



Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner

Bydækkende paradigme for lokale trafikplaner

Januar 2025



Indhold

Resume	3
Indledning	4
Rammesætning af lokale trafikplaner	5
Lokale trafikplaners betydning og gyldighed	5
Rollefordeling	5
Afgrænsning af geografisk område	6
Tidshorisont for en trafikplan	7
Inddragelsesprocessen	7
Lokale trafikplaners sammenhæng til by- og infrastrukturudviklingen af København	8
Plan- og lovgrundlag	8
Mål for trafikken i Kommuneplan 2024	8
Retningslinjer fra Kommuneplan 2024	8
Planlagt by- og infrastrukturudvikling	8
Vejklasser	9
Stiklasser	10
Ejerforhold af veje og stier	12
Kollektiv transport	12
Øvrige lokale bindinger	12
Trafikale planlægningsgreb for målgrupper og trafikanter	13
Generelt om planlægning for trafikanter	13
Planlægning for fodgængere	13
Planlægning for cykeltrafik	14
Planlægning for kollektiv transport	14
Planlægning for biltrafik	14
Fremgangsmåde og indhold i lokale trafikplaner	15
Proces og budget	15
Indhold i en lokal trafikplan	16
Kortlægning og screening	16
Mål, fokusområder og vision for trafikplanen	16
Analyse	17
Effektvurdering	17
Udpegning af tiltag	17
Udkast til trafikplan	17

TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Forsidefoto Troels Heien, Københavns Kommune

Layout/grafik TMF MKB

Resume

Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner sætter rammen for, hvordan lokale trafikplaner for Københavns bydele skal udarbejdes. Retningslinjerne skal sikre, at udformningen af de lokale trafikplaner tager højde for mobiliteten og byudviklingen på tværs af bydelene, og at de understøtter Københavns Kommunes øvrige målsætninger og planer. Det sikrer retningslinjerne ved at beskrive hvilke rammer og bindinger, der er gældende i forhold til den overordnede byudvikling og plangrundlag, og hvilke redskaber i planlægningen Københavns Kommune arbejder med, som de lokale trafikplaner skal tage udgangspunkt i. Retningslinjerne sammenfattes herunder.

Rammesætning af lokale trafikplaner

Når en lokal trafikplan for et område i København har fået bevilget midler, vil Teknik- og Miljøforvaltningen, med inddragelse af Økonomiforvaltningen, igangsætte arbejdet med at udarbejde trafikplanen i samarbejde med relevante interessenter og med inddragelse af interessenter og borgere. Lokaludvalgene er en primær interessant i processen, og en lokal trafikplan udarbejdes ofte på baggrund af et ønske fra et lokaludvalg. Som udgangspunkt afgrænses trafikplanområdet også af en bydel eller et lokaludvalgsområde, men der kan være tilfælde, hvor det ud fra et trafikalt hensyn, besluttet at afgrænse området anderledes. Der skal altid undersøges for afledte trafikale konsekvenser af trafikplanens tiltag - både indenfor bydelen men også i tilstødende bydele og eventuelt kommuner.

Lokale trafikplaners sammenhæng til by- og infrastrukturudviklingen af København

En lokal trafikplan er underlagt flere bindinger, som der skal tages højde for i udviklingen af trafikplanen, bl.a. Kommuneplanens overordnede trafikmål, samt plan- og lovgrundlaget, byudviklingen af København, vej- og stinettet, den kollektive transport samt ejerforhold af veje og stier.

Proces

Der skal typisk afsættes 1½-2 år fra der er afsat midler i en budgetaftale til den endelige udgave af trafikplanen kan vedtages. Når en lokal trafikplan er vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget og eventuelt Økonomiudvalget (hvis det omhandler kollektiv transport eller i større grad den overordnede trafik i København) vil den efterfølgende gælde som en retning for den fremtidige trafikale udvikling af området. En realisering af planens tiltag forudsætter, at der efterfølgende afsættes midler hertil i en eller flere budgetforhandlinger.

