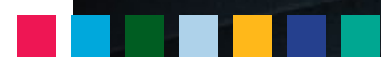


AD GRØNNERE VEJE

Fuld version



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



SOCIALDEMOKRATIET I KØBENHAVN

FORORD

København er en by, som vokser. Vi bliver hvert år flere og flere, som kalder vores dejlige by for hjem, og den udvikling vil fortsætte i den nærmeste fremtid. Udviklingen påvirker vores by på flere måder end blot med kraner i byens profil og flere mennesker på gaderne, for den sætter også København under et stort og stigende trafikalt pres. Som kommunens bærende parti er det vores pligt at handle. Vi skal sikre, at vi når vores ambition om at blive verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025. At vi udvikler byen, så partikelforurening, trængsel, støj og ulykker begrænses mest muligt eller helt afskaffes. Og at vi tilbageerobrer byrummet fra trafikken.

Det er ikke nogen let opgave. For vi har brug for mobilitet - bevægelighed - borgere såvel som virksomheder. Først og fremmest skal vi fortsætte bestræbelserne på at flytte trafik til cykel, gang og kollektiv trafik. Vi skal flytte mest muligt af trafikken væk fra de tættest befolkede dele af byen. Og vi skal prioritere biler, busser og lastbiler, der kører på el, mens vi hurtigst muligt udfaser de fossile drevne køretøjer. Det er nødvendigt for at nedbringe luftforurening og CO2-udledning.

Vi bliver også nødt til offensivt at begrænse bilernes rolle i vores by. Både i den kørende trafik og som pladsrøvere, mens de holder parkeret på gader og pladser. Den kørende biltrafik skal vi dæmpe med bedre kollektiv trafik, trafikøer, indførelsen af kørselsafgifter og en aktiv begrænsning af mulighederne for at køre igennem byen, når ærindet i virkeligheden er i byens helt anden ende. Bilernes rolle som pladsrøvere skal vi begrænse ved at skabe plads til flere cykler, bredere fortove og flere grønne rum nogle af de steder, hvor der i dag er gadeparkeringspladser. Vi foreslår området for parkeringsbetaling udvidet til at omfatte hele byen og prisen på beboerparkeringslicens og beboerparkeringslicenser forøget, og vi vil undersøge mulighederne for at reducere arbejds giverbetalt parkering for indpendlere.

Københavnerne ejer langt færre biler i forhold til indbyggertallet end borgerne i den øvrige del af hovedstadsregionen. Det afspejler, at behovet for en bil er mindre i vores tætte by. Men det er også udtryk for, at københavnernes er opmærksomme på de problemer, som bilerne skaber, og den glæde, det giver at trans-

portere sig f.eks. på cykel. Vi ønsker at understøtte det fortsatte fravalg af bilen. For nogen er bilerne en absolut nødvendighed for at få dagligdagen til at hænge sammen. For andre er bilejerskabet knyttet til behovet for at kunne komme ud i landet, hvor alternativerne til egen bil er få. Men af og til er bilen blot en vane. Vi ønsker at udfordre københavnernes 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 S-toget, metroen, cyklen eller sågar en gåtur bruges i stedet?

Vi skal sætte retningen for omstillingen af vores by og land, mens vi viser omverdenen og vores besøgende, at vi i København sagtens kan have en voksende by og samtidig en grønnere og sundere by. Det er grundlaget for denne vision, som indeholder en lang række politiske tiltag og idéer, der skal tegne den socialdemokratiske retning for byen. Visionen er udfoldet på et overordnet plan, men får vi flertal til at gennemføre den, vil det kunne mærkes helt konkret i den nære sammenhæng i byens rum og i københavnernes hverdag.

Ikke alt i visionen er nyt eller banebrydende, for vi står på skuldrene af tidligere tider, og derfor tager visionen også udgangspunkt i flere års politiske forslag og udmeldinger. Disse bliver nu samlet og kombineret med nye idéer og tiltag, som blandt andet stammer fra partiets medlemmer i København, der er blevet taget med på råd gennem en spørgeskemaundersøgelse og høring.

Nogle af forslagene er indgribende, men det er en nødvendighed, for selvom vi gennem årtier har skabt en by, som i mange henseender er et forbillede, når vi ikke videre, hvis vi ikke tør hæve ambitionsniveauet. Det gør vi med denne vision, som er et velfunderet, socialdemokratisk bud på de kommende års indsats for mobiliteten i vores by.

God læselyst.

På vegne af Socialdemokratiet i København

Marcus Vesterager

Teknik- og miljøordfører

KOLOFON

Udgivet af
Socialdemokratiet i København
- SIK

Svend Aukens Plads 11a, 2300
København S

Redaktion

Marcus Vesterager,
teknik- og miljøordfører

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

INDHOLD

FORORD	2
OVERSIGT OVER SIGTELINJER FOR VISIONEN	4
BAGGRUND	5
TRAFIK	9
TRANSPORT	13
MILJØ	14
OPSUMMERING	17
REFERENCELISTE	18



OVERSIGT OVER SIGTELINJER FOR VISIONEN

1. I 2025 skal cykel- og gåture udgøre mindst 55 % af det samlede antal ture.
2. I 2030 er passagerantallet i den kollektive trafik 20 % højere end i 2019, vi har besluttet en forlængelse af M4 og en ny Havnering (M5-linjen), og vi er i gang med at undersøge yderligere linjer, mens vi i 2025 har forøget antallet af afgangene pr. time på visse busruter, og vi vil arbejde for en fastlåsning af taksterne i den kollektive trafik i 2022-23.
3. I 2030 er der indført kørselsafgifter, og systemet bruges især til at dæmpe pendlerbiltrafikken og lede gennemgående biltrafik uden om byen.
4. I 2030 er det ikke længere gratis at parkere på offentlige arealer, og i 2025 er antallet af gadeparkeringspladser på kommuneveje reduceret med 1/3 med henblik på at åbne for cykelstier, grønne arealer, mv., og i den forbindelse skal Københavns Kommune justere sin holdning til ansøgninger om nedlæggelse af parkeringspladser på private fællesveje i overensstemmelse hermed.
5. Indpendlernes adgang til skattefri arbejdsgiverbetalt parkering søges reguleret inden 2025.
6. 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 % i 2035, mens yderligere trafiksanering påbegyndes allerede nu.
7. 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.
8. 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.
9. I 2030 skal mindst hver tredje bil i København være en delebil.
10. I 2025 skal vi have 1.000 pladser reserveret til erhvervsparkering, og i 2030 skal alle erhvervsparkeringspladser reserveret være forbeholdt eldrevne køretøjer.
11. I 2030 foregår mindst 25 % af turene med varelevering og godstransport på cykel.
12. I 2030 har vi halveret mængden af tung transport i forhold til i dag.
13. I 2030 foregår storleverancer ikke længere med fossildrevne køretøjer.
14. I 2025 har vi planlagt, hvordan vi kan etablere trafikøer med lavere hastigheder i hele kommunen, og i 2030 skal mindst halvdelen af bydelene være omdannet til eller i færd med at blive omdannet til trafikøer, mens støjen fra vejtrafik skal være reduceret til 53 dB for alle boliger i 2030.
15. I 2030 er antallet af kørte kilometer med bil, bus, motorcykel og lastvogn mindre end 4,2 millioner pr. dag, og i 2030 skal man ikke længere kunne køre i København med fossildrevne køretøjer.
16. Senest i 2025 har vi planlagt og vedtaget, hvordan al bybusdrift og affaldstømning kommer til at ske på enten el eller brint. I 2025 er fossilt drevne turistbusser udfaset.
17. I 2025 skal der være mindst 7.500 offentligt tilgængelige ladestander til elbiler.
18. Inden 2025 er der etableret et partnerskab mellem selskaber, organisationer, kommune og stat, der arbejder på at udvikle og afprøve miljøteknologier i København.
19. I 2030 skal 25 % af de nuværende vejarealer været lavet om til begrønnede flader.
20. Fra og med næste kommuneplan i 2023 skal al kommunal planlægning og byudvikling ske med bilafhængighed – bilfrihed eller delvis bilfrihed - som grundpille i både eksisterende og fremtidige byområder.

Note: Flere af målsætningerne forudsætter lovændringer.

BAGGRUND

Luft- og støjforurening i København

Luftforurening er et alvorligt problem for folkesundheden og det omgivende miljø, og mens størstedelen af luftforureningen i København stammer fra kilder uden for kommunen, er de primære lokale kilder i kommunen ikke uvæsentlige. Det er særligt biltrafik og brændefyring, der skaber luftforurening lokalt i København. Luftforurening var årsag til, at 460 københavnere døde for tidligt i 2017, hvilket svarer til, at omkring 12 % af alle dødsfald i dette år kunne tilskrives luftforurening. Samtidig var luftforureningen årsag til omkring 443.000 sygedage, og de totale omkostninger forbundet med luftforurening i København var omkring 8,8 mia. kr.¹

Luftforureningen fra trafikken har derfor både økonomiske og menneskelige konsekvenser, som vi skal forholde os til. Ifølge Københavns Kommunes egen ekspertgruppe for luftforurening, er der ingen nedre grænse for, hvornår luftforurening er skadelig for mennesker.² Det er derfor ikke godt nok at overholde de relativt høje grænseværdier fra EU. Vi vil i stedet – inspireret af nul-visionen for trafikdræbte og alvorligt tilskadekomne – arbejde for, at vi kommer sundhedsskadelig luftforurening fuldstændig til livs. I København skal vi kunne trække vejret frit uden at blive syge eller dø af det.³

I andre europæiske storbyer har man allerede indført regler og restriktioner for at bekæmpe luftforureningen fra gamle dieslbiler. En naturlig måde at regulere det på er at gøre brug af de såkaldte 'euronormer', der startede med Euronorm 1 i 1993, og som siden er blevet skærpet med yderligere kategorier. Et køretøjs euronorm angiver dets miljøegenskaber, og hvor meget det må udlede af skadelige stoffer, såsom partikler, målt i gram per kilometer.⁴ I London skal man for eksempel betale omkring 100 kroner i gebyr om dagen, hvis ens bil ikke lever op til Euronorm 6, og i Stuttgart har det siden 2018 været forbudt at køre ind i centrum med en dieselbil, der ikke lever op til Euronorm 5. Samtidig ser man nu flere andre steder indførelsen af zoner, hvor det kun er tilladt at køre i elbiler.⁵ Vi vil lade os inspirere af andre i vores arbejdet med strammere regulering af euronormer og skærpede miljøkrav i bestræbelse på at komme videre mod nul forurening.

Tilsvarende med trafikstøjen. Trafikstøj påvirker menneskers helbred negativt. Den medfører omkostninger for samfundet, bl.a. på grund af for tidlig død, tabt livskvalitet og øgede sundhedsudgifter. Vi skal sætte ind mod trafikstøj med krav om lavere hastighed for bilerne, støjdæmpende asfalt og placering af nye bygninger, så de dæmper for de bagvedliggende områder. Hvis en bolig eller dens udendørs opholdsarealer udsættes for støj, der overstiger grænseværdien 58 dB for vejtrafik, hvilket betegnes som "støjbelastet", er det potentielt sundhedsskadeligt at bor der, og Verdenssundhedsorganisationen (WHO) anbefaler stærkt, at trafikstøj reduceres til 53 dB og om natten til 45 dB af sundhedsmæssige årsager.

