

## Hurtigt gennem byen – en fremkommelig by med grøn mobilitet

København er en by i vækst med en ambitiøs og ansvarlig klimadagsorden. Det skaber et øget transportbehov med krav til grønne løsninger og en effektiv infrastruktur. For Venstre er det afgørende, at der er høj fremkommelighed i hele byen. Vi skal videreudvikle byens infrastruktur, så vi kan komme hurtigt gennem byen, når vi skal på arbejde og til sports- og fritidsaktiviteter.

Transportsystemet skal være så grønt som muligt og samtidig være tilpasset borgernes behov – hvad end de har behov for at cykle, tage bus eller metro, køre i egen bil eller spadserere. Vi skal gøre det let og enkelt for borgerne at vælge de mere miljøvenlige alternativer. Derfor skal kommunen tilbyde god og effektiv kollektiv betjening samt velholdte og sikre cykelstier og cykelparkering.

Det skal stadig være muligt at benytte bil for dem, der har behov for det - ikke mindst børnefamilierne - især fordi fremtidens biler er grønne. Vi har ikke noget mod biler, men vi har noget imod biler, der sviner. Derfor skal vi have bedre ladeinfrastruktur og skærpede miljøzoner for de ældste diesel- og benzinbiler.

Bilkøer og trængsel koster tid, penge og miljø. Derfor skal vi have veje – inklusiv en Østlig Ringvej – der leder trafikken rundt om København i stedet for direkte ind gennem byen.

Samtidig skal vi begrænse indflowet af pendlerbiler.<sup>1</sup> Det kræver flere knudepunkter, hvor det er muligt at parkere sin bil (eller cykel) og skifte til offentlig transport.<sup>2</sup> Endelig kan roadpricing være et redskab til at reducere pendlertrafikken, og til at finansiere ny klimavenlig infrastruktur. Indførelse af roadpricing skal dog ske i sammenhæng med omlæggelse af andre bil afgifter, så det ikke bliver dyrere at have bil.



<sup>1</sup> Venstre fik etableret 15 tidsbegrænsede p-zoner i B2022. Det vil lette presset fra udefrakommende parkering

<sup>2</sup> Venstre fik afsat 1.8 mio i OFS 2020-21 til udarbejdelse af en model for og foranalyse af, hvordan parkér og rejs-anlæg kan etableres i omegnskommunerne til København (spurgt ind til og afventer status fra TMF)

## Fremadrettet foreslår Venstre i København

### **1. Mere metro og bedre busbetjening i byens yderområder**

- a. Lav en forpligtende 20-års plan for udbygning af metronettet i København. Principbeslutningen om metrobetjening af Kløvermarken og Refshaleøen skal følges op af en plan for metro til Rigshospitalet og kommunens yderområder - særligt Brønshøj, Valby og Emdrup
- b. Udvid busnettet så københavnere oplever stabil, hyppig og rettidig busdrift i hele byen. Ingen bør vente mere end 20 minutter på en bus. Det gælder ikke mindst i kommunens yderområder, herunder Valby, Østerbro, Bispebjerg og Amager
- c. Opret nye elbus-ruter – gerne som BRT – på længere strækninger som f.eks. Frederikssundsvej. Vi ønsker ikke ufleksible letbaner
- d. Skab kompatibilitet mellem busser, S-tog og metro, så systemerne ”snakker sammen”
- e. Lav forsøg med selvkørende minibusser i relevante områder

### **2. Bedre rammer til grønne biler og busser**

- a. Investér massivt i infrastruktur, der understøtter elbiler. 10% af alle p-pladser i København (både gadeparkeringspladser og i nye p-anlæg) skal være udstyret med en ladestander i år 2030
- b. Lav med nulemissionszoner (altså zoner, hvor kun el- og brintbiler må køre) i mindre dele af nye, stationsnære byområder, eksempelvis på Godsbaneterrænet
- c. Find nye og innovative løsninger på grøn varelevering f.eks. via skærpede miljøkrav til bilerne
- d. Udbyg den nye fjernbusterminal ved Dybbølsbro med ladestandere til elbiler og -busser
- e. Udnyt de muligheder fremtidens teknologi på transportområdet giver. Det er f.eks. nye betalingsmåder, GPS-baserede reguleringer, og mobilitetsfremmende ITS-løsninger (intelligente transportsystemer, der kan varsle kødannelser og foreslå alternative veje)

### **3. Borgervenligt vejarbejde**

- a. Indfør en strategisk målsætning om, at vejarbejde skal være minimalt generende for borgerne, og at der maksimalt må være 2 større vejarbejder i en bydel på én gang
- b. Forpligt kommunen på at arbejde kortere og mere komprimeret. Lær af de resultater, som HOFOR har opnået i deres forsøg med ”forbrugervenlige vejarbejder” (et initiativ, som Venstres stod bag)
- c. Arbejd for, at staten ændrer vejloven, så kommunen får øget styring med ledningsejere

### **4. Bedre cykelstier og mere cykelparkering**

- a. Fortsæt udbygning af cykelnettet både i eksisterende og nye bydele - samt i udkantsområderne – med supercykelstier ind, ud og på tværs af byen. I nye bydele bør vi etablere adskilte cykelveje med markant bredere cykelstier
- b. Reparér og vedligehold de mange cykelstier, der fremstår nedslidte og usikre at køre på
- c. Tænk cykelparkering ind ved anlæg af kollektive trafikknudepunkter, stationer, mm. og at øget affaldssortering ikke tager plads fra cykelparkering

## 5. Tilstrækkelig parkering – i konstruktion og under jorden

- a. Skab et tilstrækkeligt antal parkeringspladser – både i brokvartererne og i de nye byområder – så København fremstår attraktiv for børnefamilier
  - Nye parkeringspladser: Parkering bør laves i konstruktion, så beboerparkeringen flyttes væk fra gadeplan, og allerhelst ned i parkeringskældre
  - Eksisterende p-huse: Kommunen kan leje sig ind i private p-huse, hvor borgerne bruger deres p-licens som adgangsbillet, som det f.eks. sker ved Israels Plads
  - Som udgangspunkt skal beboere maksimalt have 500 meter til parkeringshus eller -kælder
- b. Etablér tilstrækkelig parkeringskapacitet til ældre og svage medborgere (handicappladser i gadeplan, parkeringspladser ved sygehuse, plejehjem og sundhedscentre, mv.)
- c. Anlæg erhvervsparkeringspladser i nye bydele, og husk generelt parkeringsmuligheder for vareleverancer
- d. Sæt prisen på parkeringslicenser, så de er til at betale – og stop forskelsbehandlingen af beboere i Ørestad og Nordhavn, der betaler en urimelig høj pris for parkering
- e. Indfør medarbejder-parkeringslicenser til virksomheder og offentlige institutioner, der kan dokumentere behov