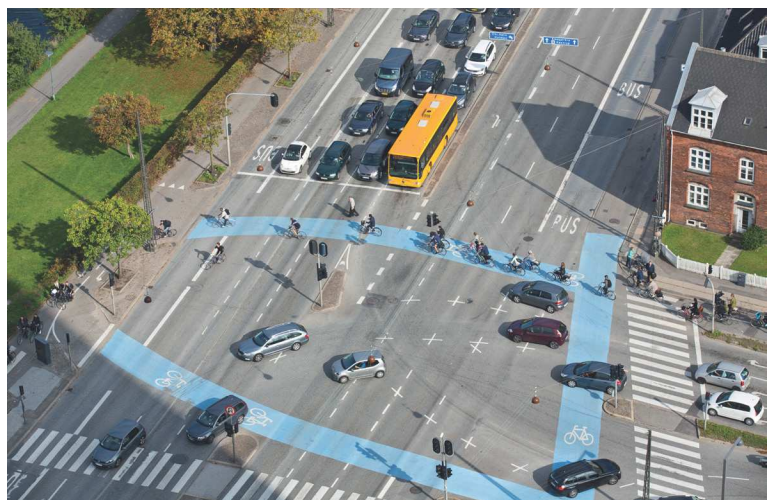


Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

Indhold

Når udarbejdelsen af en lokal trafikplan igangsættes, skal der indledningsvist foretages en kortlægning af de trafikale forhold, byudviklingen og af relevante interessenter. På den baggrund kan der udpeges fokusområder, som trafikplanen skal finde tiltag for. Eksempler på fokusområder kan være bedre forhold for gående og cyklende i området, øget trafiksikkerhed og reduceret bilkørsel. I en trafikplan kan der arbejdes med flere fokusområder. I den proces kan der samtidig fastlægges en vision for trafikplanen, for at skabe en fælles retning for udviklingen af området.

Efterfølgende skal der foretages analyser af trafikale tiltag i området. Tiltagenes trafikale effekter skal afdækkes, fx ift. fremkommelighed, trafiksikkerhed og klima, samt hvor effekterne kan forventes at være. På den baggrund udpeges de endelige tiltag, som skal indgå i trafikplanen. Tiltagene kan etapeinddeles ud fra en vurdering af, hvilke der bør prioriteres først.

Indledning

I 2023 besluttede Borgerrepræsentationen, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle udarbejde et bydækkende paradigme for lokale trafikplaner. Paradigmet indeholder retningslinjer for hvordan lokale trafikplaner i København skal udarbejdes i fremtiden. Derfor omtales dokumentet Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner. Den første større lokale trafikplan, som vil blive underlagt retningslinjerne, er Trafik- og Byrumsplan for Amager, som er igangsat i 2024. Københavns Kommune oplever efterspørgsel på flere lokale trafikplaner, og med flere lokale trafikplaner for de enkelte bydele, er det nødvendigt at sikre en sammenhæng mellem dem, og den overordnede trafikale afvikling på tværs af byen.

Formålet er at skabe nogle retningslinjer, som skal anvendes, når der udarbejdes lokale trafikplaner i København. Retningslinjerne skal sikre, at udformningen af de lokale trafikplaner, og de tiltag der findes frem til, tager højde for mobiliteten og byudviklingen på tværs af bydelene, og at de understøtter Københavns Kommunes øvrige målsætninger og planer. Det sikrer retningslinjerne ved at beskrive hvilke rammer de skal indordne sig under, de bindinger der er til den overordnede byudvikling og plangrundlaget, og hvilke redskaber i planlægningen Københavns Kommune arbejder med, som de lokale trafikplaner skal tage udgangspunkt i.

Retningslinjerne er rettet mod de ansvarlige for udarbejdelse af lokale trafikplaner samt øvrige involverede parter såsom bydelens lokaludvalg.

Mobilitet i København

Trafikken i København fungerer som et samlet system, der bevæger sig rundt på tværs af bydele og kommunegrænser. En ændring et sted i København kan have indflydelse på nye trafikstrømme andre steder i byen, og hvis der foretages ændringer for én type transportform kan det medføre forringede eller forbedrede forhold for én eller flere af de øvrige transportformer. Derfor indgår mobilitet i Københavns Kommunes kommuneplan, som er den plan, der udstikker de overordnede rammer for udviklingen af København. Med kommuneplanen fastlægges en række mål og retningslinjer for den trafikale udvikling af København, der blandt andet skal sikre at de forskellige transportformer prioriteres, som det er ønsket politisk.



Foto Troels Heien, Københavns Kommune

Rammesætning af lokale trafikplaner

Retningslinjerne præsenterer her rammesætningen af de lokale trafikplaner, for at skabe en fælles forståelse af, hvad en lokal trafikplan er, og hvilke rammer de skal indordne sig under.



Lokale trafikplaners betydning og gyldighed

En lokal trafikplan for et område i København er en plan, der udpeger tiltag til de behov, interesser og udfordringer der er for udviklingen af trafikken og vejinfrastrukturen i området. Dette skal foretages indenfor de rammer og bindinger, som præsenteres i retningslinjerne.

