLERNES ADGANG TIL ARBEJDSGIVERBETALT PARKERING SØGES REGULERET INDEN 2025.

Mobilitet er nødvendig, men kørebaner og bilparkering optager for meget plads i vores byrum. Vi vil frigøre byrum og gøre det grønnere for at forbedre livet i byen, men også for at forhindre de oversvømmelser, som belaster os som følge af klimaforandringerne. Den nye Skt. Annæ Plads er et eksempel på en sådan forandring fra gråt til grønt. Et eksempel for de kommende år er den foreslåede omdannelse af Bispeengbuen med en tunnellægning af vejbanen, så det frigjorte areal i niveau kan omdannes med boliger, parkområder og et strømmende vandløb, Ladegårdsåen.

ØSTLIG RINGVEJ OG EN GENNEMGRIBENDE TRAFIKSANERING AF BYMIDTEN FØRER SAMMEN MED ANDRE INITIATIVER TIL EN REDUKTION AF DEN GENNEMKØRENDE TRAFIKS ANDEL AF BILTRAFIKKEN MED 50 PCT. I 2035. YDERLIGERE TRAFIKSANERING PÅBEGYNDEN ALLEREDE NU.

I 2030 SKAL 25 PCT. AF DE NUVÆRENDE VEJAREALER VÆRET LAVET OM TIL BEGRØNNEDE FLADER.



ERHVERVS- TRAFIKKEN MED GODS OG PASSAGERER: RENERE OG I MINDRE MÆNGDER

Transport af gods er nødvendig i en by som København, men også en særlig trafikalt belastning. Udviklingen i Københavns erhvervsstruktur, hvor meget tung industri er flyttet væk, har reduceret behovet for transporten af tungt gods. Men der er stadig behov for varedistribution til dagens virksomheder, herunder til den detailhandel og de håndværkere, der sørger for vores daglige behov. Nybyggeriet er en særlig udfordring, kun få steder over en meget lang periode, men til gengæld med tung transport, bl.a. af jord og materiel. Når Lynetteholm skal anlægges, vil vi arbejde for i videst muligt omfang at bruge søtransport. Vi skal i det hele taget håndtere transporten af gods, så der bliver mindre af den, og så den forvolder færre ulemper.

En store del af godstransporten – vareleveringen – foregår allerede som budtjeneste på cykel. Moderne elladcykler kan transportere gods med en vægt på op

til ca. 250 kg. Folketinget har afsat midler til at udfolde dette område mere. Socialdemokratiet vil også i København arbejde for, at mere godstransport foregår med cykler i takt med, at cykelstier og ladenetværk udbygges, og i samarbejde med virksomheder og interesseorganisationer.

Ca. 400 gadeparkeringspladser er i dag reserveret til erhvervsparkering. Vi ønsker at forøge dette antal til 1.000 i 2025 for at opfylde et stærkt behov for parkering ved aflæsning og kortere kundebesøg. Pladserne forbeholdes elkøretøjer fra 2030.

I 2030 FOREGÅR MINDST 25 PCT. MÅLT I TURE AF VARELEVERING OG GODSTRANSPORT PÅ CYKEL.

FRA 2025 SKAL VI HAVE 1.000 PLADSER RESERVERET TIL ERHVERVSPARKERING, OG I 2030 SKAL ALLE PLADSER RESERVERET TIL ERHVERVSPARKERING VÆRE FORBEHOLDT ELKØRETØJER.

Ældre veje og gader er presset af tung transport, og beboerne belastes. Det ses især, men ikke udelukkende i det indre af byen. Tung transport skal som udgangspunkt ikke forekomme hverken i de ældre, indre bydele eller i den øvrige by, medmindre det er strengt nødvendigt. I det omfang, der ikke bliver tale om et egentligt forbud, vil vi kræve de tunge transportere flyttet til de dele af døgnet, hvor de belaster mindst, og stille støjkrav.

Allerede nu er eldrevne og biogasdrevne lastbiler og busser på fremmarch. Vi vil arbejde med regeringen for, at vi får mulighed for at kræve, at de tilbageværende lastbiler er el-, eller el/brintdrevne fra 2030, og at turistbusser er det fra 2025.

