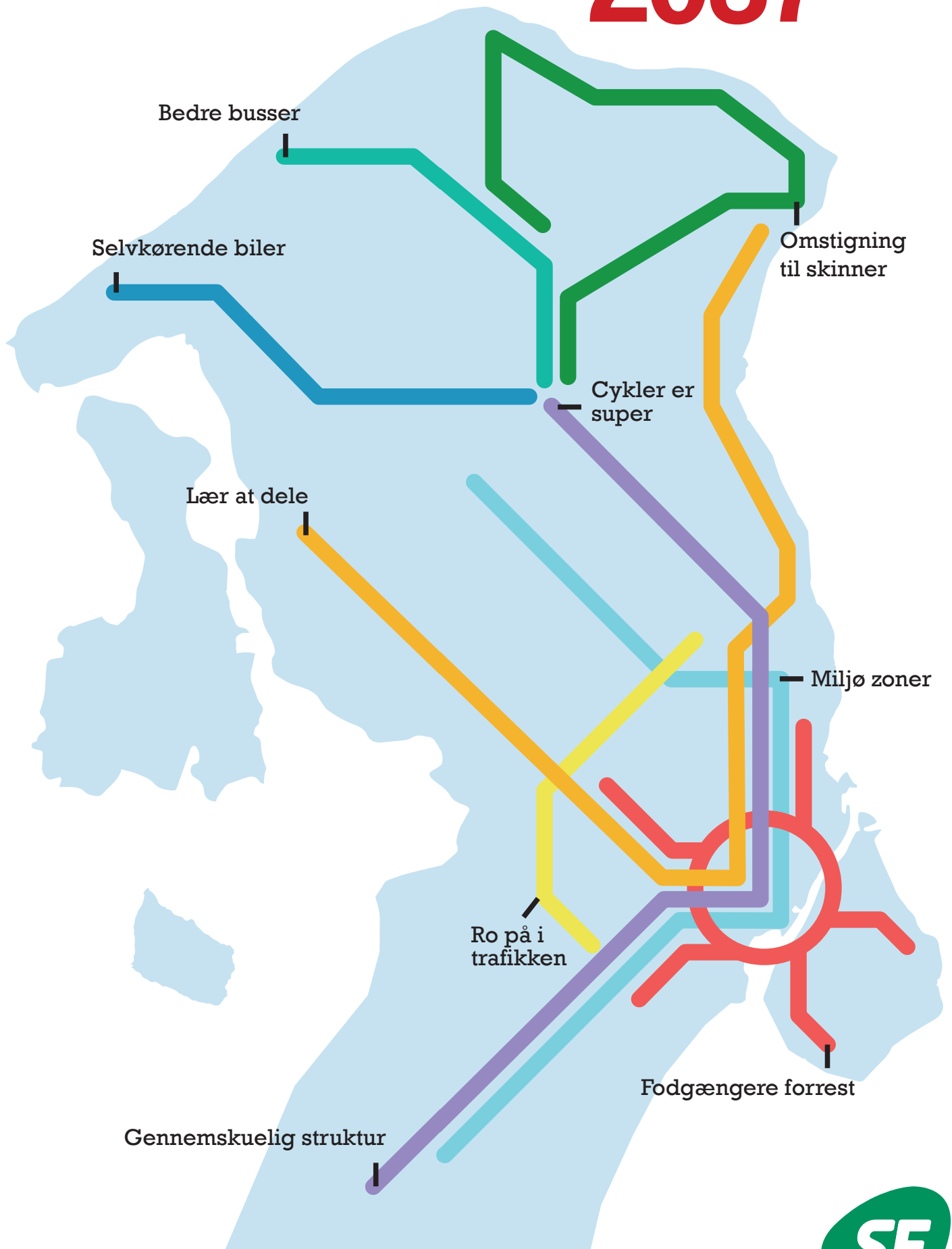


Trafikvision 2037



Trafikvision 2037

Trafikvision 2037

Det handler om mennesker. Vi har alle brug for at transportere os: fra hjem til arbejde, til fritidsaktiviteter, til skoler og børnehaver. Vi vil rejse til udlandet og tage imod gæster udefra.

Vores behov for mobilitet øges. Vi får leveret varer alle steder fra, fra dag til dag. De fleste af os er blandingstrafikanter: vi bruger mange forskellige trafikformer, cykler den ene dag, kører bil en anden. Og vores behov skifter i løbet af livet. Mange unge studerende cykler, køber bil, når de har stiftet familie og bruger bus og tog når de bliver gamle.

I trafikken skal vi vise hensyn. I trafikpolitikken skal vi tage hensyn til hinanden og vores forskellige behov. Trafikløsninger skal skabe sikkerhed og tryghed.

Trafikken skal blive bæredygtig. Flere kollektive løsninger, mindre ressourcspild, mindre forurening hvor mennesker lever og bor. Elbiler, elektrificering af toge og busser er gode skridt på vejen.