Regeringens klimamål

Den socialdemokratiske regering indgik sammen et bredt flertal af Folketingets partier i december 2019 en aftale om en ambitiøs og bindende klimalov, som gør et mål om 70 % reduktion af drivhusgasser i 2030 til dansk lov. Hermed tager Danmark igen lederskab med hensyn til den grønne omstilling, sætter højere mål for klimaet og skaber inspiration til klimahandling for resten af verden.⁶ Reduktion af udledningen af drivhusgasser måles i forhold til 1990, og klimaneutralitet skal være opnået senest i 2050. Loven forpligter samtidig den nuværende og fremtidige klimaministre til konkret handling.⁷ Det er store ambitioner fra Folketinget, og her i København vil vi socialdemokrater gøre, hvad der skal til for ikke blot at nå målet om 70 pct. reduktion i vores by, men også at nå videre end det.

KBH 2025 Klimaplanen

I 2012 fik Københavns Kommune vedtaget sin klimaplan, der betyder, at vi i 2025 skal København være verdens første CO₂-neutrale hovedstad. Vi kombinerer vækst, udvikling og øget livskvalitet med CO₂-reduktioner.

Klimaplanen tager afsæt i CO₂-udledningen fra 2005, hvor København havde en CO₂-udledning på 2,3 mio. ton CO₂. I 2018 var udledningen nedbragt med ca. 50% til 1,2 mio. ton CO₂. Da Københavns indbyggertal er steget fra 2005-2018, betyder det, at udledningen pr. indbygger er faldet med 60 %, fra fem ton CO₂ pr. københavnere i 2005 til to ton CO₂ pr. københavnere i 2018. Dette skyldes primært den grønne omstilling i el- og fjernvarmesystemerne drevet både af nationale initiativer og de lokale initiativer, vi tog med KBH2025 Klimaplanen.

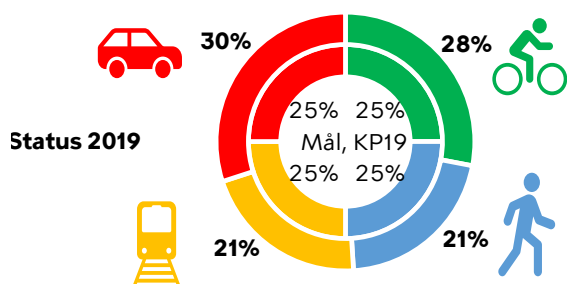
Trods de gode resultater, er vi desværre bagud, hvis vi skal nå vores mål i 2025, og de nemme og lavt hængende frugter er plukket. Det betyder, at vi nødt til at intensivere vores indsats, og her spiller det trafikale en afgørende rolle. Reduktionen på dette område har ikke været nævneværdig de sidste ti år.

Københavns kommuneplan 2019 og udviklingen i befordringsmidler

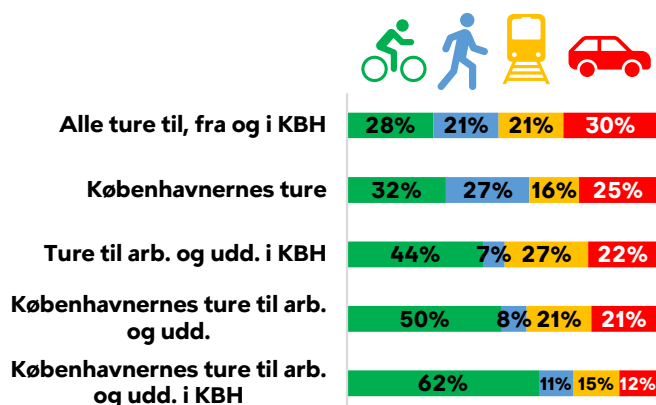
Kommuneplan 2019 har som mål, at biltrafikken i 2025 maksimalt skal udgøre 25 % af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig, så mindst 25 % foregår til fods, 25 % på cykel og 25 % med kollektiv transport i 2025.⁸ Med andre ord er målsætningen, at mindst 75 % af alle ture i byen sker til fods, på cykel eller med kollektiv transport i 2025. Når vi ser på københavnernes egne ture, er vi allerede i mål, og det er dermed særligt udefrakommende, som gør, at vi ikke allerede nu kan være i mål.⁹

I 2019 var bilen fortsat det primære transportmiddel på ture til, fra og i København med en andel på 30 % af den

Fordeling af ture til, fra og i København



Fordeling af ture, 2019



samlede transport. Kollektiv trafik stod for 21 %, og det samme var tilfældet for gang. Cyklens andel var 28 %, men ser man på ture til og fra arbejde, var tallet 44 %. Dette var dog et fald på fem procentpoint fra året før og altså et skridt i den forkerte retning, så der skal gøres noget markant for at undgå, at bilen ikke også i fremtiden er det transportmiddel, som fylder mest i København. Ser man over en længere årrække er antallet af kørte kilometer på hverdage på cykel steget med 19 %, hvorimod der kun køres 2 % færre kilometer i bil.^{10 11}

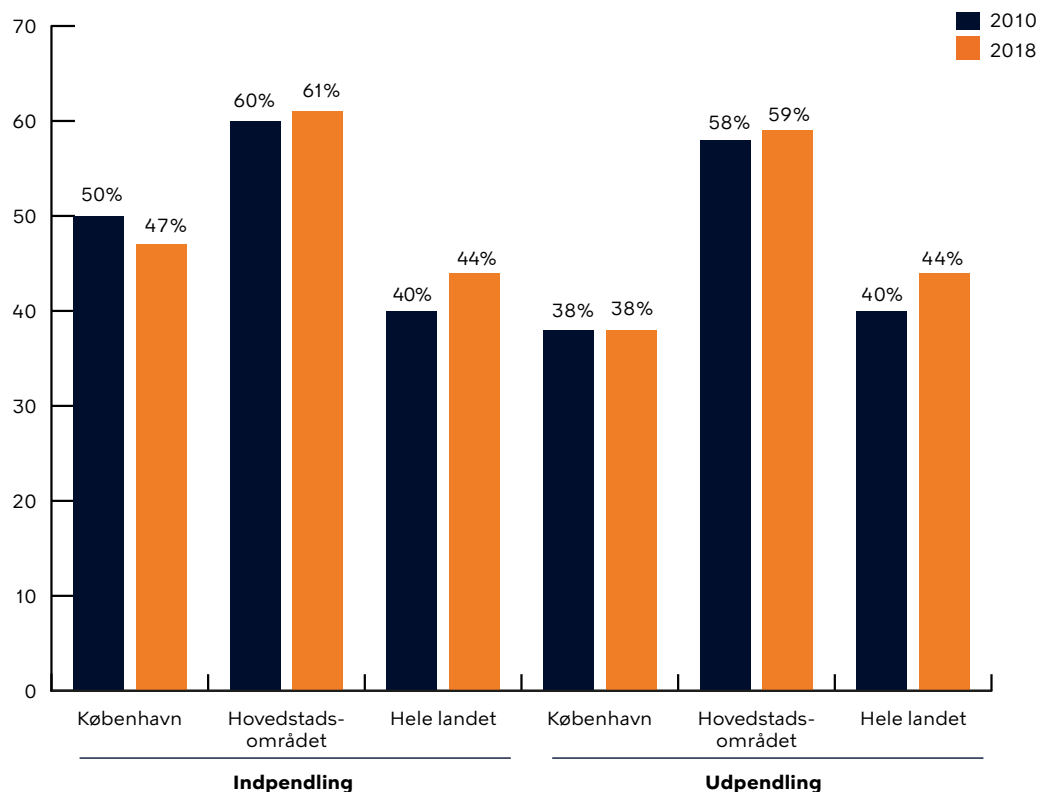
Kommuneplanens transportfordeling forholder sig til den forholdsvis betydning af de forskellige transportformer, men opstiller ikke mål for, hvordan trafikken absolut skal udvikle sig. Det er et påtrængende spørgs-

mål, ikke mindst fordi vi i fremtiden bliver flere københavnere, der alle har brug for at komme rundt. Derfor vil vi også se nærmere på at fastlægge et mål for det maksimale antal ture eller kilometer, der foregår i bil.

Indpendling og udpendling

Pendlingen til og fra København er væsentlig højere end i resten af landet og kan betegnes som den væsentligste faktor for trængslen og de trafikale udfordringer, byen har. De seneste tal viser, at indpendlingen, det vil sige andelen af arbejdspladser i København, der er besat af personer, der ikke bor i byen, men rejser hertil udefra, mellem 2010 og 2017 er faldet fra 50 % til 48

Figuren viser indpendlingen, dvs. hvor mange pct. af arbejdspladserne der er besat af borgere fra andre kommuner end den arbejdspladsen ligger i, samt udpendlingen dvs., hvor mange pct. af de beskæftigede indbyggere, der arbejder i andre kommuner end den de bor i.



Note: Hovedstadsområdet er de kommuner, som i tilskuds- og udligningssystemet indgår i hovedstadsudligningen (kommuner i Region Hovedstaden ekskl. Bornholm samt Greve, Køge, Roskilde, Solrød, Stevn og Lejre kommuner).

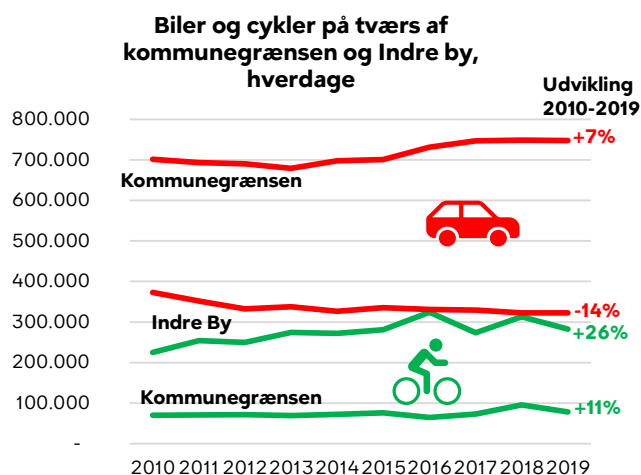
Kilde: Københavns Kommunes beregninger pba. Forskningsservice og Statistikbanken.dk

%, mens udpendlingen, altså andelen af arbejdspladser uden for København, der er besat af københavnere, der rejser ud, ligger stabilt på 38 % i samme periode.¹² Vi må dog forvente, at væksten og befolkningsudviklingen i København og hovedstadsområdet vil afstedkomme et øget trafikalt pres.

Hver dag kører krydser omkring 750.000 biler kommunegrænsen til og fra København, mens antallet af cykler ligger under 300.000. Københavnerne for ca. 40 % af bilturene, og dermed er "besøgende" flertallet med 60 %. Mens antallet af biler, der krydser kommunegrænsen er steget med 7 % siden 2010, er antallet af biler i Indre By faldet med 14 %, men i stedet er antallet af cykler steget markant, hvilket er en positiv udvikling. Ikke desto mindre er der plads til forbedring. Særligt når pendlingen betyder meget for antallet af biler i København, skal det være mere attraktivt at tage et andet transportmiddel, så vi mindsker antallet af biler.