En lokal trafikplan vil give et overblik over de trafikale forhold i et område samt vise hvilke trafikale udfordringer, der er behov for at finde tiltag til på kort og længere sigt. Tiltagene vil efterfølgende typisk kræve yderligere detailundersøgelser inden de implementeres i området.

Når en trafikplan er udarbejdet, skal den indstilles til vedtagelse af Teknik- og Miljøudvalget og af Økonomiudvalget, hvis der indgår beslutning om kollektiv trafik eller hvis planen vedrører den overordnede trafikplanlægning i København. Samtidig skal det afklares om den også skal behandles af Borgerrepræsentationen. Med politisk vedtagelse anses det som en politisk tilkendegivelse af, at planen efterfølgende vil være

udgangspunktet for hvordan området skal udvikles trafikalt, og at tiltagene kan implementeres løbende derefter, når og hvis der afsættes midler i efterfølgende budgetforhandlinger. Trafikplaner er ikke lovpligtige at udføre, og de er derfor ikke lovmæssigt bindende. Det betyder, at det siddende politiske udvalg til enhver tid kan afvige fra planen.



Rollefordeling

Når en lokal trafikplan er finansieret i en budgetaftale, er det Teknik- og Miljøforvaltningen, som tildeles midlerne og projektledelsen til at udarbejde trafikplanen. Typisk afsættes der rådgivermidler til at bistå udarbejdelsen, og til at indgå et tæt samarbejde med lokaludvalg samt andre relevante interessenter. Dermed er det projektlederne i Teknik- og Miljøforvaltningen, som er ansvarlige for udarbejdelse af trafikplanerne, og som skal sikre at retningslinjerne efterleves med bistand fra rådgiver og med input fra lokalområdet. Da den lokale trafikplan kan påvirke den kollektive transport og også få indflydelse på den overordnede trafikplanlægning, deltager Økonomiforvaltningen også i arbejdet.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

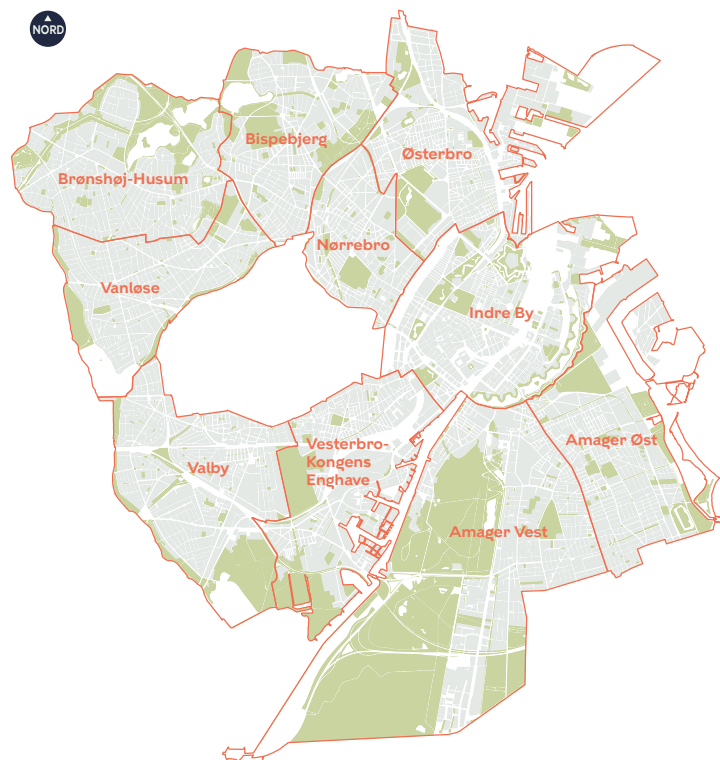
Afgrænsning af geografisk område

En lokal trafikplan igangsættes ofte på baggrund af et ønske fra eksempelvis et lokaludvalg. I København er der 12 lokaludvalg og 10 bydele. Forskellen skyldes at to af bydelene indeholder to lokaludvalg. Vesterbro-Kongens Enghave og Indre By-Christianshavn (kort 1 og 2).