Vi ønsker større komfort i trafikken. Vi vil gerne sidde rart og afslappet. Vi vil gerne have så stor fleksibilitet som muligt. Vi vil gerne have nem adgang til vores egen personlige trafikplanlægning. Vi træffer individuelle valg om transporten.

Vi vil skabe trafikløsninger som kan gavne den samlede samfundsøkonomi. Færre uheld og mindre miljøbelastning.

Deleløsninger er en god hjælp. Flere mennesker kan bruge de samme biler og endda have mulighed for at vælge transportmiddel afhængig af hvad de har brug for.

Data fra de mange forskellige operatører på trafikområdet skal være tilgængeligt gennem åbne standarder, så der kan udvikles fælles dataløsninger – som kommunikerer sammen.

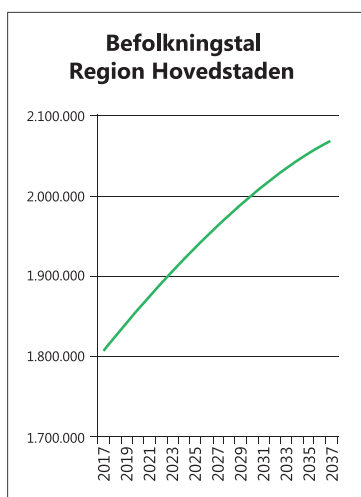
Med SF's trafikvision 2037 ønsker vi at byde velkommen til debatten om hvordan ny teknologi, ændrede trafikbehov og vores ønsker om bæredygtige løsninger kan kombineres.

Trafikvision 2037

Trafikvision 2037

2017 - 2037

Frem til 2037 vil befolkningstallet i Region Hovedstaden øges med 14%, næsten 300.000 flere indbyggere. Langt størstedelen af disse vil arbejde, studere eller på anden måde have behov for at transportere sig rundt i området. Mængden af pendlere fra især det øvrige Sjælland og fra Skåne vil også fortsat stige. Foruden



at strømmen af turister vil tiltage.

Vi bliver flere mennesker med behov for mere transport.

De enkelte bliver også mere og mere mobile. Flere rejser langt til arbejde, vi bevæger os mere

og mere rundt i fritiden. Og alt tyder på at den hidtidige udvikling med færre passagerer i hver bil vil fortsætte. Med selvkørende biler, vil der også kunne være biler helt uden mennesker!

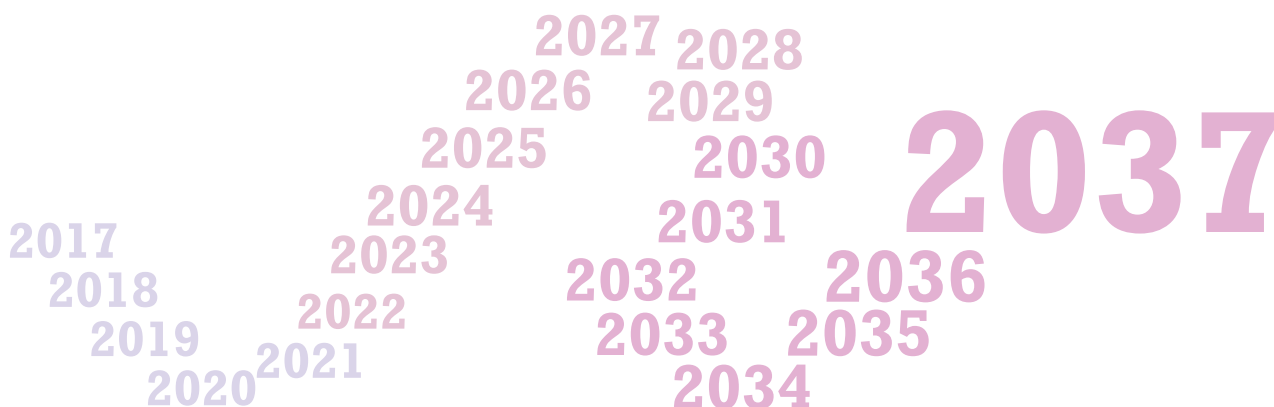
Trængselskommissionen regner med en stigning i samlet antal personture på 10 procent i løbet af de kommende 20 år. Også gods-transporten vokser. Mere handel fører til mere godstransport, både til butikker og direkte til forbrugerne. Presset på vores fælles transport-systemer vil altså stige voldsomt.

Som forbrugere efterspørger vi til stadighed mere komfortabel transport. Vi vil sidde bedre, vi vil have bedre udsyn, vi vil have bedre service, fx internet, vi vil have adgang til her og nu-informationer om trafikken, forsinkelser og tilslutningsmuligheder.

Elektrificeringen og automatiseringen af transportsystemerne tager til. Vi har vænnet os til førerløse metrotog. Vi vil få flere førerløse tog. Biler udstyres med flere sensorer og større og større automatik – de førerløse biler og busser vinder også frem. Elcykler udvider transportradius for mange cyklister.

Flere deles om biler. Delebils løsninger, samkørsel og abonnementsbiler vinder frem, hjulpet på vej af mobile apps. Bliver det med biler som med musik: det vigtige er ikke at eje, men at have adgang?