København har allerede besluttet, at dieseldrevne bybusser skal udfases til fordel for el- eller el-/brintbusser senest i 2025. Hver ottende bybus kører på el i København, men vi skal udbygge denne investering i grøn kollektiv trafik. Vi vil fortsætte med i samarbejde med de øvrige berørte kommuner at udfase de bybusser på diesel, der betjener ruter, der spænder over flere kommuner end København. Samtidig vil vi fortsætte omstillingen af den kommunale vognpark, herunder skraldebiler, til el eller el/brint, så tidsplanen for den endelige udfasning af fossilt drevne biler i kommunens tjeneste kan være besluttet i 2025.

Krydstogtskibene er et stærkt forurenende element i vores by, men en vigtig del af turisterhvervet. Krydstogtskibe og andre erhvervsfartøjer, der ikke påtager sig at koble til landstrøm, skal ikke have lov til at anlægge fra 2025. Vi vil arbejde med regering og Folketinget for at gøre et sådant krav muligt.

Tilsvarende er trafikken med dieseltog stadig et væsentligt miljøproblem. Vi vil arbejde for, at den internationale fjerntogstrafik får flere forbindelser til og fra København som et alternativ til fly. Samtidig vil vi optage forhandlinger med staten og DSB om ophør med dieseldrift øst for Valby station fra 2025.

I 2030 HAR VI HALVERET MÆNGDEN AF TUNG TRANSPORT I FORHOLD TIL I DAG.

I 2030 FOREGÅR STORLEVERANCER I DEN INDRE BY IKKE LÆNGERE MED FOSSILDREVNE KØRETØJER.

SENEST I 2025 HAR VI PLANLAGT OG VEDTAGET, HVORDAN OG HVORNÅR AL BYBUSDRIFT OG AFFALDSTØMNING OVERGÅR TIL ENTEN EL ELLER EL/BRINT. FOSSILT DREVNE TURISTBUSSE UDFASES I 2025.

FRA OG MED 2030 SKAL DET IKKE LÆNGERE VÆRE MULIGT FOR KRYDSTOGTSKIBE OG ANDRE ERHVERVSSKIBE AT LÆGGE TIL I KØBENHAVN, HVIS IKKE SKIBET KAN KOBLES TIL LANDSTRØM, OG DIESELDRIFT I TOGTRAFIKKEN ØST FOR VALBY STATION SKAL VÆRE BRAGT TIL OPHØR I 2025.

EN GRØNNERE BY

Mobilitet er nødvendig for byens liv, men også en belastning for os som dens beboere.

I København er vi nået langt med overgang til mindre belastende trafikformer, især cykling. Alligevel må vi forvente et stadigt, underliggende pres fra biltrafikken. Først mens vi arbejder på at fjerne CO₂-udslip og forurening, siden, når vores storby har fået endnu flere indbyggere og indpendlere, fra den stigende trængsel.

Københavnerne har langt færre biler i forhold til indbyggertallet end borgerne i den øvrige del af hovedstadsregionen. Det afspejler blandt andet, at behovet for en bil er mindre lokalt i vores tætte by. Vi ønsker at understøtte det fortsatte fravalg af bilen og at planlægge byudviklingen bilfrit eller delvis bilfrit.

Vi ved imidlertid også, at hvert eneste hul, som efterlades i trafikken, fordi en københavnsk bil forsvinder, fyldes ud af en bil fra omegnen. For i byens trafik er det tiden, der tæller, køernes længde. Bliver de kortere, kommer nye bilister til.

Vi vil arbejde for, at vi har god kapacitet og mobilitet på hovedtrafikårenerne rundt om København, herunder forhåbentligt snart på en ny Østlig Ringvej. Men vi vil samtidig arbejde for at begrænse unødigt biltrafik i de store, tæt befolkede områder af vores by. Til det formål kan vi i et vist omfang gøre det dyrere at køre, f.eks. med kørselsafgifter. Men det andet middel, at begrænse mulighederne for at køre igennem byen i bil – at begrænse kapaciteten på de centrale gennemfartsgader – det vil vi også bruge. For vi ønsker at frisætte mere af vores byrum og have færre biler. Og skabe en grønnere by.