Udvikling i bilejerskab og delebiler med fast stamplads

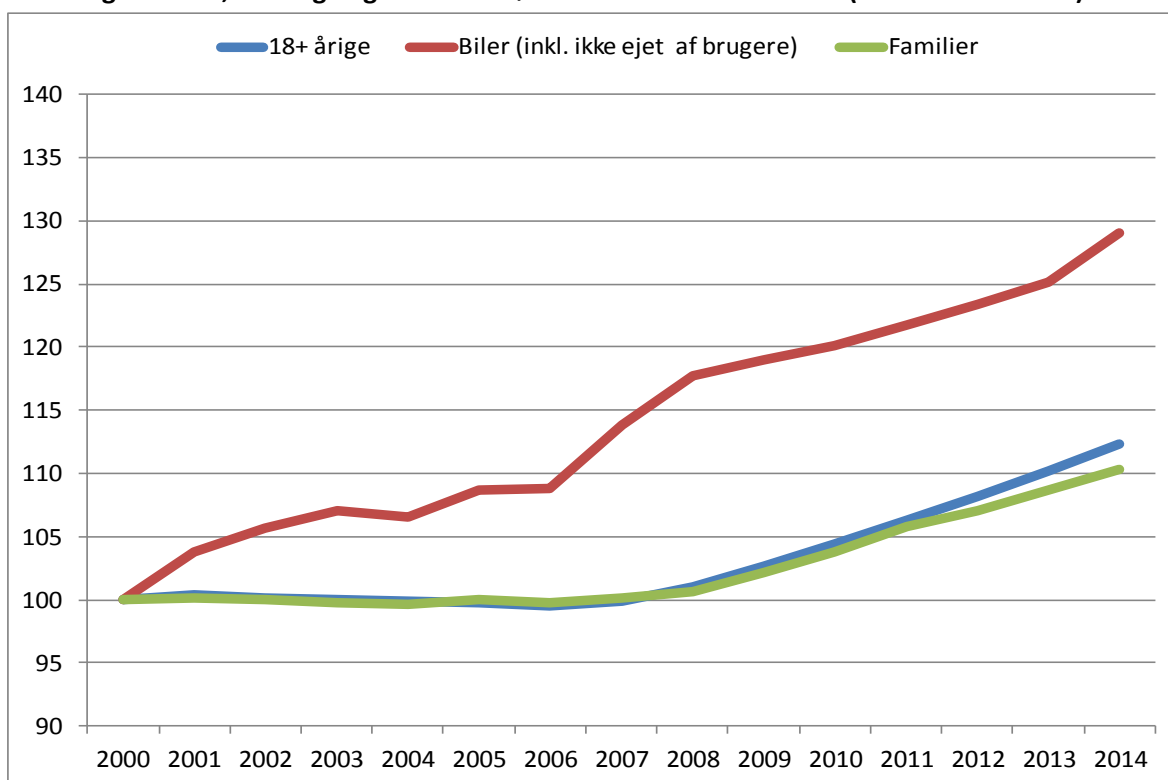
Københavnerne får stadig flere biler, og denne udvikling ser ud til at fortsætte, hvis vi ikke gør noget for at stoppe den. De seneste tal fra 2016 viser, at københavnere siden årtusindskiftet og frem til 2014 har fået næsten 30 % flere biler (tallet dækker både biler, københavnere selv ejer og lejer/leaser), men denne udvikling kan ikke forklares med den generelle demografiske udvikling, for antallet af københavnere over 18 år er kun steget med 12,4 %.¹³ Stigningen i biler er ujævnt



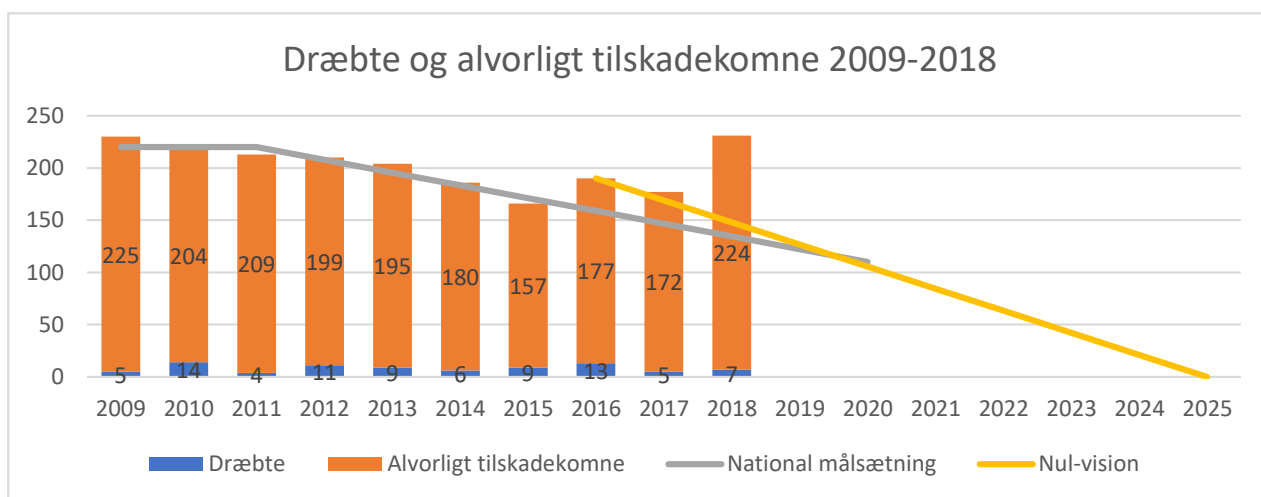
fordelt over byen. Særligt i de bydele, der udvikles specielt med sigte på børnefamilier, er der en stor vækst i antallet af biler.¹⁴ Vi mener, det er en forkert udvikling for København, og det er magtpåliggende for os at få vendt udviklingen, så vi får færre biler i byen.

Udviklingen i privat bilejerskab er sket samtidig med, at kommunens tal viser et fald i antallet af delebiler med fast stamplads i København, hvilket ellers har været et indsatsområde. Dele biler er et tilbud til københavnere, der som supplement til cykel og kollektiv trafik som det primære transportmiddel kan have brug for en bil i visse situationer. Den kommunale strategi er, at der i 2020 skulle være mindst 750 delebiler med fast stamplads,

Udviklingen i biler, 18+årige og familier i København fra 2000 til 2014 (Indeks 100 = 2000)



Kilde: Egne beregninger på baggrund af særkørsel fra Danmarks Statistik



Kilde: Københavns Kommune beregninger på baggrund af særkørsel fra Danmarks Statistik

men antallet var i stedet faldet fra 232 i 2016 til blot 192 medio 2019.¹⁵ Vi ved, at hver delebil erstatter mellem fem og 10 privatejede biler¹⁶, hvorved der frigives plads til cykelstier, cykelparkering og plads til grønne elementer. Derfor er udviklingen ikke tilfredsstillende. Vi skal have flere delebiler i København.

Sikkerhed i trafikken

Borgerrepræsentationen vedtog i 2017 den såkaldte *Nul-vision*, som betyder, at Københavns Kommune har en målsætning om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken fra 2025 og frem. Desværre indikerer de seneste års udvikling, at det kan blive meget vanskeligt at nå visionens mål. De nyeste tal for dræbte og alvorligt tilskadekomne viser, at tallet steg fra 177 personer i 2017 til 231 i 2018. Det er en stigning på 30 % og samtidig det højeste tal siden 2008. Af de 231 blev syv personer dræbt, og af dem er seks cyklister. Hele 60 % af de dræbte og tilskadekomne var cyklister, og 25 % var fodgængere. Ved de alvorligste trafikulykker med cyklister og fodgængere var det oftest en bil, der var modpart.¹⁷

De nyeste tal viser, at i 2019 registrerede politiet 120 alvorligt tilskadekomne cyklister, hvoraf 2 omkom, mens politiet registrerede 105 lettere tilskadekomne i 2019. Udover politiets registrering er der dog et stort mørketal, og en indikation på det reelle omfang er, at 8% af cyklende københavnere i 2018 svarede, at de havde været involveret i en trafikulykke inden for de seneste to år.¹⁸

Vi bliver nødt til at handle, hvis vi skal gøre os forhåbninger om at komme i nærheden af vores målsætning. I tilgift til de kommunale indsatser, der allerede er i gang, skal vi arbejde på en generel transformation af vores by, så vi fokuserer mere på cyklister, fodgængere og deres tryghed, sundhed og sikkerhed og ikke mindst på fremkommeligheden. Det vil kræve mange investeringer, og alene på cykelområdet anslog man med Cykelprioriteringsplanen 2017-2025, at de foreslåede investeringer ville koste mindst 1,1 mia. kr. frem mod 2025, hvis planen skulle realiseres.¹⁹

Arealanvendelse i kommunen

Der er i forvejen en række initiativer i det politisk vedtagne plangrundlag for cykelindsatsen, som forudsætter inddragelse af vejareal, blandt andet til nye og bredere cykelstier og mere cykelparkering. At gøre plads hertil vil ofte betyde, at vi skal inddrage plads fra andre formål, herunder kørebaner og bilparkering. En kortlægning af vejarealet i København fra 2016 viser, at kørebaner udgør 54 % af det samlede vejareal, mod 7 % for cykelstier, og bilparkering udgør 12 %, mod 1 % for cykelparkering.²⁰ Der er dermed tale om, at en stor del af vores fælles arealer bruges til biltrafik, og at biltrafikken optager en uforholdsvist stor andel af arealer, når man ser på fordelingen af ture, som foretages med bil over for cykel, kollektiv trafik og fodgængere.

Coronapandemien

På en trist baggrund har vi med coronapandemien fået et indblik i en fremtid, vi før gik og drømte om: En fremtid med færre biler på gaden. Under coronapandemien har den mindre biltrafik resulteret i mindre støj og især også renere luft. Faktisk faldt luftforureningen med 40 % i gennemsnit i de største danske byer, da vores færden blev begrænset.²¹

Corona har præget vores samfund markant, og følgerne af pandemien vil fortsætte mange år endnu. Samtidig har pandemien medført, at vi har gjort os erfaringer, som vi ellers ikke ville have fået; at vi kan arbejde meget mere hjemme, at byens rum med fordel kan bruges til meget andet end parkerede biler, at ren luft og mindre støj er at foretrække frem for 'normalen'.

Pandemien har givet os erfaringer og rum til overvejelser om vores samfund, dets indretning og hvad, vi vil prioritere i fremtiden. Og pandemien er endnu ikke et overstået kapitel, og der er stadig meget, som står hen i det uvisse.

TRAFIK

Vi vil fokusere på cyklister og fodgængere

I 2025 skal cykel- og gåture udgøre mindst 55 % af det samlede antal ture.