Med øgede elektroniske muligheder for at registrere borgernes transport, åbnes der for muligheder for at tilpasse transport til borgernes behov. Langt de fleste mennesker har smartphones med under transporten og lader sig dermed ofte uvidende registrere i alskens systemer. Google ved, hvor du er! Opsamlingen af store kørselsdata giver hidtil uanede muligheder for at styre trafikken, men bør også give nye diskussioner om retten til privatliv – også i trafikken.



Fodgængerne forrest

Vi ønsker at skabe et attraktivt byliv med plads til os alle, børn som gamle. Vi skal kunne være nær ved hinanden, skabe mødesteder og gode indkøbsmuligheder. Det er sundt at gå og bevæge sig, derfor skal det være ligetil og ikke forbundet med forhindringer eller andet besvær.

Derfor siger SF: fodgængerne forrest.

Byplanlægningen skal udvikle byer med tæt bebyggelse, så der er god plads til naturarealer og transportomkostningerne begrænses. Den tætte bys centralnerve er de kollektive rum, gader og pladser - mødestederne.

Stationsnærhedsprincippet – at nye større boligområder og arbejdspladser – etableres nær ved en station – skal styrkes.

I de små bysamfund skal trafikplanlægningen tage udgangspunkt i blandede trafikformer. Såvel øget brug af hjemmearbejdspladser og fleksible mødetider kan mindske trængslen. Dette vil dog ikke ændre det øgede samlede transportbehov væsentligt.

Al trafikplanlægning skal tage udgangspunkt i fodgængernes muligheder for at færdes trygt og sikkert. Og komme frem. I dag repræsenterer fodgængere et "mørketal" i trafikpolitikken, de tælles ikke med i statistikker og planer. Trafikpolitikken skal understøtte de sociale fællesskaber mellem mennesker. Lyskryds skal



tilpasses fodgængere, så de ikke opleves som farlige og stressende.

Bykerner skal være rene og trygge for børn at færdes i.

Torve og pladser er vigtige heller for byboere. Bredere fortove giver mulighed for at stoppe op, snakke sammen – og giver også plads til at svagt gående og handicappede kan bevæge sig uden at blive trængt. Parkeringspladser kan nedlægges til fordel for grønne områder for de gående.

Lave hastighedsgrænser for kørende (som også gælder for cykler!), visse steder 20 km/t, giver mere afslappet miljø for alle.

Udenfor bykerner kan der skabes smukke og naturrige stisystemer for de gående. Der kan også udvikles nye kreative løsninger for fodgængere: hvorfor ikke give plads til gående og løbere i udkanten af golfbaner?

Gaderne til folket: Traditionen med at afspærre gader ved sportsbegivenheder og koncerter, skal udvikles, så også lokale foreninger, erhvervsliv og andre kan lave events hvor selve gaden er mødestedet.

VIDSTE DU AT
I Barcelona planlægger man en opdeling af byen i superilles, blokke, uden biltrafik. Det skal reducere biltrafikken med 21% og frigive hele 60% af det areal som hidtil har været brugt til biler.

SF SIGER:

- Stationsnær bebyggelse
- Lyskryds skal tilpasses fodgængere
- Nedlægge parkeringspladser
- Stisystemer ved golfbaner

Cykler er super

Dagligt cykler borgerne i Hovedstadsområdet 1,2 mio. cykelture. Cyklerne står dermed for 17% af al transport i regionen. I de indre bydele af København er cyklernes andel 52% af pendlertrafikken.

Cyklerne er en af de mest fleksible transportformer og giver samtidig en god udnyttelse af vejarealerne. Det er derfor en vigtig del af trafikvisionen at sikre at endnu flere fristes til at cykle. Det skal være mere attraktivt at cykle over længere afstande og nemmere at kombinere cyklen med den kollektive trafik. Elcyklerne gør det mere attraktivt at cykle til arbejde over længere afstande.

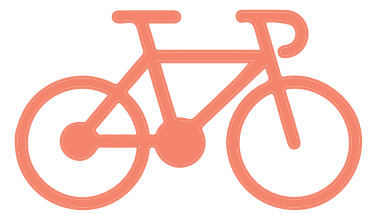
Trafikplanlægning der favoriserer cyklerne er et vigtigt redskab. Vi kan få flere pendlere til at cykle ved at etablere et fuldt udbygget supercykelstinet, lave særlige pendlercykelstier og grønne bølger for cykler.

Supercykelstinet

I dag:



Fremtidig:

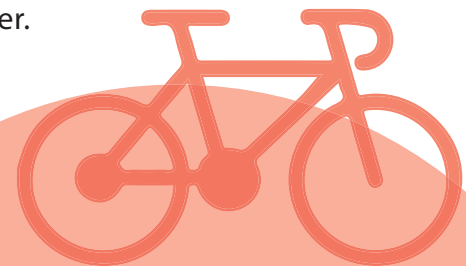


Vi har brug for flere og bredere cykelstier, også cykelstier der er børnevenlige. Hvor det er forsvarligt, tillades højresving ved rødt lys. Ved stærkt trafikerede strækninger, skal der udvikles ordninger som sikrer lavere fart – også på cykelstierne.