Vi tror på, at København kan leve med fuld beskæftigelse og velstand, selv med mindre biltrafik. I takt med, at erhvervsstrukturen alligevel ændres med et reduceret behov for varetransport. I takt med, at vores arbejdsvaner ændrer sig med øget brug af hjemmearbejde. I takt med den teknologiske udvikling på transportområdet. Og i takt med, at bilisternes vaner ændrer sig.

Det er vores vision.





I 2025 ER ANTALLET AF KØRTE KILOMETER MED BIL, BUS, MOTORCYKEL OG LASTVOGN MINDRE END 4,2 MIO. PR. DAG.

FRA OG MED NÆSTE KOMMUNEPLAN I 2023 SKAL AL KOMMUNAL PLANLÆGNING OG BYUDVIKLING SKE MED BILUAFHÆNGIGHED – BILFRIHED ELLER DELVIS BILFRIHED - SOM GRUNDPILLE I BÅDE EKSISTERENDE OG FREMTIDIGE BYOMRÅDER.

INDEN 2025 ER DER ETABLERET ET SAMARBEJDE MELLEM SELSKABER, ORGANISATIONER, KOMMUNEN OG STATEN, DER ARBEJDER PÅ AT UDVIKLE OG AFPRØVE MILJØTEKNOLOGIER I KØBENHAVN.