En lokal trafikplan bør som udgangspunkt gælde og udarbejdes for en bydel eller et lokaludvalgsområde. I nogle af bydelene/lokaludvalgsområderne kan det være hensigtsmæssigt at inddelle i mindre områder, hvor der er en logisk trafikafgrænsning. Det kan også vurderes hensigtsmæssigt, at der udarbejdes en trafikplan for to bydele ud fra et trafikalt synspunkt. Som udgangspunkt vil det dog medføre, at jo større området er, des mere overordnede vil de tiltag der kan blive undersøgt blive. Forvaltningen kan komme med anbefalinger til enten at udvide eller afgrænse området ved budgetbestillinger af en lokal trafikplan. Med en trafikplan for en hel bydel/lokaludvalgsområde kan det i stort omfang sikres, at lokaludvalget får belyst befolkningens og andre lokale interessenter i bydelens interesser samt trafikale udfordringer og konsekvenser inden for hele deres administrative område.

Der skal altid undersøges for afledte konsekvenser af alle tiltag både indenfor den lokale trafikplans område, men også i andre bydele i København og i omegnskommuner. De afledte konsekvenser skal indgå i vurderingen, når der udpeges tiltag.

I en lokal trafikplan kan der som udgangspunkt kun udarbejdes tiltag indenfor den lokale trafikplans område. I enkelte tilfælde, hvor det vurderes af særlig betydning, kan der være mulighed for at undersøge tiltag uden for området. Dette skal afvejes i den enkelte sag, og i så fald skal de berørte lokaludvalgsområder inddrages.



Kort 1. De ti bydele i Københavns Kommune



Kort 2. De 12 lokaludvalgsområder i Københavns Kommune



Tidshorisont for en trafikplan

Som udgangspunkt er der ikke udløb på en trafikplan, da implementeringsfasen kan strække sig over en længere årrække. Det anbefales i stedet, at der arbejdes med en analyseramme op mod de følgende 10 år for planens tiltag, for at undersøge tiltagenes effekter og konsekvenser i fremtiden. Samtidig anbefales det, at trafikplanen indeholder en prioriteret rækkefølge af tiltagene. Der kan i nogle tilfælde være årsager til, at analyserammen skal være længere end 10 år, hvis der er besluttet store anlæg og byudviklingsområder i bydelen længere ud i fremtiden.



Inddragelsesprocessen

Som led i udarbejdelsen af trafikplanen skal der foretages interessentinddragelse. Lokaludvalget/lokaludvalgene for bydelen vil altid være en tæt samarbejdspartner. Lokaludvalgene skal inkluderes i de forskellige faser af projektet, så der indhentes lokal viden om de trafikale udfordringer i området, samt at visioner og tiltag udvikles i et samarbejde. Det kan f.eks. foregå med at der afholdes løbende møder, workshops og besigtigelsesture i området.

Derudover skal det besluttes i hvilket omfang, der skal foretages inddragelse af borgere, erhverv, interesseorganisationer, trafikselskaber, råd, foreninger og øvrige lokale og ikke lokale interessenter. Da de enkelte bydele bruges af mange forskellige typer af brugere er det vigtigt, at der søges en bred repræsentativitet i de interessenter, der inddrages.

Der er forskellige måder at lave inddragelse på, og det skal foregå inden for rammerne af det, der er fastsat med budgetaftalen for trafikplanen.

Der kan for eksempel gennemføres løbende dialog med lokaludvalg, borgere og andre relevante interessenter mens trafikplanen bliver udarbejdet. Det er også muligt at nedsætte en borgersamling af udvalgte borgere/interessenter fra området. I tilfælde hvor der er mange involverede interessenter, kan der ligeledes nedsættes en følgegruppe, hvor der afholdes et til flere møder undervejs i processen. Særligt skal det sikres, at de høringsberettigede råd bliver hørt herunder Københavns Ældreråd, Ungeråd og Handicapråd. Med en tilgang hvor der foretages løbende inddragelse kan planen munde ud i et udkast, som efterfølgende enten kan sendes i høring og/eller kvalificeres i en efterfølgende dialogproces. Valg af proces er afhængig af, hvor mange midler der er afsat til inddragelse.

Det tætte samarbejde mellem forvaltning og lokaludvalg samt andre interessenter, kan medføre behov for at elementer kan være fortrolige for gensidig dialog.