København er en af verdens bedste cykelbyer, og den position skal fastholdes. Næsten halvdelen af københavnere bruger dagligt cyklen som transportmiddel – og vi vil gerne have, at endnu flere hopper op på cyklen. Flere cyklister er både en gevinst for vores by, vores klima og vores sundhed og i sidste ende hele samfundet. Vores mål er, at 60 % af københavnere bruger cyklen som dagligt transportmiddel i år 2025. Det skal ske samtidig med, at forholdene for fodgængere forbedres, så vi også bliver verdens bedste fodgængerby, og at flere københavnere går rundt i byen. Vi vil blandt andet arbejde for, at gangruter i byen bliver gjort synlige og med inspiration fra Gøteborg indføre transitkort, der viser afstanden mellem busstop, så folk opfordres til at gå til næste stop i stedet for at vente. Når flere går og cykler – ikke mindst i kombination med den kollektive trafik – får vi mindre støj og larm, renere luft og sundere københavnere. Vi vil derfor indføre grønne gader, hvor den kollektive trafik sammen med cyklende og gående kan færdes sikkert og uden forurening fra anden trafik.

For at fremme brugen af cyklen vil vi gøre det endnu tryggere at færdes på cykel i København. Vi vil udvide og tilpasse cykelstier og cykelbanerne i kryds, så vi tilskynder til en kultur med plads til alle og indbyrdes respekt. Vi vil undersøge muligheden for endnu en bro over havnen for at øge tidsbesparelsen ved at rejse på cykel. Samtidig vil vi lære de unge københavnere, hvordan de bevæger sig rundt i trafikken. Det er det vigtigt, at børn lærer at bruge cyklen i dagligdagen på lige fod med voksne. Cykling skal være en naturlig, daglig aktivitet for børn og gerne indgå i skoleundervisningen. Vi vil gøre det let og sikkert for børn at køre på cykel morgen, middag og aften. Ligeledes skal forældrene opleve, at det er sundt og sikkert for deres børn at færdes i København på cykel. Det er vigtigt at sørge for, at alle skoleveje er trafiksikre, og at der er cykelstier på de ruter, hvor børnene færdes på egen hånd til alle former for aktiviteter.

Vi vil skabe endnu bedre forhold for fodgængere og cyklister ved at tænke i løsninger, der øger tilgængeligheden for cyklister og gør det hurtigere at komme fra A til B, og i løsninger, som øger fremkommeligheden for fodgængere, som mange steder er udfordret af smalle fortove, der bliver fyldt med alt fra caféborde og -stole til uhensigtsmæssigt parkerede og 'herreløse' cykler. Vi vil derfor arbejde for bedre faciliteter for cykelparkering med kapacitetsudvidelse og oprydning, så det bliver lettere at stille cykler i alle størrelse og former, og så vi sikrer, at parkerede cykler ikke er til gene for gående. Vi vil nytænke trafikledningen, så cyklister og fodgængere får højere prioritet i lyskryds med længere perioder med grønt, blandt andet så ældre gående ikke tvinges til at gøre ophold på utrygge heller midt i trafikken. Vi vil samtidig se på cyklisters og fodgængerens situation i relation til kommunens vision om nul dræbte

og alvorligt tilskadekomne i trafikken i 2025, så også sikkerheden og trygheden styrkes, og i den forbindelse blandt andet være særligt opmærksomme på sikkerheden med hensyn til elcyklernes og ladcykler.

Vi vil have bedre kollektiv trafik og meget mere metro

I 2030 er passagerantallet i den kollektive trafik 20 % højere end i 2019, og vi har besluttet en forlængelse af M4 og en ny Havnering (M5-linjen) og er i gang med at undersøge yderligere linjer, mens vi i 2025 har forøget antallet af afgang pr. time på visse busruter, og vi vil arbejde for en fastlåsning af taksterne i den kollektive trafik i 2022-23.

Det er nødvendigt, at vi sørger for gode og sammenhængende løsninger i den kollektive trafik, så det kan være et oplagt og reelt alternativ til privatbilisme. Samtidig er den kollektive trafik nødvendig for at få hverdagen til at fungere for de københavnere, som ikke kan bruge den anden transportform. Derfor skal det være nemt, trygt og lige til at bruge den kollektive trafik. Den nye banelinje fra Ringsted over Køge har skabt et godt regionaltogether alternativ til Sydmotorvejen, og vi ser frem til, at letbanen mellem Ishøj og Lundtofte åbner i 2027 og binder regionen sammen på tværs.

Sammen med regionerne, kommunerne og trafikselskaberne skal vi se nærmere på, hvad vi kan gøre bedre. Sammen med dem skal vi bedre tilgængelighed omkring stoppesteder og stationer. Og vi skal fremme en proces, hvor det bliver nemt og billigt at parkere sin bil (eller cykel) ved regionaltogether- og S-togetherstationer i omegnskommunerne, så indpendlingen med bil ad den vej kan begrænses.

Selv skal vi som kommune styrke parkeringsfaciliteterne, især for cykler, ved S-together- og metrostationer. Vi vil undersøge, hvordan vi bedrer fremkommeligheden for byens kollektive bustrafik med flere busbaner og vejstrækninger forbeholdt busser eller busser og cykler, og vi vil frem til 2025 forøge antallet af afgang pr. time på visse busruter.

Prisniveauet i den kollektive trafik er for højt, og den kollektive trafiks konkurrenceevne er blevet svækket både af nedsættelsen af bilafgifterne og af coronaens indflydelse på vores adfærd. Vi vil arbejde for, at priserne fastlåses i et par år og benytte tiden til at undersøge, om der er grundlag for mere varige justeringer af priserne. Samtidig vil vi drøfte med trafiksselskaber om der kan gennemføres andre initiativer, f.eks. i henseende til den fysiske indretning af busser, tog og stationer for, at passagererne hurtigere finder tilbage til den kollektive trafik efter coronaen.

En væsentlig del af den kollektive trafik i København er naturligvis metroen, som er et stort gode for byen. Senest med åbning af Cityringen og Nordhavnslinjen har udviklingen og sammenhængen af byen taget et nyt skridt ind i fremtiden. I 2024 kommer metroen til Sydhavnen og knudepunktet Ny

Ellebjerg Station. Metroen er med til at binde vores by sammen på kryds og tværs, og den har skabt gode alternativer til bilen. Derfor er det også Socialdemokratiets vision, at vi skal have mere metro, og vi skal planlægge, hvordan vi får metro til alle bydele i København. Som en del af denne indsats skal vi have løst udfordringen med manglende kapacitet over havnesnittet med nye forbindelser på tværs af Københavns Havn, for strækningen mellem Kongens Nytorv og Christianshavn Station er allerede i dag meget presset. Det kræver investeringer, og hidtil er et væsentligt finansieringsbidrag kommet fra jordsalg hos By & Havn. Det er åbenlyst, at denne model ikke kan fortsætte på samme vis i fremtiden. Derfor er det nødvendigt at gå andre veje for at tilvejebringe den nødvendige kapital. Vi vil arbejde for, at Folketinget i langt højere grad begynder at hjælpe til, når vi skal udvide metroen, på samme måde som Folketinget yder støtte til trafikinfrastruktur i resten af landet.

Vi vil mindske trængsel med afgifter

I 2030 er der indført kørselsafgifter, og systemet bruges især til at dæmpe indpendlertrafikken og lede gennemgående trafik uden om byen

Vi ved, at en regulering af trængsel via afgifter fungerer – det kan vi både se hos vores nordiske naboer og andre steder i verden. Socialdemokratiet i København ønsker at genoplive idéen om regulering af trafikken ud og ind ad København gennem betalingszoner, som vi kender det fra blandt andet nabohovedstæderne Oslo, Stockholm, Berlin og London. Vi vil derfor anmode regeringen om, at der skabes lovhjælp til, at vi kan begynde at regulere trafikken i København med kørselsafgifter for kørte kilometer alt efter, hvor, hvornår og med hvilken type køretøj, kørslen finder sted (også kaldet *roadpricing* eller *intelligent roadpricing*).²² Om end der fortsat er nogle teknologiske udfordringer, vil indførelsen af luftforurenings- og trængselsregulerende afgifter kunne medvirke til at løse de trafikale og miljøpolitiske udfordringer, vi står overfor. Særligt indpendlingen i bil er vanskelig at begrænse på anden måde, og samtidig er bilertrafikken svær at få ledt uden om de centrale bydele og brokvartererne, så længe der endnu ikke er etableret en omfartsvej øst om byen.

Selv med en østlig omfartsvej, som kan lede den gennemkørende trafik uden om centrum, vil en eller anden form for kørselsafgifter være helt nødvendig for, at vi kan fredeliggøre København. Indtægter fra kørselsafgifter kan med fordel bruges til at finansiere Østlig Ringvej og/eller foretage investeringer i klima, miljø og trafiktiltag i hele hovedstadsområdet og være med til at reducere trafikmængden i vores by og den tværkommunale kørsel. Vi vil være indstillet på at aftale en deling af proventet med relevante nabokommuner.

Miljøzonehåndhævelse og kørselsafgifter vil kunne ske i et fælles digitalt system. Allerede nu sker overvågningen af miljøzonereglerne gennem automatisk nummerpladescanning. En skærpet kontrol skal sikre en god og effektiv håndhævelse af miljøzonereglerne for blandt andet at forbedre luftkvaliteten yderligere. Indførelsen af den digitale håndhævelse træder i stedet for det fysiske miljøzonermærke, og på den måde bliver der mindre bureaukrati for erhvervslivet og berørte borgere.

Vi vil have grønnere byrum med mere plads til flere gående og cyklister

I 2030 er der det ikke længere gratis at parkere på offentlige arealer, og i 2025 er antallet af offentlige gadeparkeringspladser reduceret med 1/3 med henblik på at skabe plads til cykelstier og grønne arealer, og i forbindelse skal Københavns Kommune justere sin holdning til ansøgninger om nedlæggelse af parkeringspladser på private fællesveje i overensstemmelse med dette.

I de kommende år kan og vil der visse steder blive etableret nye offentlige parkeringspladser, hvis forholdene taler for det, men karakteristisk for gadeparkering er, at den optager knapt og kostbart byrum på gader og pladser. I takt med, at cykelstier og fortove udvides, må parkeringspladser inddrages. Mange steder ønsker vi også at fortsætte sløjfningen af gadeparkeringspladser til fordel for grønne og rekreative områder, f.eks. i forbindelse med fredeliggørelse af Middelalderbyen. Samlet set må det forventes, at misforholdet mellem gadeparkeringspladser og bilbestand vil vokse, hvilket samtidig vil være en medvirkende faktor til, at flere vælger ikke at have bil.

Allerede nu betaler mange københavnere for at parkere egen bil. Med det stigende pres på gaderummet bliver vi nødt til at indføre betalingszoner i hele København, så man overalt i byen skal have en parkeringslicens – enten som beboerlicens eller periodekort – for at kunne holde på offentlige parkeringspladser til en reduceret pris. Det vil også begrænse udefrakommende bilisters tilbøjelighed til at parkere på parkeringspladserne lige uden for det nuværende betalingsområde. Vi mener desuden, at prisen på alle licenser og på betalingsparkering gradvist og proportionalt skal øges de næste 10 år. Licenserne skal dog være markant dyrere hvis husstanden har mere end én licens, hvilket er tilfældet for omtrent 4.500 husstande.²³ Samtidig vil vi på den længere bane undersøge, om der er behov for at udvikle licensmodeller, der gennem sammenkøring med nationale registre f.eks. tager højde for indkomst og arbejdssituation, så vi imødegår social skævhed, og vi vil forsøge at undgå at ramme erhvervsdrivende eller håndværkere unødvendigt hårdt, hvis de har brug for flere licenser.