Ved at etablere gode cykelparkeringsfaciliteter ved S-togsstationer og store busknodepunkter, herunder mulighed for sikre, aflåste cykelskure, kan flere lokkes til at kombinere cykler og kollektiv trafik.

Succesen med at kunne medbringe cykler i toge skal udvikles. I DSB's toge skal man kunne reservere plads til cyklen. Det skal også være muligt at tage cyklen med i busser, især i de tyndt trafikerede områder.

Vi foreslår at bycykelordningen udvides til øvrige dele i hovedstadsområdet, især de større trafikknudepunkter, både ved stationer og ved større busknodepunkter. Det skal være muligt at reservere pendlercykler. Og der skal etableres pendlercykelordninger sammen med større virksomheder.



SF SIGER:

- Fuldt udbygget supercykelstinet
- Cykelparkering ved trafikknudepunkter
- Grønne bølger for cykler
- Cykler med i toge
- Bycykler til de centrale knudepunkter

Omstigning til skinner

Tog, metro, S-tog og letbane er den mest effektive, behagelige og praktiske måde at transportere mange personer på samme tid. Der er omkring 1,2 mio påstigere på de forskellige skinnearne løsninger i dag. Dette tal vil vokse væsentligt, når Metro udvides og letbaner tages i brug.

Togsystemerne skal hænge sammen og der skal være lette og smidige overgange mellem de forskellige togsystemer.

Udvide og automatisere S-togene

S-togene transporterer ca. 350.000 pendlere til og fra arbejde hver dag og enhver afbrydelse eller forsinkelse har stor betydning. S-togsnettet skal udvides.

Der skal bygges en helt ny alternativ tunnelforbindelse mellem Hovedbanegården og Østerport (Boulevardbanen). Det vil give plads til at indsætte flere S-tog, ikke mindst pendlertog, der stopper ved færre stationer. Det vil fordoble kapaciteten i den indre del af S-togsnettet.

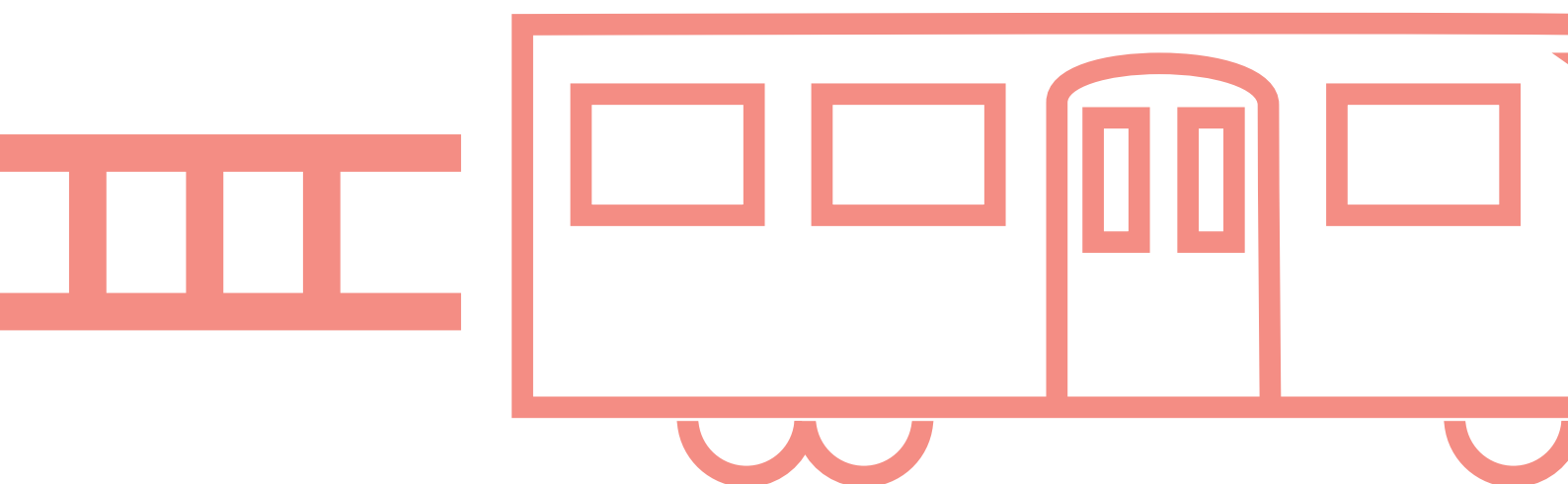
S-togsnettet skal udvides til Roskilde og Helsingør og Farumlinjen skal gå til Hillerød. Ved at skabe et stort sammenhængende net af S-tog, sikrer vi at størstedelen af regionens indbyggere har mulighed for at bruge et høj-kvalitets- og hyppigt kørende togsystem.

S-togene skal – ligesom Metro – blive selvkørende. Det vil begrænse driftsudgifterne og øge kapaciteten væsentligt.

