

Kommunevalg 2006: **Trafikvalg i København**

RBT gennemførte torsdag den 29. september en trafikdebat på Københavns Bymuseum. Der deltog følgende personer fra partierne:

Karin Storgaard, Dansk Folkeparti

Mogens Lønborg, Det konservative Folkeparti

Lilian Bliksby, Venstre

Anders Thomsen, Det Radikale Venstre

Jacob Hougaard, Socialdemokratiet

Bo Asmus Kjeldgaard, SF

Mikkel Warming, Enhedslisten

Som oplæg til debattmødet havde politikerne fået 20 spørgsmål som dannede ramme for trafikdebatten - her kan du læse deres skriftlige besvarelse af spørgsmålene. Spørgsmålene er fordelt på følgende emner - klik på et emne.

- [Valg af kollektivt transportsystem](#)
- [Beslutning om kørselsreducerende afgifter](#)
- [Reduktion af bilafhængighed](#)
- [Parkeringspolitik](#)
- [Cyklistfremme](#)
- [Trafiksikkerhed](#)
- [Luft, støj, energiforbrug og drivhusgasser](#)

Vedrørende valg af kollektivt transportsystem - [gå til toppen](#)

1. *Hvordan skal fremtidens mange nye pendlere komme til og fra København uden en kraftigt forøget kapacitet i et kollektivt trafiksystem på byens indfalds-/udfaldsveje?*

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Valgt ikke at svare, spørgsmålet opfattes som værende for	Den kollektive trafik rettet mod pendlere ind/ud af København		Vi skal have en højere frekvens på regionale tog, og så er det	Det kan de heller ikke. Konsekvensen af ikke at investere massivt i

		ledende	skal styrkes, men mange af de nødvendige initiativer ligger uden for kommunens kompetencer f.eks. et ekstra spor til Roskilde. Men samtidig skal det gøres lettere at komme fra det eksisterende skinnenet videre ud i byen, og her er bl.a. metroens planlagte cityring vigtig.		nødvendigt med en udbygning af skinnenettet, så der kan køre tog i flere hastigheder. Det skulle faktisk være sket, men er blevet forsinket. Det er for dårligt, det ikke er blevet prioriteret højere. Og så skal vi for dem der bor meget langt fra offentlig transport gøre mere ud af fælleskørsel. Eller opfordre til Park and Ride – altså at man kun kører til nærmeste station, og tager toget resten af vejen.	bedre kollektiv trafik vil være endnu større trafikkaos, flere køer, mere luftforurening, og et generelt ringere liv for københavnere.
--	--	---------	--	--	--	--

2. En metrocityring forventes at koste mindst 15 milliarder kr. For samme beløb vil man kunne få et 4-5 gange så stort letbanenet. Hvilke argumenter mener du vejer tungest i forbindelse med valget mellem en metrocityring og et letbanealternativ omfattende fødelinier på indfaldsvejene?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Valget falder helt klart på en metrocityring, da anlæg af en letbane vil medføre en del nye problemer bl.a. en "spærring" for udbygning af trafikken på jorden.	Metroens store fordel er, at den ikke fylder og spærre for anden trafik, det være sig biler såvel som cykler og busser. Jeg vil ikke på forhånd afvise letbaner i periferien af kommunen som fødekilde til metroen, men i centrum af København er en underjordisk metro at foretrække.		Mht. Citymetroring, så har SF været igennem en demokratisk diskussion om metro eller letbane, og vi er nået frem til at metro er det bedste. Argumenter for en metro er bl.a. at det er hurtigere, der er færre uheld, den kommer bedst på tværs af byen, og der er bedre mulighed for at	Enhedslisten vil reducere bilpendlingen, altså skabe bedre kollektiv trafik ind og ud af byen. Samtidig skal mulighederne for at bevæge sig rundt i byen iollektivt forbedres. Derfor ønsker vi letbaner på indfaldsvejene, der kan fungere som fødelinier til den eksisterende metro. Når først letbanelinjerne på indfaldsvejene er sat i

					<p>fredeliggøre overfladen.</p> <p>De bedste argumenter imod metro er at den er for dyr. Der er tale om en investering som måske skal holde i 1-200 år og det vil være dumt ikke at tænke langsigtet. En snæver driftsfinansiering over de næste få årtier skal ikke diktere en forkert løsning.</p> <p>Herudover ønsker SF, at der bliver skinnebetet trafik til bl.a. Brønshøj, Gladsaxe og Sydhavnen .</p>	<p>gang, kan der etableres en ring – enten som metro eller letbanering.</p>
--	--	--	--	--	---	---