Med henblik på at skabe bedre byrum med mere plads vil vi ligeledes justere Københavns Kommunes indstilling til nedlæggelse af parkering på private fællesveje, således "hjemløse" bilister ikke kommer til at holde der i stedet for på offentlig vej. Dermed åbner vi for nedlæggelse af parkering på privat fællesvej, hvis de lokale beboere ønsker det.

Vi vil undersøge begrænsninger af om gratis arbejdsgiverbetalt parkering

Indpendleres adgang til skattefri parkering hos arbejdsgivere søges reguleret inden 2025

Ca. 1/3 parkeringspladserne i København, eller godt 70.000 pladser²⁴, er private og således ikke omfattet af kommunens bestemmelser om betalingsparkering, beboerlicenser m.v.. Af disse skønnes en betydelig del at være pladser i gårde og kældre, som stilles gratis

// Vi ved, at en regulering af trængsel via afgifter fungerer – det kan vi både se hos vores nordiske naboer og andre steder i verden. Socialdemokratiet i København ønsker at genoplive idéen om regulering af trafikken ud og ind ad København gennem betalingszoner, som vi kender det fra blandt andet nabohovedstæderne Oslo, Stockholm, Berlin og London.

til rådighed for medarbejdere i byens virksomheder og institutioner, der pendler ind og ud af byen. Vi vil arbejde for at begrænse disse muligheder der, hvor der er god adgang til kollektiv trafik, og vi vil undersøge med regeringen, om fri adgang til parkering hos arbejdsgiver bør beskattes.

Vi vil have gennemkørende trafik rundt om byen

Østlig Ringvej og en gennemgribende trafiksanering af bymidten skal sammen med andre initiativer føre til en reduktion af den gennemkørende trafiks andel af biltrafikken i København med mindst 50 % i 2035, mens yderligere trafiksaneringen påbegyndes allerede nu.

Vi mangler en trafikforbindelse øst om København. Derfor kører mange gennem Københavns centrum uden formål inde i byen, når de er på vej til og fra Amager eller kommuner rundt om København. Det betyder store mængder trafik ind over blandt andet Nørrevold og Kongens Nytorv, hvor også tung trafik fra containerhavnen køres gennem smalle gader og beboelseskvarterer. Det giver store gener i form af luft- og støjforurening og trængsel.

Østlig Ringvej skal føre gennemgående trafik øst om byen i en tunnel langs Østamagers kyst. Den vil betyde, at biltrafikken mindskes lokalt i den indre by og brokvartererne i forhold til en situation uden ringvejen, men kun, hvis vi samtidig laver de nødvendige tiltag, så det ikke er fordelagtigt at køre gennem byen. Den nye ringvej må derfor ledsages af en gennemgribende trafiksanering af den indre by og brokvartererne, en proces, vi vil starte allerede i den kommende valgperiode. Ringvejen skal tilsluttes eksisterende større vejanlæg, så der ikke skabes yderligere trafikknudepunkter, og det er vigtigt for os, at de relevante lokalområder fortsat inddrages i processen, og at der tages hensyn til grønne områder. Vi vil sætte os det mål, at andelen af gennemkørende trafik i biltrafikken (defineret som passage af både vestlig O2/Vigerslevvejsnit og havnesnittet) vil være reduceret med mindst 50 % i forhold til 2020, når Østlig Ringvej er taget i brug (2035).

Det er dog ikke kun den manglende østlige forbindelse, som giver problemer i København. Andre steder i byen er trafikmængden også for stor, og vi vil derfor se på flere områder, hvor der er meget gennemkørende trafik. Vi vil gennemføre trafikdæmpende foranstaltninger overalt i byen, hvor de kan føre til dæmpning eller omledning af gennemkørende trafik, og se nærmere på, hvorvidt vejstrækninger helt eller delvist kan tunnelføres, for at give plads og tryk til bløde trafikker og byliv.²⁵

Vi vil samarbejde om byudvikling og trafikale knudepunkter i og omkring København

Københavns Kommune vil tage initiativ til, at der inden 2025 i samarbejde med 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.

For at gøre noget ved de trafikale udfordringer i København er det nødvendigt at se ud over kommunegrænser for at finde løsninger. Der er behov for, at vi samarbejder på tværs af kommuner, med regionerne og på tværs af Øresund, når vi ser på mobilitet. Kommuner og stat skal gå sammen om at udvikle nye og gamle trafikknudepunkter som et instrument, der kan styrke byfortætning, få flere, der ellers kører i bil, til at skifte på stationerne, og få flere til at cykle eller gå til nærmeste knudepunkt.²⁶ Der er også behov for en drøftelse af rammerne for indførelsen af kørselsafgifter. Det vil vi gerne stå i spidsen for at fremme, for det kræver en fælles indsats at få flere pendlere væk fra bilen.

Vi vil have tilrejsende hertil på grønnere vis

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 på landstrøm, og dieseldrift i togtrafikken øst for Valby station skal være bragt til ophør i 2025.

Det er næppe en nyhed, at vores nuværende levevis ikke er bæredygtig i forhold til det pres, det lægger på vores klima og miljø, og i takt med den økonomiske udvikling bliver problemerne større. Københavns renommé som en grøn hovedstad er med til at lokke mange tilrejsende hertil, og mange af dem kommer til vores by fra nær og fjern med fly eller krydstogt. Vi kan stille krav om mere miljøvenlig teknologi og selv være med til at udvikle dem, så tilrejsende kommer hertil ad grønnere vis.

Krydstogtskibe, der ikke kan kobles på landstrøm, skal ikke have lov til at lægge til kaj i København, og der, hvor vi ikke selv kan bestemme, vil vi opfordre vores nationale politikere til at regulere krydstogttrafikken i de danske farvande så meget, det er muligt ud fra et miljømæssigt hensyn. Det samme vil vi gøre for den øvrige erhvervsmæssig søtransport herunder for skibe ejet af det offentlige. Ligeledes ved vi, at udviklingen og udvidelsen af Københavns Lufthavn vil betyde, at der kommer flere rejsende hertil med fly, hvilket har en negativ påvirkning på vores miljø og klima. Fly er med til at binde vores moderne verden sammen. København vil ikke være den samme by uden en lufthavn så tæt på, men vi vil arbejde for, at flytrafikken bliver mere miljø-

venlig, for eksempel med biobrændsel og electrofuels, og her skal vi bruge Københavns allerede gode position som grøn storby til at spille en central rolle for at fremme denne udvikling og forskning inden for området.

Foruden omstillingen af krydstogtskibene og flytrafikken skal vi sørge for, at langt flere får mulighed for at komme til København med tog både dag og nat. Det betyder, at vi skal sikre den nødvendige infrastruktur til, at togtrafikken kan foregå så gnidningsfrit som muligt. Dette skal ske i samarbejde med Folketinget, DSB og andre aktører, hvor vi i København gør, hvad vi kan, for at fremme brugen af tog som transportmiddel til og fra København. Dertil vil vi også arbejde for, at dieseldrift i togtrafikken øst for Valby Station bliver bragt til ophør i 2025, således vi kommer af med de den luftforurening, dieseltogene forårsager.

Vi støtter delebilsordninger

I 2030 skal mindst hver tredje bil i København være en delebil.

Vi ønsker, at der kommer færre privatejede biler og færre biler generelt i København, men vi er også bevidste om, at københavnerne har og får behov for at bruge en bil, selvom brugen ikke er en fast del af deres hverdag. Delebilsordninger (både med og uden fast stamplads) vil være en god måde, hvorpå københavnerne stadig vil have adgang til en bil, men hvor man samtidig er flere om én, og der dermed er behov for færre parkeringspladser i byen. Vores hovedprioritet kommer til at være ordninger med fast stamplads, da brugere af biler uden fast stamplads for ca. 2/3 vedkommende kommer fra kollektive trafik, cykel eller gang²⁷, og dermed medvirker biler uden fast stamplads i ringere grad til at mindske trafikken i byen.

Foruden den overordnede indsats angående parkeringslicenser og gadeparkering vil vi konkret se på, hvordan vi giver delebilsordninger bedre forhold med kollektive parkeringslicenser til virksomheder og foreninger. Det kan for eksempel være en andelsboligsforening, hvor man lader en eller flere kollektive licenser erstatte de private licenser. De kollektive licenser kunne gives på baggrund af konkrete krav om energiklasse, drivmiddel og lignende samt indeholde incitamentsstrukturer, som giver foreningerne økonomiske fordele. Det vil være en måde, hvorpå vi politisk baner vejen for, at flere deles om biler. Vi vil også stille krav om udnyttelsesgrad, således biler ikke ender med at stå og optage unødigt plads, og at der afregnes efter gældende skatteregler.

Vi vil derfor understøtte og indgå i et samarbejde med relevante parter om at finde de rigtige løsninger, som sikrer, at vi får dækket hele byen og får flere delebiler i forskellige modeller og størrelser, så de kan efterkomme den enkeltes husstands behov. Tilsvarende vil vi virke for udbredelsen af samkørsel, altså at to eller flere personer, der skal samme vej, kører i den enes bil og deles om transportudgifterne. Samkørsel begrænser trængsel, forurening og CO₂-udslip ved brug af bilen.

TRANSPORT

Vi laver parkering til håndværkere og erhvervsdrivende

I 2025 har vi 1.000 erhvervsparkeringspladser, og i 2030 skal alle erhvervsparkeringspladser være forbeholdt ældre køretøjer.

I dag er der 383 erhvervsparkeringspladser, og vi vil gerne hjælpe håndværkere og erhvervsdrivende med flere erhvervsparkeringspladser, som tilvejebringes gennem omdannelse af eksisterende pladser og regulering. For eksempel gennem tidsbegrænset/-bestemt erhvervsparkering, således det bliver nemmere for håndværkere og erhvervsdrivende at finde en plads, når de er ude hos deres kunder, men således at parkeringspladserne kan bruges af beboere hen over natten.

Vores ønske er at forøge antallet af parkeringspladser forbeholdt køretøjer med erhvervslicens fra de nuværende ca. 400 til 1000 i 2025. Flere erhvervsparkeringspladser skal gå hånd i hånd med en fælles indsats og et samarbejde om at omlægge transporten, således at den kan foregå på elcykler og med elbiler. Alle nye parkeringspladser skal være forbeholdt erhvervsbiler, der kører på el eller brint, og fra 2030 skal dette gælde samtlige erhvervsparkeringspladser. Samtidig ønsker vi en ændring af tildelingskriterierne, således det udelukkende bliver personer, som kan dokumentere et arbejdsmæssigt behov, som kan få licenserne.

Vil have grøn cykellevering og småleverancer

I 2030 foregår mindst 25 % af turene i forbindelse med varelevering og godstransport i København på cykel.

Store dele af godstransporten kan foretages med ladcykler, og moderne elcykler kan transportere gods med en vægt på op mod 250 kg, hvilket gør, at de kan klare mange af de transportopgaver, som virksomhederne har inde i København.²⁸ Den socialdemokratiske regering har sammen sine støttepartier afsat 2 mio. kr. årligt i 2020-2023 til etablering af et rådgivningscenter for cykelfremme for virksomheder i samarbejde med Cyklistforbundet. Men Socialdemokratiet vil også lokalt arbejde for, at mere af vare- og godstransporten foregår med cyklen. Kommunen skal derfor indgå i et samarbejde med virksomheder og interesseorganisationer om at finde de nødvendige tiltag, der kan flytte dele af transporten og anden kommerciel distribution over på cykler.