SIGTELINJERNE FOR TRAFIKPOLITIKKEN

A

1. I 2025 SKAL DER VÆRE MINDST 7.500 OFFENTLIGT TILGÆNGELIGE LADESTANDERE TIL ELBILER.
2. I 2025 SKAL CYKEL- OG GÅTURE UDGØRE MINDST 55 PCT. AF DET SAMLEDE ANTAL TURE.
3. I 2030 ER DET IKKE LÆNGERE GRATIS AT PARKERE PÅ OFFENTLIGE AREALER. I 2025 ER ANTALLET AF GADEPARKERINGSPLADSER PÅ KOMMUNEVEJE REDUCERET MED 1/3 MED HENBLIK PÅ AT ÅBNE FOR CYKELSTIER, GRØNNE AREALER, MV., OG KØBENHAVNS KOMMUNE JUSTERER SIN HOLDNING TIL ANSØGNINGER OM NEDLÆGGELSE AF PARKERINGSPLADSER PÅ PRIVAT FÆLLESVEJ I OVERENSSTEMMELSE HERMED.
4. I 2030 ER PASSAGERTALLET I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK 20 PCT. HØJERE END I 2019, VI HAR BESLUTTET EN FORLÆNGELSE AF M4-METROLINJEN OG EN NY HAVNERING (M5-LINJEN) TIL LYNETTEHOLMEN, OG VI ER I GANG MED AT UNDERSØGE YDERLIGERE LINJER. I 2025 HAR VI FORØGET ANTALLET AF AFGANGE PR. TIME PÅ VISSER BUSRUTER, OG VI VIL ARBEJDE FOR EN FASTLÅSNING AF TAKSTERNE I DEN KOLLEKTIVE TRAFIK I 2022-23.
5. I 2030 SKAL MINDST HVER TREDJE BIL I KØBENHAVN VÆRE EN DELEBIL.
6. KØBENHAVNS KOMMUNE VIL TAGE INITIATIV TIL, AT DER INDEN 2025 I SAMARBEJDE MED REGIONEN, REGIONENS ØVRIGE KOMMUNER OG STATEN UDARBEJDES EN PLAN FOR FÆLLES BYUDVIKLING OG TRAFIKALE LØSNINGER, OG ARBEJDE FOR, AT PARTERNE ETABLERER ET KOORDINERENDE RÅD OM BYUDVIKLING OG TRAFIK.
7. I 2025 HAR VI PLANLAGT, HVORDAN VI KAN ETABLERE TRAFIKØER MED LAVERE HASTIGHEDER I HELE KOMMUNEN, OG I 2030 SKAL MINDST HALVDELEN AF BYEN VÆRE ELLER I FÆRD MED AT BLIVE OMDANNET TIL TRAFIKØER, MENS STØJEN FRA VEJTRAFIK SKAL VÆRE REDUCERET TIL 53 DB FOR ALLE BOLIGER.
8. I 2030 ER DER INDFØRT KØRSELSAFGIFTER, OG SYSTEMET BRUGES ISÆR TIL AT DÆMPE PENDLERBILTRAFIKKEN OG LEDE GENNEMGÅENDE BILTRAFIK UDEN OM BYEN.
9. INDPENDLERNES ADGANG TIL ARBEJDSGIVERBETALT PARKERING SØGES REGULERET INDEN 2025.
10. ØSTLIG RINGVEJ OG EN GENNEMGRIBENDE TRAFIKSANERING AF BYMIDTEN FØRER SAMMEN MED ANDRE INITIATIVER TIL EN REDUKTION AF DEN GENNEMKØRENDE TRAFIKS ANDEL AF BILTRAFIKKEN MED MINDST 50 PCT. I 2035. YDERLIGERE TRAFIKSANERING PÅBEGYNDTES ALLEREDE NU.
11. I 2030 SKAL 25 PCT. AF DE NUVÆRENDE VEJAREALER VÆRET LAVET OM TIL BEGRØNNEDE FLADER.
12. I 2030 FOREGÅR MINDST 25 PCT. MÅLT I TURE AF VARELEVERING OG GODSTRANSPORT PÅ CYKEL.
13. I 2025 SKAL VI HAVE 1.000 PLADSER RESERVERET TIL ERHVERVSPARKERING, OG I 2030 SKAL ALLE PLADSER RESERVERET TIL ERHVERVSPARKERING VÆRE FORBEHOLDT ELDREVNE KØRETØJER.
14. I 2030 HAR VI HALVERET MÆNGDEN AF TUNG TRANSPORT I FORHOLD TIL I DAG.
15. I 2030 FOREGÅR STORLEVERANCER IKKE LÆNGERE MED FOSSILDREVNE KØRETØJER.
16. SENEST I 2025 HAR VI PLANLAGT OG VEDTAGET, HVORDAN OG HVORNÅR AL BYBUSDRIFT OG AFFALDSTØMNING OVERGÅR TIL EL ELLER/OG BRINT. FOSSILT DREVNE TURISTBUSSE UDFASES I 2025.
17. FRA OG MED 2030 SKAL DET IKKE LÆNGERE VÆRE MULIGT FOR KRYDSTOGTSSKIBE OG ANDRE ERHVERVSSKIBE AT LÆGGE TIL I KØBENHAVN, HVIS IKKE SKIBET KAN KOBLES TIL LANDSTRØM, OG DIESELDRIFT I TOGTRAFIKKEN ØST FOR VALBY STATION SKAL VÆRE BRAGT TIL OPHØR I 2025.
18. I 2025 ER ANTALLET AF KØRTE KILOMETER MED BIL, BUS, MOTORCYKEL OG LASTVOGN MINDRE END 4,2 MIO. PR. DAG, OG I 2030 SKAL MAN IKKE LÆNGERE KUNNE KØRE I KØBENHAVN MED FOSSILDREVNE KØRETØJER.
19. FRA OG MED NÆSTE KOMMUNEPLAN I 2023 SKAL AL KOMMUNAL PLANLÆGNING OG BYUDVIKLING SKE MED BILUAFHÆNGIGHED – BILFRIHED ELLER DELVIS BILFRIHED - SOM GRUNDPILLE I BÅDE EKSISTERENDE OG FREMTIDIGE BYOMRÅDER.
20. INDEN 2025 ER DER ETABLERET ET SAMARBEJDE MELLEM SELSKABER, ORGANISATIONER, KOMMUNEN OG STATEN, DER ARBEJDER PÅ AT UDVIKLE OG APPRØVE MILJØTEKNOLOGIER I KØBENHAVN.

NOTE: FLERE AF MÅLSÆTNINGERNE FORUDSÆTTER LOVÆNDRINGER.

