

# Vejinfrastruktur

Det er vigtigt, at Københavns Kommunes veje og gader planlægges med henblik på en effektiv trafikafvikling, der samtidig muliggør et godt byliv og tryghed for alle trafikanter.

Byens veje og gader har forskellige funktioner i trafikafviklingen og er inddelt i en række vejklasser fra de overordnede regionale veje til lokalgader. Vejklasserne skaber grundlaget for at fordele og prioritere biltrafikken, busser, cykler og fodgængere på en måde, så hensyn til trafikafvikling, miljø og byliv balanceres.

For alle vejklasser gælder, at vejene skal indrettes så trafiksikkerhed og tryghed prioriteres. Der skal være gode og sikre krydsningsmuligheder for fodgængerne og cyklister, både af hensyn til trafiksikkerheden, men også så veje ikke udgør en stor barriere for dem, der skal krydse vejen.

## Retningslinjer:

### Inddeling i vejklasser

Byens veje og gader er inddelt i fem vejklasser: regionale veje, fordelingsgader, bydelsgader, strøggader og lokalgader. Hertil kommer særlige vilkår i trafikzone Middelalderbyen, hvor fodgængere og cyklister prioriteres højere end biltrafikken. Vejklassifikationen og trafikzonen fremgår af kortet.

### Regionale veje

De regionale veje skal forbinde København og den øvrige region. Der skal her sikres en hensigtsmæssig og glidende afvikling af biltrafikken. Gennemkørende biltrafik, herunder en stor del af den tunge trafik, søges samlet på de regionale veje under størst mulig hensyntagen til miljø og trafiksikkerhed. Busfremkommeligheden skal forbedres for de store buslinjer (A-busser og S-busser). De regionale veje er også vigtige cykelforbindelser, og cykeltrafikkens fremkommelighed skal ligeledes prioriteres.

Hastigheden på regionale veje fastsættes som udgangspunkt til 50 km/t. På regionale veje i Indre By og indre brokvarterer kan hastigheden reduceres til 40 km/t.

### Fordelingsgader

Fordelingsgaderne skal afvikle trafikken mellem bydelene, så biltrafikken sikkert og effektivt fordeles ud til de enkelte bydele og lokalområder. Fordelingsgaderne skal indrettes så den gennemkørende biltrafik uden ærinde i tilgrænsende bydele eller København begrænses. De skal indrettes til at skabe god fremkommelighed for biler, busser og cykler.

I fordelingsgader med stor bustrafik (A- og S-busser) skal bustrafikken generelt prioriteres højere end biltrafikken.

Flere fordelingsgader løber gennem følsomme bymiljøer f.eks. ved skoler eller koncentrationer af butikker. På sådanne strækninger skal trafikken i højere grad afvikles på bymiljøets og fodgængernes præmisser.

Hastigheden på fordelingsgader fastsættes som udgangspunkt til 40 km/t.

### Bydelsgader

Bydelsgaderne skal afvikle trafikken inden for de enkelte bydele og fordele trafikken ud på primært lokalgaderne. Gennemkørende biltrafik uden ærinde i bydelen eller lokalt skal søges minimeret gennem trafiksaneringer i form af f.eks. reduceret hastighed, bus- og cykelprioritering. Bustrafikkens og cykeltrafikkens fremkommelighed skal prioriteres højere end biltrafikkens.

Bydelsgader skal indrettes i sammenhæng med bydelens egenart og med fokus på byliv.

Hastigheden på bydelsgader fastsættes som udgangspunkt til 40 km/t og kan, hvis der er helt lokale trafikikkerhedshensyn, nedsættes til 30km/t.