3. Hvordan kan kommunen fremskaffe penge til finansiering af en udbygning af et skinnebåret kollektivt trafiksystem?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		På samme måde som den nuværende Metro er finansieret	Det skal være en kombination af brugerfinansiering samt kommunale og statslige tilskud. Især staten må mere på banen. I Københavns kommune har vi ikke brug for motorveje men først og fremmest metro. Så når staten kan finansierer motorveje i Jylland og rundt om København, så må den også kunne bidrage væsentligt til finansieringen af		SF er ikke i tvivl, vi skal skaffe penge til kollektiv trafik ved at kræve bompeng, og så vil et skattetilskud også være rimeligt	Indførelse af kørselsafgifter/bompeng, som f.eks. i London, kan give de nødvendig midler til at gøre den kollektive trafik meget bedre, og et gøre den til et reelt alternativ til privatbilismen.

			metroen.		
--	--	--	----------	--	--

4. Bustrafikken i København er reduceret kraftigt siden sidste kommunevalg og busserne har svært ved at komme frem på grund af de mange biler. Vil du arbejde for en genopretning af serviceniveauet, og hvordan synes du at bustrafikken skal prioriteres i de kommende år?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Jeg synes såvel bustrafikken som den øvrige kollektive trafik skal prioriteres meget højt, da en højere service i den offentlige trafik vil være den eneste reelle måde, at få bilisterne til at lade bilen stå.	En fuldstændig genopretning til serviceniveauet før metroen vil ikke være den bedste investering i den kollektive trafik. Det er vel naturligt, at når der kommer et underjordisk alternativ til busserne, så skal den parallelle busdrift reduceres. Men når det er sagt, så trænger busserne til et løft med bedre service og lavere priser. Lige nu er busserne inde i en ond spiral med stigende priser, der fører til færre passagerer, der fører til færre indtægter, der så fører til nedskæringer og stigende priser, der så igen fører til færre passagerer, der..... Man skal bare huske, at 2 personer i en bus forurener mere end to personer i hver sin bil, så der er en grænse for, hvor meget buskørsel der er fornuftigt.		Her er SF helt klar på at der skal ske en prioritering af busser og cykler. Det er helt skørt med de forskellige selskabskonstruktioner, vi burde simpelt hen have lavet et fælles trafikselskab. HURs konstruktion er i forvejen forkert - men jeg bange for at med det scenario, kommer vi til at tænke tilbage på HUR med glæde.	Enhedslisten ønsker flere og billigere busser. Den kollektive trafik sætter sig selv i gang med en dødsspiral med konstante forringelser og prisstigninger.

Vedrørende beslutning om kørselsreducerende afgifter - [gå til toppen](#)

5. Skal bilerne betale kørselsafgifter eller "bompenge" for at køre i København?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Ingen københavnere skal betale hverken bompenge, parkering eller kørselsafgifter. Det eneste der kan komme på tale er at ikke-københavnske skatteborgere måske skal betale et beløb i bompenge.	Ja, der skal indføres en betalingsring ved kommunegrænsen i stil med systemet i London, hvor man ikke skal stoppe op og betale men blot køre igennem. Senere vil roadpricing være en naturlig og mere fleksibel afløser. Begge dele kræver dog en lovændring, som kun Folketinget kan levere. Den radikale folketingsgruppe støtter en sådan lovændring, men det bliver blokeret af den borgerlige fløj.		SF siger BOMPENGE NU og kørselsafgifter senere.	Ja – der skal øjeblikkelig laves en "london" model for kørselsafgifter/bompenge. Mens den fungerer kan man så diskutere og udvikle mere forfinede roadpricingsystemer. Men vi kan ikke vente på det "rigtige" system. Vi skal i gang nu.