Såfremt det indstilles til Teknik- og Miljøudvalget og eventuelt Økonomiudvalget, at sende et udkast af planen i offentlig høring inden den forelægges til endelig politisk vedtagelse anbefales en høringsfrist på minimum 8 uger, når der er foregået tidlig inddragelse jævnfør samarbejdsaftalen mellem lokaludvalgene, Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

Lokale trafikplaners sammenhæng til by- og infrastrukturudviklingen af København

I udviklingen af en lokal trafikplan, er det væsentligt at den forholder sig til de bindinger og den sammenhæng der er og skal være til udviklingen af området og resten af København. Dette omhandler både gældende plangrundlag, lovgivning, byudvikling samt trafikale forhold. Afsnittet herunder vil fremhæve det gældende relevante grundlag og uddybe udvalgte retningslinjer og lovmæssige forhold.



Plan- og lovgrundlag

En lokal trafikplan skal efterleve de mål, visioner, retningslinjer og bestemmelser, som der er udstukket med det gældende plangrundlag i Københavns Kommune samt gældende lovgivning på vejområdet. Det er kommuneplanen, der udstikker de overordnede rammer for udviklingen af København. Lokalplanerne udarbejdes på den baggrund og fastsætter bestemmelserne for lokalplanlagte områder. Begge disse plantyper er lovpligtige og skal efterleves. Herudover udarbejder Københavns Kommune andre former for planer, politikker og strategier, som sætter rammerne for den trafikale udvikling af byen, men som ikke er lovpligtige. Det skal sikres at mål og retningslinjer fra gældende politikker, strategier og handleplaner på området efterleves i videst muligt omfang. De kan tilgås via Københavns Kommunes hjemmeside via følgende link: <https://byudvikling.kk.dk/mobilitet>

Mål for trafikken i Kommuneplan 2024

Herunder er mål og retningslinjer for mobilitetsområdet fra Kommuneplan 2024 præsenteret.

- At biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 25 pct. af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 pct. gang, 25 pct. cykling og 25 pct. kollektiv transport.
- At biltrafikken reduceres med to pct. årligt.
- At luftkvaliteten i København forbedres, så den lever op til verdenssundhedsorganisationen WHO's retningslinjer for god luftkvalitet, samt at de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København nedbringes.
- At København samarbejder med de øvrige kommuner i hovedstadsområdet og Region Hovedstaden om at etablere et samlet net af supercykelstier med henblik på at skabe god fremkommelighed for cykler over længere distancer.
- At byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik.

Retningslinjer fra Kommuneplan 2024

I Kommuneplan 2024 indgår der retningslinjer for følgende områder:

- Cykelinfrastruktur
- Ganginfrastruktur
- Kombinationsrejser og sammenhængende transport
- Kollektiv transport
- Vejinfrastruktur
- Transportkorridor
- Trafiksikkerhed og tryghed
- Parkering
- Færdsel langs havnen og på vandet

Herunder beskrives udvalgte retningslinjer, som vurderes særlig væsentlige for lokale trafikplaner. For uddybning henvises der til Kommuneplan 2024.



Planlagt by- og infrastrukturudvikling

Byudvikling og trafikale infrastruktur hænger sammen, og derfor skal der tages højde for den planlagte udvikling af området foruden det, der er gældende med kommuneplanen og lokalplanerne. Der skal som udgangspunkt følges de beslutninger, der er truffet i et fagudvalg eller Borgerrepræsentationen om konkrete finansierede projekter.