En overordnet målsætning for S-togene bør være afgang hvert 10. minut på alle strækninger, også på ydertidspunkterne. Det vil drastisk forbedre forbindelserne for borgerne udenfor den indre del af Storkøbenhavn og lette mange, der møder udenfor almindelig arbejdstid.

S-tog skal indrettes, så det bliver mere komfortabelt at bruge dem som arbejdsplads, herunder større sektioner af toget indrettet som stillezone.
Flere letbaner

Letbanen er den simple, pålidelige og højfre-



kvente nære skinneløsning, der skal bruges til at binde de tætbefolkede byer og bydele i regionen sammen. Både i det centrale København, hvor letbanen skal supplere metroen og i forbindelserne i Ringbyen/omegnskommunerne og mellem Ringbyen og København, hvor letbanen bliver en hjørnesten i det højfrekvente pendlernet. Letbanens store fordele er at man har høj komfort og pålidelighed.

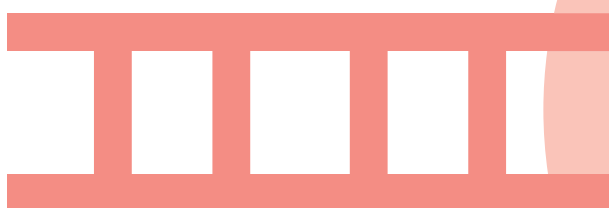
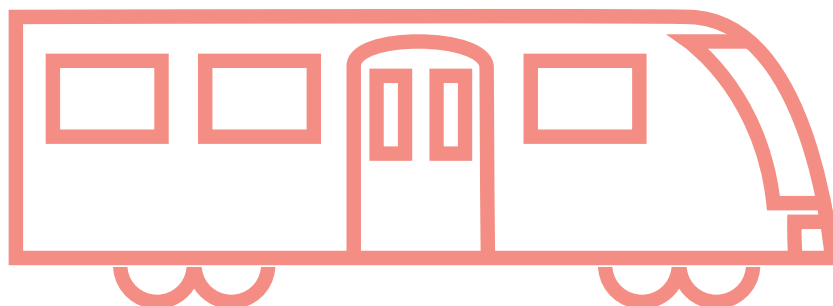
Ring 3-letbanen skal udvides med nye strækninger på tværs af Ringbyen, samt linjer, der føres ind til København. Samtidig skal større S-buslinjer og A-buslinjer udskiftes med letbanelinjer, så passagerne tilbydes et markant forbedret produkt.

Udvide Metro

Foruden den igangværende udbygning af Metro skal Metro udvides med fortsættelse fra Vanløse til Rødovre og fra Ny Ellebjerg til Hvidovre.

Styrket Lokalbane

Styrkelse af lokalbanen i Nordsjælland er afgørende for at skabe et konkurrencedygtigt alternativt til bilerne. Der er ingen tvivl om at passagerpotentialitet er til stede. SF foreslår at der etableres dobbeltspor på væsentlige dele af Lokaltogs strækninger, så det bliver muligt at have 20 minutters drift. Det vil samtidig også betyde at forbindelserne mellem Fredensborg og Hillerød og Helsingør og Hillerød vil være på S-togsniveau.



SF SIGER:

- Ny S-togstunnel mellem Hovedbanegården og Østerport
- S-tog til Roskilde og Helsingør
- Selvkørende S-tog
- Flere letbaner
- Udvidet Metronet
- Dobbeltspor på lokalbanen

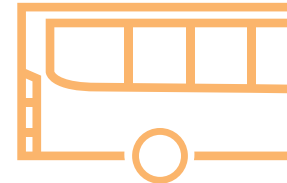
Bedre busser

Bussen er en vital del af det kollektive transportsystem. Årligt bruges busserne af ca. 220 mio. passagerer på Sjælland. Bussen binder de mindre bysamfund sammen og fungerer som forbindelsesled til de større trafikknudepunkter.

Til forskel fra den skinnede trafik har busserne stor fleksibilitet og tilpasningsevne. Det kræver ikke mange måneders planlægning at omlægge en busrute.

Fremtidens busser bliver mere variable, forskellige størrelser og forskellige formål.

I de store transportkorridorer, fx motorveje og Ring 4 skal der sættes på såkaldt Bus Rapid Transit, BRT. Det er en busløsning, hvor busserne kører i egen helt adskilt busbane. Busserne er større og mere komfortable. Ved krydsninger af anden trafik får BRT-busserne førsteprioritet og stoppestederne er opgraderet, så de minder om togstoppesteder.