6. Hvis ja – hvad skal de indkomne penge bruges til?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
			Pengene skal bruges til to ting. Dels en forbedring af den kollektive trafik, så der er et reelt alternativ til bilen. Bl.a. skal der investeres i flere park&ride faciliteter, så man kan stille bilen uden for betalingsringen og fortsætte med den		Helt klart på kollektiv trafik	Enhedslisten vil bruge provenuet fra kørselsafgifterne til at forbedre dennkollektive trafik, også så den kan være et reelt alternativ til bilismen.

			kollektive trafik. Samtidig skal pengene også medfinansiere en langsgående havnetunnel - den såkaldte københavertunnel - så den biltrafik, der under alle omstændigheder vil være, i højere grad holdes under jorden eller i dette tilfælde under vandet.		
--	--	--	---	--	--

Vedrørende reduktion af bilafhængighed - [gå til toppen](#)

7. Københavns Kommune frarådede i sin tid en udvidelse af Helsingørmotorvejen med følgende argumenter: ”Den forestående vejudvidelse må stærkt frarådes, idet den vil kunne gøre det i forvejen overbelastede københavnske vejnet endnu mere overbelastet. I forvejen har indfaldsvejene til København en betydelig større vejkapacitet, end der både af miljømæssige og trafikale årsager kan ekspederes på vejnettet i kommunen. En udvidelse af vejkapaciteten mod København må forudses at medføre ønsker om også at udvide kapaciteten på det københavnske vejnet stik imod kommunens og statens ønske”. Skal Københavns Kommune sige nej til de af regeringen planlagte udvidelser af motorvejene til København?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Københavns kommune skal ikke sige nej til en udvidelse af motorvejene, da dette må medføre en lavere uheldsstatistik.	Selv med den nuværende trafikmængde er der fornuft i en udvidelse for at mindske køerne. Køkørsel forurener og er spild af folks tid. Så kommunen skal sige betinget ja, og forlange kollektive trafik forbedringer og mulighed for en betalingring til gengæld.		SF sagde nej til udvidelsen af Helsingørmotorvejen. Fordi hver gang vi forkæler bilister med udvidelser af motorveje tilskynder vi flere til at køre bil. Hver gang vi bygger en ny vej bliver den fyldt op af biler. Derfor er vi imod.	Ja – byen har ikke plads til de mange flere biler, som vejudvidelser medfører.

8. Københavns Kommune har tidligere haft en målsætning om, at biltrafikken ikke må stige. Hvad siger du til at genindføre denne målsætning?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Nej, det kan ikke være et mål i sig selv. Det kan diskuteres, om ordlyden i stedet skal være "biltrafikken i København bør ikke stige"	Bil ejerskabet i København stiger, da københavnere af mange forskellige årsager i stigende grad ønsker en bil. Så frem for en rigid målsætning, så vil jeg hellere fokusere på at skabe alternativer og en betalingsring. Det er dog klart, at biltrafikken er til irritation for mange, så vi skal selvfølgelig hele tiden tænke i andre måder at kunne transportere os på.		Jo helt klart vi skal genindføre målsætningen om at biltrafikken ikke må stige	Enhedslisten har i borgerrepræsentationen flere gange foreslået, at kommunen skal fastholde målsætningen om, at trafikken ikke måtte stige over 1996-niveau. Som alternativ har vi foreslået, at trafikken ikke må stige over dagens niveau. Det er stemt ned hver gang. Antallet af biler i byen er også et politisk valg – som et flertal desværre har taget til fordel for øget trafik.

9. I dag er biltrafikken begunstiget med "grøn bølge" i signalanlæggene. Dette system betyder ofte "rød bølge" for andre trafikantgrupper. Skal busser og cyklister efter din mening have "grøn bølge" i signalanlæggene for at fremme cykeltrafikken og den kollektive trafik?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Nej, jeg mener, der skal andre tiltag til for cyklister og busser.	Decideret "rød bølge" for bilerne vil medføre væsentlig mere forurening, da mængden af accelerationer og køkørsel vil stige, så det er ikke en ubetinget god ide. Cykler bevæger sig med vidt forskellig hastighed, så det er svært at se, hvordan man kan sikre cyklister		Jeg mener vi skal prioritere busser, det er meget sværere at tilfredsstille cyklister på det punkt. De kører ikke i samme tempo.	Ja

en "grøn bølge". Til gengæld er det spændende at se på nye muligheder for "grøn bølge" til busser. Man er netop begyndt at kigge på et system for "grøn bølge" til ambulancer, som måske kan modificeres til busbrug.