## Strøggader

Strøggaderne er gader, hvor fodgængere udgør en betydelig andel af trafikken. Strøggader kan være handelsmæssige samlingspunkter med en stor koncentration af butikker samt café- og restaurationsmiljøer, men også gader, hvor trafikale knudepunkter som stationer, kulturinstitutioner, centrale torve, pladser og turistattraktioner bidrager til en stor koncentration af fodgængere. Der skal være gode muligheder for ophold langs gaden samt høj prioritering af krydsning af gaden, så strøggadefunktionerne på begge sider af gaden kan benyttes.

Cyklister og fodgængere skal kunne færdes trygt og sikkert på strøggaderne. Biltrafikken skal foregå med lav hastighed under hensyntagen til strøggademiljøet, og samtidig sikre god fremkommelighed for busser.

Fodgængere skal prioriteres i strøggader, men der skal være god fremkommelighed for cyklister og busser.

Hastigheden i strøggader fastsættes som udgangspunkt mellem 30- 40 km/t.

## Lokalgader

Byens øvrige gader er lokalgader, der skal betjene trafikken til de lokale funktioner, primært boliger og arbejdspladser. Gennemkørende biltrafik uden lokalt ærinde skal begrænses mest muligt, f.eks. med hastighedsdæmpende foranstaltninger. Lokalgader skal indrettes til lav hastighed, sikker færden og med indretning, der understøtter byliv og bynatur.

Hastigheden i lokalgader fastsættes som udgangspunkt til max. 30 km/t. Lokalgader kan indgå i en samlet hastighedszone for et lokalområde, hvor hastighedsdæmpende foranstaltninger kan etableres i sammenhæng. Hastighedszonen skal sikre lav hastighed og at uvedkommende gennemkørende biltrafik undgås. Hastighedszoner etableres som udgangspunkt med en hastighed på max. 30 km/t.

## Trafikzone Middelalderbyen

I trafikzone Middelalderbyen prioriteres plads til ophold, fodgængere og cyklister højere end biltrafikken. Området omdannes i overensstemmelse med Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen.

## Redegørelse:

### Vejnet

Københavns Kommune vil fortsat arbejde for at udvikle en sammenhængende hovedstad med grøn mobilitet, der bidrager til en tryk og sund by at leve i. For at opnå dette vil der i forbindelse med planlægningen af byens udvikling blive lagt særlig vægt på samspillet mellem byudvikling og bæredygtige transportformer.

Byens trafik skal være så sund og miljø- og klimavenlig som muligt og skal sikre, at det er let for københavnere, pendlerne og andre besøgende at komme frem. Dette understøttes ved at byens gader, rum og offentlige arealer indrettes så de mest effektive transportformer i forhold til arealforbrug tilgodeses. Herved kan kapaciteten af vejnettet optimeres og bidrage til, at det er attraktivt, nemt og trygt at cykle, gå eller benytte den kollektive transport. Opdeling af vejnettet i vejklasser sikrer at det er muligt at prioritere forskellige transportformers fremkommelighed alt efter vejklasse.

For at bidrage til en mere miljø- og klimavenlig trafik i byen er det ambitionen, at kun fossilfri biler må køre på byens vejnet i 2030, (jf. analysen vedtaget i BR i maj 2023). Københavns Kommune ser dermed positivt på den nye aftale mellem regeringen og en række partier, der muliggør en forsøgsordning med etablering af nulemissionszoner, hvor kun biler, der hverken

kører på diesel eller benzin må køre. Desuden er det væsentligt at byudvikling og byggeri bidrager til, at det er nemt og fordelagtigt at benytte delebilordninger, samkørsel m.v. og Københavns Kommune ønsker i den forbindelse at fremme, at der etableres tilstrækkelig ladeinfrastruktur og parkeringskapacitet til elbiler, så det er attraktivt at vælge en elbil frem for en benzin- eller dieselbil. For delebiler har Københavns Kommune et mål om at alle delebiler er elbiler i 2027.

Københavns Kommune finder, at roadpricing kan bidrage til at mindske trængsel. Indførelsen af evt. national roadpricing vil forudsætte lovhjemmel.