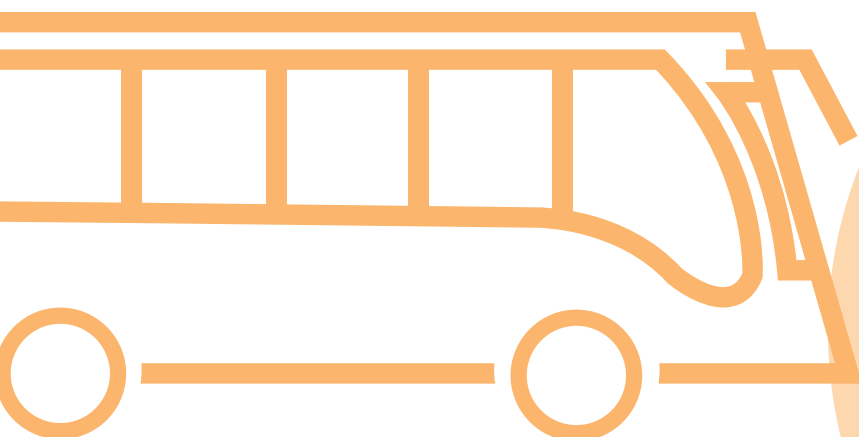
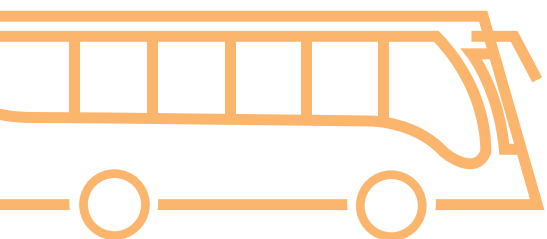


Allerede nu gøres ivrige forsøg med selv-kørende busser. Dette kan blive en meget prisgunstig løsning. Fx kan man forestille sig minibusser som kører shuttletrafik mellem S-togsstationer og hospitaler, eller små busser som servicerer tyndt befolkede områder og hvis ruter bestemmes af passagererne.

Især i de tyndt beboede områder er det vigtigt at sikre døgndrift af busser.

Den fremtidige bustrafik skal være mere komfortabel. God siddeplads, gode her og nu-informationstavler om tilslutningsmuligheder. Visse steder kan man vælge at overdække både bus og stoppested.

SF foreslår at der udskrives arkitektkonkurrence om fremtidens komfortable og trygge busstoppesteder.



SF SIGER:

- Bus Rapid Transit på Ring 4
- Selvkørende busshuttle mellem S-togsstationer og hospitaler
- Selvkørende busser i tyndt befolkede områder
- Arkitektkonkurrence om fremtidens busstoppested

Selvkørende biler

Biler er enestående som fleksibel transportform, både hvad angår fleksibilitet, hurtighed og komfort. Fremtidens biler vil være langt mindre miljøbelastende end dagens.

Elektrificeringen og siden automatiseringen hen mod selvkørende biler vil både øge trafik-sikkerheden og mindske forureningen. Allerede i 2037 vil en del af den samlede bilpark være selvkørende.

Men biler er samtidig ineffektive, hvad plads-behov angår. Skinnebåren trafik kan transportere 6 til 10 gange så mange passagerer gennem ofte mindre pladskrævende trafik-korridorer..

Ifølge de officielle prognoser vil forsinkelserne for biltrafikken i myldretiden allerede i 2025 stige med 5-10% på alle større indfaldsveje til København. Især Køge Bugt motorvejen vil blive belastet.

Region Hovedstaden skal etablere storskal-aforsøg med etablering af road pricing, som kan give bedre fordeling af trafikstrømmene. Der skal tilbydes billigere registreringsafgift til biler som udstyres med gps-udstyr til automatisk hastighedskontrol. I øvrigt skal fartkontroller øges.

Vejnettet skal gennemgås med tættekam for at skabe større trafiksikkerhed gennem ombygninger, ændrede lysreguleringer og bedre skiltning. Service i form af her-og nu-informationer om kødannelser, alternative ruter og tilslutningsmuligheder til kollektiv trafik skal fremmes. Der skal investeres i smarte trafiksignaler og øget intelligent trafikstyring.

Parkering

Der skal investeres i parkeringshuse ved kollektive trafikknudepunkter og der skal indføres kombikort, hvor parkering er inkluderet i fx Rejsekortet.

For at styrke udviklingen af elbiler, skal p-billetter for elbiler være halv pris, ligesom der kan reserveres p-pladser kun til elbiler.

Der er i dag forskellige bødesatser for at køre i tog eller metro uden billet eller at parkere ulovligt. Både de der bruger kollektiv trafik uden at betale og de som parkerer ulovligt overtræder fælleskabets regler. Begge dele kan skyldes simple forglemmelser eller stress og jag og føles urimeligt. Prisen for overtrædelserne bør dog være ens.

SF SIGER:

- Road pricing i hovedstadsområdet
- Hastighedskontrol med gps i biler
- Smarte trafiksignaler og øget intelligent trafikstyring
- Kombibilletter parkering og tog
- Parkeringshuse ved S-togsstationer
- Halv p-pris for elbiler

Miljøzoner



I dele af Region Hovedstaden overstiger koncentrationen af kvælstofoxider sågar EU's grænseværdier.

SF's mål er en fossilfri transportsektor i hovedstadsregionen inden 2037.

Miljøzoner er områder, hvor de mest forurenende køretøjer er reguleret. De nuværende miljøzoner, som mindsker luftforureningen og skaber mere børnevenlige byer, er blot første fase i sikring af mere bæredygtig bytrafik.