10. Prisudviklingen på transport har de seneste 25 år været meget skæv til fordel for biltransport. Hvis prisen på benzin skulle være steget lige så meget som et gult HT-klip, skulle 1 liter benzin koste 23,80 kr. Skal billetpriserne i den kollektive nærtrafik fortsat stige, eller skal taksterne for denne transportform sænkes eller skal transporten evt. være helt gratis som i visse bysamfund i ind- og udland ?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Uden at afgive nogle løfter, vil jeg i hvert fald meget gerne se en samfundsøkonomisk beregning for, om det kunne være en fordel at gøre den offentlige trafik gratis.	Priserne på den kollektive nærtrafik bør sænkes. Decideret gratiskørsel er jeg som udgangspunkt mod. En vis brugerbetaling er et sundt princip, men hvis man har deciderede citybusruter, hvor besværet i tid og penge nærmest overstiger indtægterne, så er det da en overvejelse værd.		SF mener at priserne på offentlig transport skal ned, men det hænger sammen med selskabskonstruktionen. Og så er det igen spørgsmålet om bompengift at finansiere.	Som langsigtet mål ønsker Enhedslisten at den kollektive trafik skal være gratis. Som kortsigtet mål skal billetprisen halveres i løbet af en femårsperiode. Her og nu skal de i hvert fald ikke stige igen....

11. Nogle politikere og andre interessenter peger på biltunneller i Københavns Havn som et fremtidigt trafikpolitisk tiltag. Nogle trafikforskere peger på, at sådanne anlæg er trafikgenererende og derfor skaber flere problemer end de løser. Hvad er din holdning til bygning af de foreslåede havnetunneller?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Jeg er stor tilhænger af havnetunnelen, da det er den eneste måde hvorpå der kan skabes bedre forhold for cykler, busser o.lign. i	Bilerne er kommet for at blive, og en langsgående havnetunnel vil kunne bidrage til bedre afvikling af biltrafikken		Jeg er imod havnetunnelen. Når man favoriserer bilisterne vil flere køre i bil. Investeringen vil være omkring 18 mia.,	En havnetunnel betyder mere trafik ind i byen. Når det bliver lettere at komme til og fra København kommer der flere biler. Vi synes

		København	og færre biler i gaderne i København. Så en langsgående havnetunnel er en god ide.		hvilket svarer til en storebæltsbro. Dem vil SF bruge på kollektiv trafik og cyklister. Endelig er vi utålmodige for at få løst problemerne med for mange biler. En tunnel kan tidligst være færdig i 2017. Vi vil have reduceret biltrafikken nu med bompeng.	det er decideret åndssvagt at bruge 6-10 mia. kr på at få flere biler ind og beslaste byen endnu mere. Den såkaldte "københavnertunnel", som skal gå på langs under havnen, og have et kæmpe P.-anlæg med opkørsler til f.eks. City, Holmen og Islands Brygge er nok det værste projekt af alle. Det koster et tocifret milliardbeløb og vil trække mange tusinder af biler ind i byen.
--	--	-----------	--	--	--	--

12. I flere europæiske byer har man etableret bilfri boligområder. Sådanne områder medvirker til at dæmpe bilpresset, forbedrer miljøet og giver store besparelser på anlægsbudgettet. Kan du støtte ideen om at lade et boligselskab etablere et bilfrit boligområde i et af kommunens byudviklingsområder (eksempelvis Nordhavnsområdet)?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Jeg kan ikke støtte, at vi skal have flere bilfri områder. Det kan være "døden" for erhvervslivet.	Det kunne være værd at forsøge sig med, hvis der kommer et godt projektforslag.		Vi Skal i højere grad have bilfri boligområder og miljøprioriterede områder som midtbyen, Nordhavn og Sydhavn.	Enhedslisten har flere gange foreslået at nye boligområder, f.eks. i Nord og Sydhavnen opføres som bilfrie områder. Forslaget er stillet igen ifb.m. budgetbehandlingen den 6. oktober.

Vedrørende parkeringspolitik - [gå til toppen](#)

13. Der bygges i disse år titusinder af nye parkeringspladser bl.a. ved nyt erhvervsbyggeri. Trafikken til disse parkeringspladser vil forstærke bilpresset i byen yderligere. Mener du, at København skal fortsætte med at bygge mange nye parkeringspladser eller skal man bygge færre eller evt. helt stoppe med at bygge nye og i stedet satse på andre transportformer?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Der skal bygges flere p-pladser, ikke kun til biler men også til cykler. For mig er det ikke spørgsmålet om enten/eller med både/og.	P-pladser ved nyt erhvervsbyggeri er en god ide, men flest mulig af pladserne bør placeres i kældre og p-huse. Muligheden for at komme i bil til/fra erhvervsbyggeri er en konkurrenceparameter, så hvis vi fortsat vil tiltrække arbejdspladser til kommunen, så er det en nødvendighed med p-pladser.		Mht. P- anlæg , så er vi nødt til at gå konkret til værks. Det kan være nødvendigt, der hvor det ikke kan betale sig med kollektiv trafik. Men det bør være dyrt, som man f.eks. gør det i Ørestaden, hvor det koster 1000 kr.	Enhedslisten vil ikke bygge flere tusinder p-pladser i byen. Som det eneste parti stemte Enhedslisten før sommerferien imod, da alle andre partier på Rådhuset besluttede at bruge over 1 milliard kr. de næste fem år på at bygge 4000 P-pladser i brokvartererne