Vi begrænser tung transport

I 2030 har vi halveret mængden af tung transport i forhold til i dag.

Ældre veje og gader, som stammer fra en tid før nutidens trafik og transport, er presset af tung transport, hvilket i særdeleshed, men ikke udelukkende, ses i de indre dele af København, og det udgør en sikkerhedsrisiko. Derfor ønsker Socialdemokratiet at mindske den tunge transport mest muligt. Begrænsningen af tung transport vil bero på en større trafikal analyse, og den

skal hænge sammen med andre tiltag, blandt andet det at sikre muligheden for at køre udenom de indre bydele. I praksis betyder det, at tung transport som udgangspunkt ikke skal forekomme i de ældre, indre bydele, medmindre det er strengt nødvendigt. Her tænkes for eksempel på leverancerne til detailhandlen, byggeri eller anden virksomhed, der forudsætter tung transport og maskineri, og hvor mindre eller ældre køretøjer ikke kan klare opgaven. For disse transporter vil vi, hvor det er hensigtsmæssigt, stille miljøkrav og krav om kørsel på de dele af døgnet, som det er mindst belastende for beboere.

Tung transport og maskineri er uundgåelig for, at vores moderne storby kan fungere og hænge sammen på en fornuftig måde, men i de tilfælde, hvor den tunge transport stadig er nødvendig, vil vi fokusere på andre tiltag, som kan medvirke til, at transportens påvirkning bliver mindre. Vi vil blandt andet flytte den tunge transport til de mindst belastede dele af døgnet og stille luftforurenings- og støjkrav, og vi ønsker en koordinering af den tunge trafik, så leverancer skal foregå på tværs af brancher og leverandører. Dette kan betyde mindre spild, forurening og støj til gene for beboerne. Fordi vi mener, at alle københavnere fortjener bedre forhold, og at alle får glæde af mindre tung trafik, skal disse tiltag naturligvis også udbredes i resten af byen, selvom vejene der kan være dimensioneret bedre til at håndtere tung trafik, men hvor problemerne også er store.

Transporten gennem byen af overskudsjord på lastbil har igennem en årrække været en belastning. Når kørsel af jord til Lynetteholmen begynder, vil vi arbejde for, at jord fra den nordlige del af byen og omegnen køres til Nordhavnen og derfra transporteres til Lynetteholmen ad søvejen og med eldrift. Derved kan strækningen fra Langebro over Prøvestenen til Lynetteholmen aflastes væsentligt.

Vi vil have storleverance på miljøvenlige drivmidler og el

I 2030 foregår storleverancer ikke længere med fossildrevne køretøjer.

I de tilfælde, hvor det ikke er muligt at få leveret store mængder gods eller jord til og fra det centrale København med mindre køretøjer, vil vi stille krav til operatørerne om, at de store leverancer – om det så er til/fra en byggeplads, detailhandel eller lignende – foregår i zone-specifikke tidsrum i stil med det, vi kender fra Strøget, og på en miljørigtig måde ved, at køretøjerne kører på for eksempel biogas eller el. Dette er muligt og testes allerede.²⁹ Blandt andet har Arla to lastbiler i København, der kun kører på biogas, lavet af gylle fra køer, og de udleder 53 % mindre CO₂ end konventionelle lastbiler. Derudover reduceres udledningen af andre skadelige gasser og partikler samtidig med, at også støjens reducere med 3-4 decibel, svarende til godt og vel en halvering af lydniveauet.^{30 31}

Effekten af omstillingen af transporten har store potentialer på mange områder, og vi vil gerne lægge veje til, at København bliver testcenter for fremtidens løsninger.

MILJØ

Vi laver trafikøer og sætter lavere hastighedsgrænser

I 2025 har vi planlagt, hvordan vi kan etablere trafikøer med lavere hastigheder i hele kommunen, og i 2030 skal mindst halvdelen af bydelene være omdannet til eller i færd med at blive omdannet til trafikøer, mens støjen fra vejtrafik skal være reduceret til 53 dB for alle boliger

Med vedtagelsen af Kommuneplan 2019 blev det besluttet, at vi som del af vores byplanlægning skal arbejde med såkaldte trafikøer. En trafikø er et beboelseskvarter, hvor der kun er adgang med biler fra én større vej. Det medvirker, at der kun er langsom lommekørsel i kvarteret, ofte mellem 10-30 km/t, mens den gennemkørende trafik holdes på de større veje, som er bedre indrettet til det.³²

Trafikøer er en del af fremtidens planlægning af nye byområder, men det skal også være en metode, vi i højere grad bruger i den eksisterende by, som tilfældet var med Trafikplan Indre Nørrebro, og de tidligere indsatser i Guldbergsgadekvarteret, hvor nogle veje er lukkede om omdannede til skolegård. Trafikøerne skal tænkes ind i en større transformering af det københavnske vejnet, hvor vi blandt andet undersøger ensretninger og etablering af gader og strækninger, som er forbeholdt den kollektive trafik, cyklister og gående, og hvor vi også ser nærmere på de store ind- og udfaldsveje, der skærer gennem bydele, for at nedbringe de gener, de skaber for københavnernes.

Samtidig er det et ønske for os, at vi får flere og bedre muligheder for at sætte hastighedsgrænsen ned generelt. I øjeblikket kan det kun ske med politiets tilladelse, og flere gode initiativer har førhen måtte opgives grundet politiets manglende tilladelser. Det skal vi have Folketinget til at lave om, for en reduktion i hastigheden kan føre til bedre kapacitet på vejene, færre trafikulykker, mindre energiforbrug og færre emissioner – alt sammen noget, som går hånd i hånd med vores miljø- og klimamålsætningerne, og som gavner københavnernes sundhed og velvære. Lavere fartgrænser vil også mindske støj fra trafikken, som er et væsentligt miljøproblem og har store helbredsmæssige konsekvenser for de mennesker, som bor i et støjplaget miljø. Forskning viser, at trafikstøj kan give stress og sygdomme som forhøjet blodtryk og hjerte-kar-sygdomme med for tidlige dødsfald til følge.³³ For at vi komme videre med vores ønsker, er det derfor nødvendigt at inddrage Folketinget for at give kommunen større beføjelser over vores egne veje. Vores mål er, at trafikstøj skal leve op til vejledningerne fra Verdenssundhedsorganisationen (WHO) og løbende reduceres til 53 dB for alle boliger i 2030, idet vi som et delmål stiler efter at nå 58 dB i 2025.

Vi stiller skærpede miljøkrav og udfaser af fossildrevne køretøjer

I 2030 er antallet af kørte kilometer med bil, bus, motorcykel og lastvogn mindre end 4,2 millioner pr. dag, og i

2030 skal man ikke længere kunne køre i København med fossildrevne køretøjer.

Vi skal i dialog med regeringen og Folketinget om, at gøre de eksisterende miljøzoner mere ambitiøse og udvide dem til også at omfatte personbiler. Det er vores ønske, at salg af nye dieselmotorer forbydes snarest muligt og, at kørsel i gamle dieselmotorer forbydes inden 2030. Det er vigtigt for os, at implementering sker i faser, da et forbud potentielt kan ramme nogle, der ikke har råd til at skifte deres bil ud, men stadig har brug for den i hverdagen.

Vi vil også udfase andre fossile brændstoffer end diesel. Allerede nu kan vi se, hvordan storbyer omkring os sætter en grønnere retning. Oslo har allerede i mange år arbejdet radikalt for at nedbringe deres emissioner, og i 2019 besluttede byrådet, at den norske hovedstad skal være verdens første emissionsfrie storby i 2030. Det skal vi lade os inspirere af, og vi skal som socialdemokrater i København, med udgangspunkt i de markante ambitioner den socialdemokratiske regering har, sætte endnu større mål og sigte mod, at fossildrevne køretøjer i København er udfaset i 2030.

Ved både at fokusere på skærpede miljøkrav til fossildrevne køretøjer og på at ændre på fordelingen af transportmidler, så målsætningen for bilerne er et bestemt antal ture eller kørte kilometer, i stedet for en (maksimal) andel af ture i byen, vil vi drastisk kunne nedbringe de miljøgener, køretøjerne er årsag til i København. Vi foreslår, at antallet af kørte kilometer pr. dag med bil, bus og lastvogn i København skal reduceres fra 4,7 mio. i dag til højst 4,2 mio. i 2030.

Vi indfører miljørigtig busdrift og affaldstømning

Senest i 2025 har vi planlagt og vedtaget, hvordan al bybusdrift og affaldstømning kommer til at ske med på enten el eller brint, og i 2025 er fossilt drevne turistbusser udfaset.

Socialdemokratiet kæmper for god og miljørigtig kollektiv trafik, og vi arbejder for, at man trygt skal kunne færdes i byen uden at bekymre sig for den luft, man indånder. Selvom mere end hver ottende bus allerede kører på el i København, skal vi fortsætte den massive investering i grøn, kollektiv trafik, så København også her kan gå forrest med at sikre en bæredygtig omstilling af byen og samfundet.³⁴

Vi har allerede besluttet, at alle dieseldrevne bybusser i København skal udskiftes med elbusser senest i 2025³⁵, så københavnernes kan blive fri for larmende, forurenende bybusser i fremtiden. Vores næste mål er at bruge vores kommunale indflydelse på busdriften til at lægge pres på for at investere i grønne alternativer, når mulighederne byder sig. I takt med, at kontrakterne på busdriften udløber de kommende år, bør dieseldrevne busser skiftes ud med elbusser på de linjer, som kører til eller fra andre kommuner gennem København. Samtidig med omstillingen af bybusserne vil vi stille krav om udfasning fossildrevne turistbusser, således der ikke

længere kører fossildrevne turistbusser rundt i København i 2025. På den måde kan vi nedbringe den lokale luftforurening fra busserne til gavn for miljøet, københavnernes sundhed, men også buschaufførernes helbred og arbejdsmiljø.³⁶

Det er dog ikke blot busser, men hele den kommunale vognpark, som i fremtid bør blive fuldkommen elektrificeret gennem krav om grønne indkøb. Det gælder både små og store køretøjer, og konkret kan vi rette en fokuseret indsats mod skraldebiler. En undersøgelse fra Nørrebro Lokaludvalg viser, at mange borgere er generede af støj fra skraldebiler om natten og tidlig morgen.³⁷ For at reducere støj og forurening, samt nedbringe CO₂-udslip og forbedre arbejdsmiljøet³⁸, ønsker Socialdemokratiet i København at overgå til eldrevne skraldebiler i takt med, at skraldebilerne udskiftes.

Vi sætter strøm på byen

I 2025 skal der være mindst 7.500 offentlige ladestander til elbiler i København.

Siden 1. januar 2020 har det været gratis at parkere med elbil, elmotorcykel eller brintbil i gadeplan på offentlige parkeringspladser i København, mens der skal betales den gældende takst i Københavns Kommunes underjordiske parkeringsanlæg. På sigt kommer vi til at revurdere denne ordning, men for nu – og foreløbig frem til og med 2026 – er det en god løsning, da det øger tilskyndelsen til at overgå til miljøvenlige køretøjer.