Siden 2008 har der været krav om partikelfiltre på tunge dieseldrevne køretøjer i København og Frederiksberg.

Ordnningen skal udvides så også de mest forurenende personbiler, ældre benzindrevne biler og dieslbiler uden partikelfiltre, omfattes.

Der skal besluttes en faseopdelte plan, så bil- og varevognsejere får rimelige varsler om hvornår

deres biltyper bliver omfattet af miljøzonen. Derved kan overgangen til elbiler blive fremskyndet.



VIDSTE DU AT

I Ystad-området (60.000 indbyggere) har man ved hjælp af citylogistik reduceret antallet af godstransporter til byen med 75%, fra 26.000 årlige transporter til kun 7.000.

Antallet miljøzoner skal udvides til også at omfatte større bysamfund i den øvrige del af regionen.

Godstrafikken i Hovedstadsregionen indebærer særlige krav om planlægning. Lastbiler bør så vidt muligt holdes udenfor bykerner, det vil mindske luftforureningen og give mindre trafik i det hele taget.

Løsninger som citylogistik, hvor varer til butikker og virksomheder omlastes i særlige depoter udenfor bykernen, kan sikre at der kun kommer varer til den enkelte butik en gang pr. dag. I et vist omfang kan transporten til bycentre klares med ladcykler. Tilsvarende kan der udvikles løsninger som byggelogistik, hvor transport af materiel til byggerier koordineres. Varelevering uden for myldretiden kan mindske trængslen.



SF SIGER:

- Miljøzoner udvides til at omfatte benzin- og dieslbiler
- Flere miljøzoner
- City- og byggelogistik

Lær at dele



Vores personbiler står i gennemsnit stille 95% af tiden. Vi har således samlet set en uanet stor ressource til rådighed. Mere effektiv udnyttelse af denne ressource vil gavne den samlede samfundsøkonomi og spare os for unødigt ressourceforbrug.

Inden for de senere år er det myldret frem med delebilsløsninger, både kommercielle løsninger og helt private aftaler. Nye aktører forsøger at etablere abonnementslignende løsninger. Det hele styrkes teknologisk gennem mobile apps og andre nye teknologiske løsninger.

De mange samkørsels- og deleløsninger kan ses som en udvidelse af den samlede kollektive trafik. Desuden med den øgede fleksibilitet, at man kan vælge bil afhængig af formål, antal passagerer osv. Ligesom busselskaber kan drives af private virksomheder, kan private bilejere stille biler til rådighed for fællesskabet. Næste skridt bliver at koble de forskellige deleløsninger til øvrig planlægning af den offentlige trafik. Når man bruger den fremtidige rejseplan, vil man også kunne reservere en ledig delebil der hvor man er på vej til.

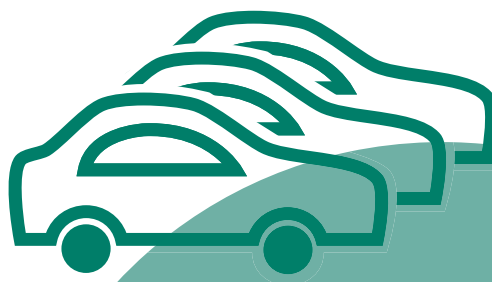


De fremtidige selvkørende biler skal så vidt muligt tænkes ind som en del af de fælles løsninger. De steder, hvor den almindelige busservice er svag, kan selvkørende minibusser hjælpe.

Det værste scenarie er, hvis de kommende generationers børn bare bliver sendt afsted i skole i en selvkørende bil, som derefter kører rundt og venter på at hente barnet efter skole. Det langt bedre scenarie er, at de selvkørende biler indgår som en del af de fælles løsninger. Bilerne kan netop være til rådighed for megen anden transport, når de ikke bliver brugt af ejeren.

Tilsvarende skal der etableres samlede betalingsløsninger, så den enkelte forbruger kan nøjes med at betale ét sted, fx med sit Rejsekort. Delebilerne styrker den enkeltes mulighed for at planlægge sin mobilitet. Spare tid ved at bruge teknologien smart.

Transport bliver en service, ikke noget man ejer.



SF SIGER:

- Deleløsninger kobles til den kollektive trafik
- Selvkørende minibusser i tyndt befolkede områder
- Selvkørende biler som fællesskab
- Transport som service, ikke ejendom

Gennemskuelig struktur:

Styringen af den offentlige trafik er nærmest uigennemskuelig for borgerne – og for de som agerer professionelt indenfor sektoren.

De vigtigste aktører er Banedanmark, DSB, DSB S-tog, DSB Øresund, Lokaltog, Metroselskabet og Movia. Ejerskabet til alle disse selskaber er offentligt - et sammensurium af kommuner, regioner og staten. Hertil kommer et antal samarbejdsorganisationer som Din Offentlige Transport, Bus & Tog, Rejsekortet og Rejseplanen.

Ligesom de forskellige offentlige myndigheder har forskellige prioriteringer, har også selskaberne forskellige prioriteringer.