14. Hvis du ønsker at fortsætte med bygning af disse parkeringsanlæg – mener du så at brugerne skal dække omkostningerne ved parkeringspladserne og den ekstra belastning af byen som parkeringspladserne udløser?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Nej, vi opkræver jo heller ikke afgifter hos cyklisterne for brug af cykelstier og cykelparkering.	Parkeringsanlæg skal som udgangspunkt finansieres af brugerne. Om det samlede regnskab derudover er negativt eller positivt for kommunen, synes jeg er svært at forudse.		JA det mener jeg. Brugerne skal betale for P-anlæg.	Enhedslisten ønsker ikke at fortsætte bygningen.

Vedrørende cyklistfremme - [gå til toppen](#)

15. Kommunen har en overordnet målsætning om, at cyklisterne forhold skal forbedres. Hvordan mener du denne målsætning konkret skal fremmes? Hvor mange penge vil du afsætte til formålet?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Ved anlæg af havnetunnelen, vil der blive bedre plads til udvidelse og forbedring af forholdene for cyklisterne. Har ikke umiddelbart noget beløb, men vil bestemt se velvilligt på forslag.	I prioriteret rækkefølge skal der satses på at forbedre trafiksikkerheden og udrydde sorte pletter, anlægge nye stier, forbedre belægningen og gøre cykelstierne bredere. Det nuværende budget til det nævnte er vist i størrelsesordenen 8 mio. kr. om året, så en fordobling må der kunne findes penge til.		Jamen lad mig sige det helt enkelt, cyklister skal på alle måder forkæles, det skal være Københavns særkende. Cyklister larmer ikke, forurener ikke, de tager ikke plads, og så er det sundhedsfremmende i sig selv at cykle.	Enhedslisten i vores ændringsforslag til budgettet for 2006 foreslået, at der sættes 40 ekstra mio. kr af til udbygning af cykelstier og cykelbaner. Og samtidig foreslået at der sættes 33 ekstra mio. kr. af til at trafiksanere, bl.a. af hensyn til cyklister og fodgængeres fremkommelighed og sikkerhed.

Vedrørende trafiksikkerhed - [gå til toppen](#)

16. Rådet for Bæredygtig Trafik foreslår en hastighedsgrænse på 30 km/t på boligveje og 50 km/t på alle andre veje i kommunen med det formål at forøge trafiksikkerheden og dæmpe støjen. Hvad siger du til denne målsætning?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Man bør ved nybyggeri og nyanlæg af veje, bruge støjdæmpende asfalt og støjdæmpende vinduer. Jeg vil hellere støtte de	Da man sjældent befinder sig særlig længe på boligveje før man kommer ud på en større vej, så kan 30 km/t på boligveje fint være udgangspunktet.		Jeg mener det skal være 30 km i timen i beboelsekvarterer og 40 km i timen på øvrige veje.	Enhedslisten ønsker generelt lavere fart. Vi har flere gange foreslået at den øverste hastighed i byen er 40 km.

		nye hastighedstavler, hvor det er muligt at ændre hastigheden jævnlige afhængig af tid på døgnet, vejforholdene og lignende.	På en del af de øvrige veje, hvor hastighedsgrænsen er højere end 50 km/t, vil det være direkte fjollet at sænke hastigheden til 50 km/t f.eks. fra Sjællandsbroen og ind mod centrum. På andre af vejene kan man godt overveje en sænkning af hastigheden, dog ikke nødvendigvis til 50 km/t.			
--	--	--	--	--	--	--

Vedrørende luft, støj, energiforbrug og drivhusgasser - [gå til toppen](#)

17. Er du tilhænger af at reducere biltrafikken for at begrænse dårlig luft og støj og for at give mere plads til fodgængere, cyklister og kollektive transportmidler?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Nej, se tidligere svar	Ja, men målet helliger ikke midlet.		JA da	Ja.