Derfor skal vi sikre, at den nødvendige kapacitet til yderligere omstilling og elektrificering af vognparken er til stede på forhånd, så vi er på forkant med morgendagens problemer i stedet for at håndtere dem, når de indtræffer. Til det har vi behov for at få flere elladestander. Senest fik vi 360 nye ladere³⁹, men vi skal have mange flere. Det betyder, at vi skal udvise rettidigt omhu og sikre den rette infrastruktur, så omstilling og etableringen af elladestander bliver nemmere. Vi skal sørge for at lægge den nødvendige infrastruktur ned i jorden med det samme, når vi alligevel graver i byen eller planlægger og udbygger nye områder. På den måde undgår vi at skulle grave flere gange end højst nødvendigt, hvilket sparer tid, penge og frustrationer.

Indtil nu har praksis været, at vi ventet med at oprette elbilpladser, indtil ladeoperatørerne opsatte nye elladestander, hvilket har forsinket den grønne omstilling. Samtidig har vi i flere tilfælde også været langsomme med at afstribe og skilte, og der er kun oprettet to ladepladser per stander med to stik. Det giver operatørerne en ringe økonomi i ladestanderne på grund af lav belægning, og det har medvirket til at mindske udbuddet af lademuligheder til elbilejerne. Derfor skal vi være mere ambitiøse og proaktivt skabe flere elbilpladser ved hver ladestander samt indføre tidsbegrænsning på nogle pladser – særligt ved hurtigladere.

Det er vigtigt for os, at udbygningen og indretning af vores ladeinfrastruktur sker intelligent, sådan at elbilerne ikke fører til unødvendige opgravninger og udgifter for borgerne til elnettet, men at elbilerne i stedet understøtter vores elnet og forsyningsikkerhed. Det betyder, at elbiler fortrinsvis skal lade uden for spidsbelastningstiderne og at elbiler i vidt omfang skal være i stik, hvor de kan stabilisere elnettet og på

sigt også være energilager. Ifølge Dansk Energi kan en intelligent udbygning af ladeinfrastruktur og introduktion af elbiler spare borgerne 16 mia. kr. og føre til billigere tariffer, da elnettet udnyttes mere effektivt end i dag.⁴⁰ Københavns strategi for elbiler og parkering skal derfor understøtte, at vores by er førende på en intelligent integration af elbiler og elnet.

Det er allerede nu muligt at oprette flere elbilpladser per ladestander og indføre tidsbegrænsning, men vi skal også have ændret den nationale lovgivning, som i dag forhindrer, at vi som kommune kan bestille, etablere eller finansiere ladestander selv, og at vi kan stille krav til bygherrer om, at de etablerer standere i nybyggeri. Et veludviklet og udbygget ladenetværk er altafgørende for den grønne omstilling, og København skal gå i front med en proaktiv tilgang. Vi skal sætte en positiv dynamik i gang, hvor bilkøberne, kommunen og ladeoperatørerne sammen investerer i overgangen til en mere bæredygtig trafik og transport med mindre luftforurening.

Vi vil være laboratorium og testcenter for verdens miljøteknologier

Inden 2025 er der etableret et partnerskab mellem selskaber, organisationer, kommune og stat, der arbejder på at udvikle og afprøve miljøteknologier i København.

På flere parametre er København verdensførende som den grønneste hovedstad. Det skyldes mange års satsning på at omstille byen til at blive grønnere, og det har ikke blot haft en miljø- og klimamæssig effekt, men også været en central kilde til økonomisk vækst og beskæftigelse. I fremtiden skal vi styrke vores position, og vi skal gøre København til et laboratorium og testcenter for udviklingen af fremtidens miljøteknologier inden for en bred vifte af sektorer.

Når store selskaber som Ørsted, Mærsk, DSV, SAS og Københavns Lufthavn går sammen og lægger en plan for en brintfabrik i København⁴¹, der skal levere brændstof til fly, skibe, busser og lastbiler, skal vi være med fra start, for tiden er ikke til at hvile på laurbærrerne. Det kræver hårdt arbejde, hvis vi ønsker at holde fast i vores grønne førertrøje, og vi skal blive ved med at træffe de kloge og modige beslutninger, der skal til. Vi skal gøre brug af vores eget engagement, blandt andet i HOFOR, som kan levere masser af grøn energi, for vi har også selv kapaciteten til at sætte yderligere skub i udviklingen, og for os er København det naturlige center for udvikling af fremtidens miljøteknologier.

Vi omdanner gråt til grønt

I 2030 skal 25 % af de nuværende vejarealer være lavet om til begrønnede flader.

Store dele af København er udlagt til bilers infrastruktur, og en kortlægning af vejarealet i København fra 2016 viste, at kørebaner udgjorde 54 % af det samlede vejareal, mens bilparkering udgjorde 12 % (7 % var udlagt til cykelstier og 1 % til cykelparkering).⁴² Vi har veje, kanaler, broer og jernbaner, som binder vores by sammen, får den til at fungere og skaber forbindelser til verden omkring os. Men selv om det umiddelbart synes

// Begrebet 'bilfri by' er godt til at forklare ambitionerne, men det er væsentligt at pointere, at vi ikke får helt bilfri bydele, da det som minimum stadig vil være nødvendigt med adgang for politi-, brand- og redningskøretøjer samt skraldebiler og lignende. Derfor vil der også være adgang til alle adresser i byen med bil. Ikke desto mindre er der markante politiske skillelinjer, når det kommer til beboernes mulighed for at have en bil.

at være hårde og gølge flader af stål, beton og asfalt, så rummer fladerne også muligheder for ny og mere natur i byen.

Vi har et stort potentiale for at omdanne dele af vores infrastruktur til grønne flader, som kan forbedre miljøet og være med til at håndtere de klimaforandringer, vi står overfor. Klimaforandringer påvirker vores by med både voldsomme skybrud og ekstreme hedeølger, som er et særligt stort problem i tætte byområder, hvor varmen ophobes i bygninger og asfalt. I hedeølgen 2018 var der en overdødelighed på 250 danskere på grund af varmen.⁴³ Vores veje skal derfor afspejle og modvirke disse nye udfordringer, vi skal gå fra grå til grønne gader og gennem konventionelle og innovative omdannelser indrette dem til at afbøde både skybrud og hedeølger.

Som inspirationskilder kan vi se til andre europæiske storbyer og deres strategier. I Paris er der proklamere en grøn transformation, hvor biler må vige pladsen for offentlig transport, cyklist, gående og grønt, og i Amsterdam har man de sidste par år arbejdet på at mindske antallet af parkeringspladser i byens gader med op mod 10.000 færre parkeringspladser i 2025.

I København skal vi ikke stå tilbage for andre storbyer, og vi mener derfor, at vi kan og skal gøre meget mere i omdannelsen af vores by til en grøn metropol. Omdannelsen skal ske, så vores trafikale målsætninger afspejles i disponeringen og brugen af vores fælles arealer.

Et konkret eksempel på en københavnsk løsning er den foreslåede omdannelse af Bispeengbuen, der indebærer, at vejbanen lægges under jorden i en tunnel, mens det frigjorte areal omdannes til boliger og en grøn park, mens den nu rørlagte Ladegårds Å føres op til overfladen igen.

Et andet eksempel vil være, at vi laver parkeringspladser på græsarmering ved ladestanderne til elbiler. Det kan vi gøre, fordi elbiler ikke udleder olie, og der dermed ikke er risiko for nedsivning af olie, hvilket vil have mange positive effekter, blandt andet med hensyn afvanding og klimatilpasning af kloak, da græsarmering forsinkes og nedsiver vand. København skal have mere grønt, herunder mange flere træer og beplantninger. Træer og beplantning har en stor betydning for det visuelle miljø, for klimaet og for trafiksikkerheden.

Vi planlægger og udvikler byen 'bilfri'

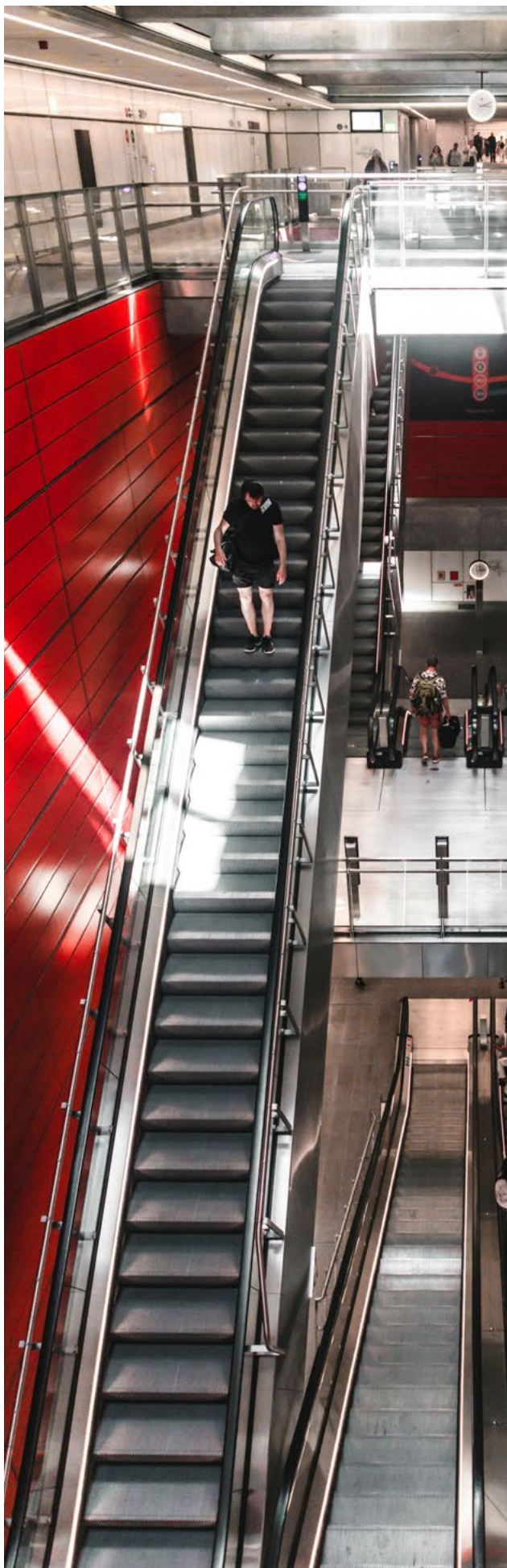
Fra og med næste kommuneplan i 2023 skal al kommunal planlægning og byudvikling ske med

bilafhængighed – bilfrihed eller delvis bilfrihed – som grundpille i både eksisterende og fremtidige byområder.

Socialdemokratiet anerkender, at københavnernes har et kørselsbehov og også fremover er brug for biler, men vi ser ikke en by for os, hvor alle har en bil. Københavnerne ejer få biler i forhold til indbyggerantallet end borgerne i resten af hovedstadsregionen, hvilket afspejler, at behovet for en bil er mindre i vores tætte by. Det viser også, at vi er bevidste på de problemer, biler skaber, og at vi ofte foretrækker andre transportformer, særligt cyklen. En by med færre biler, er en bedre by, og vi vil blive ved med at understøtte afvalget af bil og fokusere på, at i fremtiden skal man hellere have nem adgang til en bil, når det er nødvendigt, end have sin egen private bil holdende. For selvom man ikke har brug for en bil i hverdagen, kan man få det fra det fra tid til anden i forbindelse med f.eks. flytning eller udflugt, hvor cykel eller kollektiv trafik ikke er tilstrækkeligt. Her ønsker vi at fremme brugen af forskellige delebilsordninger i både nuværende og kommende byområder, og at vi stopper med at se på bil, som noget man har ret til og som skal være lige foran hoveddøren, men i stedet som noget, man har adgang til.