Som regel skal flere myndigheder og selskaber samarbejde om fx at udvikle et stationsområde, en supercykelsti eller et større vejforløb. Selv billige og aldeles fornuftige løsninger kan tage uendeligt tid at få igennem – til gene for brugerne.

For brugerne er det vigtigste, at den offentlige trafik er samtænkt. At der er én indgang til

køreplaner, én indgang til betaling, et fælles og forståeligt takstsystem, standardiserede regler for fx ferieplaner, cykler og rabatter udenfor myldretid. Kundeinformationer, hittegods, her og nu-trafikinformationer skal have én indgang. Der skal ryddes op i trafikorganisationsjunglen. Der skal etableres et samlet trafikselskab for hele Sjælland. Forenklede takster og takststruktur skal gælde for hele området.

Trafikselskaber og myndigheder skal forpligtes til at stille reeltidsdata til rådighed for tredjepartsbrugere til kommerciel brug, til at udvikle mobilapps osv. Trafikdata skal udvikles gennem åbne standardsystemer. Data skal også omfatte information om fleksible transportformer som delebiler, bycykler og samkørsel, taxa. Alt samarbejde om data skal foretages under forudsætninger om beskyttelse af privatliv.

S-togsnettet er den helt centrale kollektive trafikløsning i Hovedstadsregionen. Derfor bør ejerskabet af S-togsnettet tilbageføres fra DSB til Region Hovedstaden. Dermed kan man også sikre bedre og mere sammenhængende planlægning mellem de forskellige kollektive trafiksystemer.

SF SIGER:

- Samlet trafikselskab for hele Sjælland
- Forenklede takster og takststruktur
- S-togsnettet tilbageføres fra DSB til Region Hovedstaden
- Trafikdata i realtid som åben standard.

Ro på – i trafikken

Med 52 dræbte i trafikken i Hovedstadsområdet i 2016, var det det højeste antal siden 2008. Hvert eneste dødsfald er ét for meget. Og vi skal gøre alt for at gøre livet i trafikken så trygt og sikkert som muligt.

En stigende mængde trafik, fører nemt til flere uheld. Trængslen presser os sammen på mindre areal.

Byer og vejsystemer udvikles hele tiden. Det giver mange midlertidige omkørsler og alternative ruteføringer. Det stiller store krav til skiltning – og til her og nu-informationer online.

De offentlige skal sikre optimal skiltning. Lyskryds og øvrige kryds skal tilpasses de svage trafikanter. Trafikforholdene skal være overskuelige og børnevenlige, især ved skoler, fritidshjem og andre steder hvor der er mange børn. Mange steder vil lavere fartgrænser give større tryghed for alle.

Færdselsregler skal overholdes, i særdeleshed hastighedsgrænser er vigtige. Hvert fjerde trafikdrab skyldes for høj fart.

Aggressioner i trafikken er et stigende problem. Trafikanter som koger over, fortørnede over andres opførsel eller at der bare ikke er plads nok. Der er brug for ro på i trafikken. Vi skal have gensidig respekt, lade hinanden komme frem. Køre fem minutter tidligere på arbejde, så man ikke bliver så stresset.

De hurtigste cyklister skal tage hensyn til de langsomme, "smarte numre" stresser andre og lærer børn forkert trafikultur. Mange ældre føler sig presset ud af cykelstierne. Der skal være plads til os alle, selv om der er trængsel. Det offentlige skal styrke indsatsen for ro på i trafikken gennem flere kampagner, som også skal give flere børn lyst til at gå og cykle.

SF SIGER:

- Ro på i trafikken.

SF siger:

- Stationsnær bebyggelse
- Lyskryds skal tilpasses fodgængere
- Nedlægge parkeringspladser
- Stisystemer ved golfbaner



- Fuldt udbygget supercykelstinet
- Cykelparkering ved trafikknudepunkter
- Grønne bølger for cykler
- Cykler med i toge
- Bicykler til de centrale knudepunkter



- Ny S-togstunnel mellem Hovedbanegården og Østerport
- S-tog til Roskilde og Helsingør
- Selvkørende S-tog
- Flere letbaner
- Udvidet Metronet
- Dobbeltspor på lokalbanen



- Bus Rapid Transit på Ring 4
- Selvkørende busshuttle mellem S-togsstationer og hospitaler
- Selvkørende busser i tyndt befolkede områder
- Arkitektkonkurrence om fremtidens busstoppested



- Road pricing i hovedstadsområdet
- Hastighedskontrol med gps i biler
- Smarte trafiksignaler og øget intelligent trafikstyring
- Kombibilletter parkering og tog
- Parkeringshuse ved S-togsstationer
- Halv p-pris for elbiler



- Miljøzoner udvides til at omfatte benzin- og dieselbiler
- Flere miljøzoner
- City- og byggelogistik



- Data og betaling for deleordninger kobles til øvrige kollektive systemer
- Samlet trafikselvskab for hele Sjælland
- Forenklede takster og takststruktur
- S-togsnettet tilbageføres fra DSB til Region Hovedstaden
- Trafikdata i realtid som åben standard.



- Ro på i trafikken.