18. Skal Københavns Kommune overholde EU's grænseværdier for luftforurening og sin egen målsætningen om reduktion af drivhusgasudslippet i kommunen på 35% fra 1990 til 2010? Hvis ja – med hvilke foranstaltninger skal luftforureningen og udslippet af drivhusgasser formindskes?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Selvfølgelig. V.h.a. filtre på udstødningsrørene især på den tunge trafik. Når havnetunnelen er færdig, vil det også være muligt at filtrere de fleste skadelige	Ja, vi skal stræbe efter at nå både EU's grænseværdier og målsætningen for drivhusgasudslippet. Udover brug af mere vedvarende energi i kommunen,		Jeg siger klart JA til alle miljøkrav. Heldigvis er det ved at være anerkendt at, der er tale om små dræberpartikler. Jeg har fremsat forslag om partikelfiltre som	Ja – København skal som minimum overholde EU's grænseværdier – og helst ligge pænt under. Midlerne hertil er etablering af miljøzoner, med krav om partikelfiltre. Miljøzoner der principielt

		stoffer fra, inden luften slippes ud i København.	el-opkobling på land til opankrede skibe og fokus på energiforbruget i nybyggerierne, så er det mest på landspolitisk plan, at der skal gribes ind. Helt oplagt skal der hurtigst muligt partikelfiltre på lastbiler.		miljøborgmester første gang i 1999. Drivhuseffekten skal vi også tage hamrende alvorligt.	bør omfatte hele byen. Kørselsafgifter/bompenge medvirker til at mindske trafikken, og dermed luftforureningen, Endelig ønsker Enhedslisten mindre varetransport. Dels gennem at få transporten mere på skinner i stedet for lastbiler, dels gennem etablering af lastecentraler, således at varer kan køres samlet ud i en gade/et område, i stedet for at hver butik får sin leverance med sin lastbil.
--	--	---	---	--	--	---

19. "Ca. 2/3 af kommunens 280.000 boliger i dag har et støjniveau over 55 dB, som er grænseværdien for et tilfredsstillende trafikstøjniveau i boligområder" (Københavns kommunes Trafik- & Miljøplan 2004, s. 48). Hvordan skal kommunen reducere trafikstøjen?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
		Ved brug af støjdæmpende asfalt og nye vinduer.	I boligområder skal farten som udgangspunkt ned. Samtidig skal der i langt højere grad anvendes støjreducerende asfalt, selv om det vil medføre ekstra vedligeholdelsesudgifter. Og så skal de ekstremt støjende motorcykler altså stoppes.		Vi bliver nødt til at have miljøzoner	Først og fremmest gennem mindre trafik. Altså kørselsafgifter /bompenge og mere kollektiv trafik. Derudover kan ny støjsvag asfalt afhjælper støjproblemer i hårdt belastede områder.

20. Skal Københavns Indre By gøres bilfri? I bekræftende fald, i hvilket omfang, og på hvilke betingelser?

Dansk Folkeparti	Konservative	Venstre	Radikale	Socialdemokraterne	Socialistisk Folkeparti	Enhedslisten
------------------	--------------	---------	----------	--------------------	-------------------------	--------------

		<p>Indre by skal under ingen omstændigheder gøres bilfri. Eneste mulighed er at indføre nogle miljøvenlige busser der kører så ofte, at de er et reelt alternativ til bilen.</p>	<p>Nej. Som forsøget med bilfri indre by har vist, så er der to oplagte problemer. For det første bliver den indre by jo ikke reel bilfri, da der er undtagelser for busser, håndværkere, varertransporter, handicappede, beboere o.s.v.. Dermed skal man stadig som cyklist eller fodgænger bevæge sig lige så agtpågivende rundt som altid - vejene bliver altså ikke frigjort til andre formål. For det andet generer man en lang række mennesker, der har brug for bilen. I forvejen er det ikke sjovt at køre bil i indre by pga. ensrettede gader, manglende p-pladser og masser af cyklister, så den "tilfældige" privatbilisme findes ikke i stort omfang her.</p>	<p>Vi ønsker indre by så bilfri som muligt. Vi har konstateret at der nu er et flertal for en sivegadeordning og har skyndsomt fremsat det forslag, fordi det vil være en stor forbedring</p>	<p>Ja – indre by skal gøres bilfri. Enhedslisten ønsker hele middelalderbyen gjort bilfri så hurtigt som muligt. Til gengæld skal der etableres små el-busser, der kan servicere besøgende og beboere, ligesom varetransporten skal gøres mere effektivt, gennem lastecentraler.</p>
--	--	--	--	---	--