Med vedtagelsen af Kommuneplan 2019 er det blevet introduceret, at byudviklingsområder kan etableres som helt eller delvis bilfri, og samtidig har kommunen indført funktionsopdelte parkeringsnormer ved nybyggeri. Begrebet 'bilfri by' er godt til at forklare ambitionerne, men det er væsentligt at pointere, at vi ikke får helt bilfri bydele, da det som minimum stadig vil være nødvendigt med adgang for politi-, brand- og redningskøretøjer samt skraldebiler og lignende. Derfor vil der også være adgang til alle adresser i byen med bil. Ikke desto mindre er der markante politiske skillelinjer, når det kommer til beboernes mulighed for at have en bil.

Vi vil også arbejde for, at områder af byen, som ikke formelt er byudviklingsområder, kan omdannes til helt eller delvist bilfrie områder i kommuneplanens forstand. For Socialdemokratiet betyder 'bilfri by', at vi skaber en by og kvarterer, som er uafhængig af biler og ikke styres af bilens præmisser, mens vi mindsker antallet af biler mest muligt – dette gælder også for indpendlere, der ikke skal tage den plads, vi frigøre for københavnske biler. For går vi mod en mere bilfri by, får vi plads til det, vi gerne vil have; mere grønt, mere klimatilpasning, flere cyklist og gående, i bund og grund mere plads til københavnernes.



OPSUMMERING

Denne vision indeholder en lang række af forslag og initiativer, som er nødvendige, hvis vi vil nå vores mål i 2025 og gå endnu videre efter dette tidspunkt.

Når det kommer til trafikken, vil vi fokusere på den kollektive trafik, cyklister og fodgængere i vores bestræbelse på, at få dem, der har bilen som deres primære transportmiddel, til at vælge et alternativ til. Det betyder, at det skal være trygkere, mere trafiksikkert og nemmere at komme rundt i København som cyklist, gående eller bruger af den offentlige transport. Det kræver investeringer, og vi foreslår, at midler dertil blandt andet skal komme fra intelligente kørselsafgifter, som blandt andet skal finansiere Østlig Ringvej, hvor bilerne ledes, men vi vil også søge andre muligheder, som for eksempel national finansiering. Samtidig har vi det overordnede mål, at vi vil reducere antallet af biler, mens vi sikrer, at der stadig er en bil til rådighed, når man får brug for den – det kan vi alle have, og vi kan alle dermed være bilister, men det skal ikke være udgangspunktet.

Når det kommer til transporten, vil vi have mindre tung transport, og den, som der nødvendigvis må være i en by som København, skal vi begrænse så meget, vi kan, og vi vil have, at den drives frem på grøn energi. Men der skal selvfølgelig stadig leveres varer og andet gods, og vi vil have, at meget mere af det kommer til at foregå på cykel eller mindre køretøjer, ligesom vi vil hjælpe håndværkere og erhvervsdrivende til lettere at få en parkeringsplads, selvom vi går efter at få mindre gadeparkering.

Og når det kommer til miljøet, vil vi skabe fremtidens storby, hvor der ikke længere kører fossildrevne køretøjer rundt, hvor vi bruger vores by og de omkringliggende kommuner til at udforske og afprøve nye teknologier, og hvor vi omdanner grå og gølge flader til grønne oaser. Det vil, sammen med indsatserne på de to andre områder, gøre, at vi bliver ved med at sætte retningen for den grønne omstilling, hvor vi skaber et renere luft lokalt og bedre klima globalt.

REFERENCELISTE

1. Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Sundhed og luftforurening i København – Årsrapport 2019 (2020), s. 5 og 8
2. Ibid.
3. Dreyer, Pernille, I 2031 kører København på el: »Jeg vil have et København, hvor luften er så ren, at københavnere kan trække vejret dybt«, 16. juni 2017 <https://www.berlingske.dk/samfund/i-2031-koerer-koebenhavn-paa-el-jeg-vil-have-et-koebenhavn-hvor-luften-er-saa-ren>
4. FDM, Hvad er bilers Euronorm?, 13. januar 2020 <https://fdm.dk/alt-om-biler/bilen-hverdagen/teknik/hvad-er-bilers-euronorm>
5. Keilgast, Niels, Borgmestre vil forbyde gamle dieselmotorer i byen, Danmarks Radio, 13. september 2019 <https://www.dr.dk/nyheder/indland/borgmestre-vil-forbyde-gamle-dieselmotorer-i-byen>
6. Pressemeddelelse fra Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, 6. december 2019 <https://kefm.dk/aktuelt/nyheder/2019/dec/klimalov/>
7. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, <https://kefm.dk/temaer/en-ny-ambitioes-og-bindende-klimalov/>
8. Københavns Kommune, Kommuneplan 2019 (2020), s. 54
9. Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, Cykelredegørelse 2020 (2020), s. 4
10. Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, Cykelredegørelse 2020 (2020), s. 5
11. Den Tværgående Analyseenhed, Københavns Kommune, Nøgletal for København – Status på København 2019 (2020), s. 62
12. Den Tværgående Analyseenhed, Københavns Kommune, Nøgletal for København – Status på København 2019 (2020), s. 7
13. Københavns Kommune, Kort om København – Analyser og tal; København får flere personbiler (2016)
14. Ibid.
15. Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, Bilag 2: Status for Strategi for delebiler i København 2017-2020 (2019), s. 2
16. Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Strategi for delebiler i København 2017-2020 (2017), s. 6
17. Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, Trafiksikkerhedsredegørelse 2019 (2019), s. 5
18. Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, Cykelredegørelse 2020 (2020), s. 6
19. Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, Cykelprioriteringsplanen 2017-2025 (2017), s. 5
20. Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, Cykelredegørelse 2020 (2020), s. 5
21. Bredsdorff, Magnus, Luftforureningen styrtdykker i de største byer: »Vi har vænnet os til at leve med en usynlig dræber«, Politiken, 26. marts 2020 <https://politiken.dk/indland/art7729194/%C2%BBVi-har-v%C3%A6nnet-os-til-at-leve-med-en-usynlig-dr%C3%A6ber%C2%AB>
22. Sogenfrei, Peter, Indfør roadpricing og bilfri zoner, så vi får færre biler i byen, Information, 25. september 2019
23. Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Parkering 2018 – Parkeringsredegørelse (2018), s. 15
24. Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Parkering 2018 – Parkeringsredegørelse (2018), s. 4

25. Rambøll, Det kører ikke rigtigt i trafikken <https://bedre-byer.ramboll.com/articles/det-koerer-ikke-rigtig-i-trafikken/>
26. Dansk Byplanlaboratorium, Evaluering af planloven – input fra Dansk Byplanlaboratorium, 28. januar 2020 https://www.byplanlab.dk/Evaluering_af_planloven_input_fra_Dansk_Byplanlaboratorium_28012020
27. Haustein, Sonja, et al., Danmarks Tekniske Universitet, Effekt- og brugerundersøgelse af E-biler i Region Hovedstaden (2020), s. 21
28. Kiil, Martin, Minister giver millioner: El-ladcykler skal uddele varer, TV2 Lorry, 6. april 2020 <https://www.tv2lorry.dk/lorryland/minister-giver-millioner-el-ladcykler-skal-uddele-varer>
29. Kiil, Morten, PostNord vil være grønnere: Tester lastbiler på biogas, TV2 Lorry, 27. april 2020 <https://www.tv2lorry.dk/koege/postnord-vil-vaere-groennere-tester-lastbiler-paa-biogas>
30. Lærke, Karen, Danske fødevaregiganter vil nu køre el-lastbiler, Finans, 26. september 2019 <https://finans.dk/erhverv/ECE10890502/danske-foedevaregiganter-vil-nu-koere-ellastbiler/>
31. Skovlund, Jesper Arla-lastbiler i københavn skal køre på gylle, Arla Danmark, 25. oktober 2019 <https://www.arla.dk/om-arla/nyheder/2019/presserelease/arla-lastbiler-i-koebenhavn-skal-koere-paa-gylle-2935966/>
32. Reid, Carlton, How a Belgian port city inspired Birmingham's car-free ambitions, 20. januar 2020 <https://www.theguardian.com/environment/2020/jan/20/how-a-belgian-port-city-inspired-birminghams-car-free-ambitions>
33. Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Handlingsplan for vejstøj 2018-2023 (2018), s. 7
34. Transport- og Boligministeriet, Elbusser skal køre i Københavns og Frederiksberg kommuner, 8. december 2019 <https://www.trm.dk/nyheder/2019/elbusser-skal-koere-i-koebenhavns-og-frederiksberg-kommune/>
35. Movia, To centrale buslinjer i København og på Frederiksberg går i grønt, 2. december 2019 <https://www.movia-trafik.dk/presse/presse-og-nyheder?vis=480780064352542>
36. Kornum, René, Miljøpunkt Nørrebro vil melde bybusser til Arbejdstilsynet, ING/, 30. januar 2017 <https://ing.dk/artikel/miljoepunkt-noerrebro-vil-melde-bybusser-arbejdstilsynet-192816>
37. Nørrebro Lokaludvalgs hørings svar til Københavns Kommunes Handlingsplan for Vejstøj 2018-2023, 1. maj 2019 <https://noerrebrolokaludvalg.kk.dk/wp-content/uploads/2019/07/H%C3%B8ringssvar-fra-N%C3%B8rrebro-Lokaludvalg-vedr.-h%C3%B8ring-om-handlingsplan-for-vejst%C3%B8j-2018-2023.pdf>
38. Lastbilmagasinet, Fem år med eldrevet renovationskørsel på Frederiksberg, 7. februar 2019 <https://lastbilmagasinet.dk/artikler/lastbilnyt-c56/fem-aar-med-eldrevet-renovationskoersel-paa-frederiksberg-p44814>
39. Lind, Frida Kruse, Her popper 400 nye ladestandere op: "Fuldstændig afgørende", TV2 Lorry, 2. februar 2020 <https://www.tv2lorry.dk/lorryland/her-popper-400-nye-ladestandere-op-fuldstaendig-afgoerende>
40. Dansk Energi, Elbilerne Kommer – – det er et politisk valg, hvordan vi sikrer, at elnettet bliver klart (2019), s. 8
41. Friis, Lasse et al., Danske giganter i alliance om enorm brintfabrik i København, Berlingske Tidende, 25. maj 2020 <https://www.berlingske.dk/virksomheder/danske-giganter-i-alliance-om-enorm-brintfabrik-i-koebenhavn>
42. Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, Cykelredegørelse 2020 (2020), s. 5
43. Statens Serum Institut, Flere ældre dør i varmen, 8. august 2018 <https://www.ssi.dk/aktuelt/nyheder/2018/flere-aldre-dor-i-varmen>



SOCIALDEMOKRATIET
I KØBENHAVN