Vejklasser

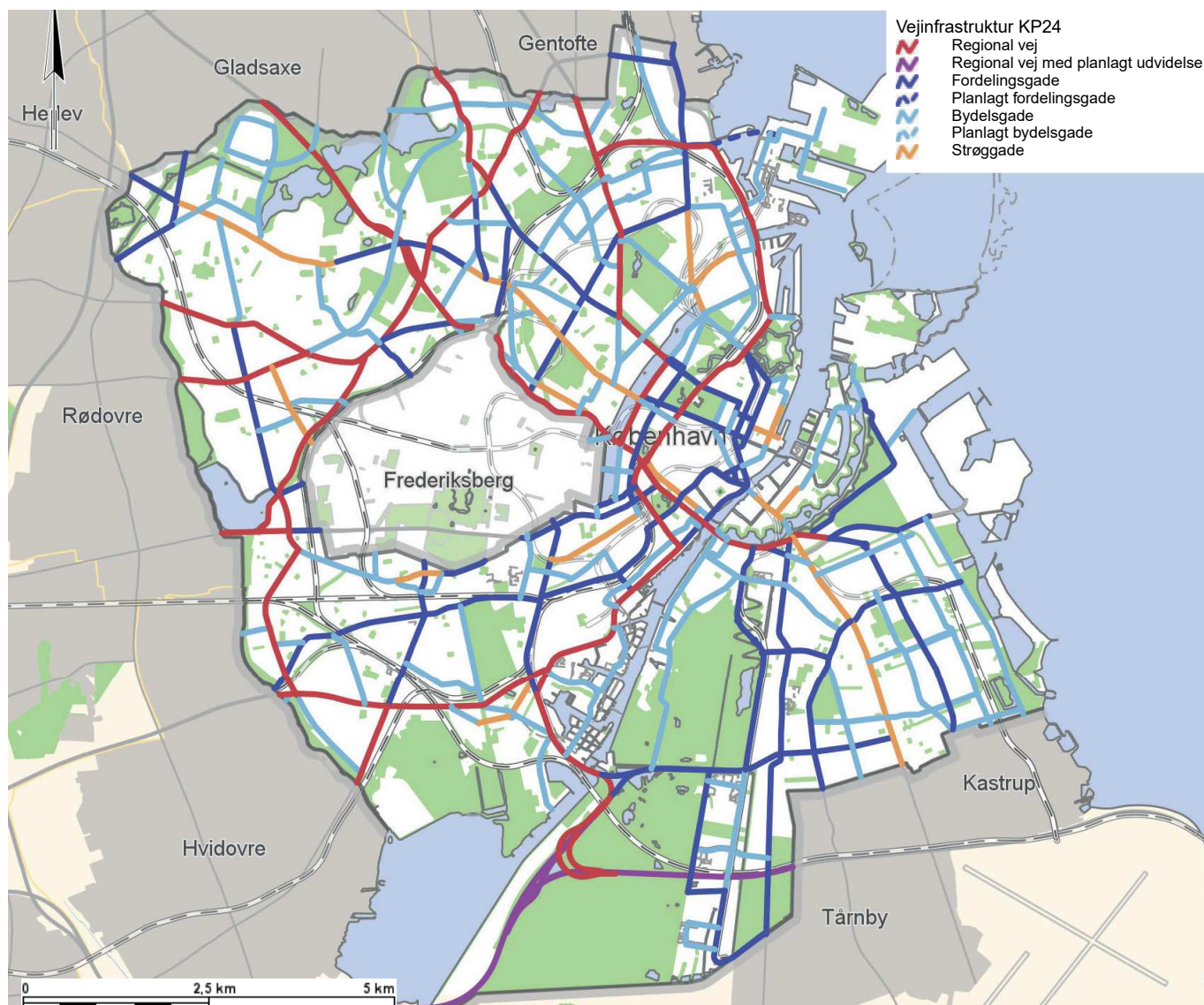
Byens veje og gader har forskellige funktioner for trafikafviklingen, og de er derfor inddelt i fem vejklasser her listet efter størrelse; Regionale veje, fordelingsgader, bydelsgader, strøggader og lokalgader (Kort 3).

Vejklasserne bliver udpeget i kommuneplanen, hvilket giver mulighed for at justere i de enkelte vejes klassificering i forbindelse med revidering af kommuneplanen hvert 4. år. Kort 3 viser det reviderede vejnet der indgår i Kommuneplan 2024.

Vejklasserne sætter rammerne for, hvordan trafikken skal prioriteres på de forskellige veje og gader, hvilket skal indgå i overvejelserne, når der udtænkes tiltag. Hensigten med vejklasserne er at prioritere biltrafikken på de store veje, og nedprioritere den på de mindre veje, således at længere bilture på tværs af flere bydele eller ind og ud af byen hurtigt skal føres over på de større veje og væk fra lokalgaderne. Tiltag på de større veje, der reducerer kapaciteten for afvikling af biltra-

fikken, kan derfor både medføre, at biltrafikken lokalt flyttes over på mindre veje, hvilket ikke ønskes, og det kan medføre, at biltrafikken fra en bydel til en anden eller ind og ud af kommunen ikke længere er sammenhængende. Derfor kræver det mere dybdegående undersøgelser og større inddragelsesprocesser i udarbejdelse af trafikplanerne, hvis der indgår denne slags tiltag til særligt regionale veje og fordelingsgader, da disse vejtyper netop har som formål at fordele biltrafikken regionalt og på tværs af bydele.

Tiltag på bydelsgader, strøggader og lokalgader, der er vejtyper med lokale formål vil skulle analyseres i forhold til de trafikale effekter indenfor og udenfor det område, der behandles med den lokale trafikplan.



Kort 3. Vejnettet i Københavns Kommune. Lokalgaderne er alle de mindre gader, som ikke er markeret.

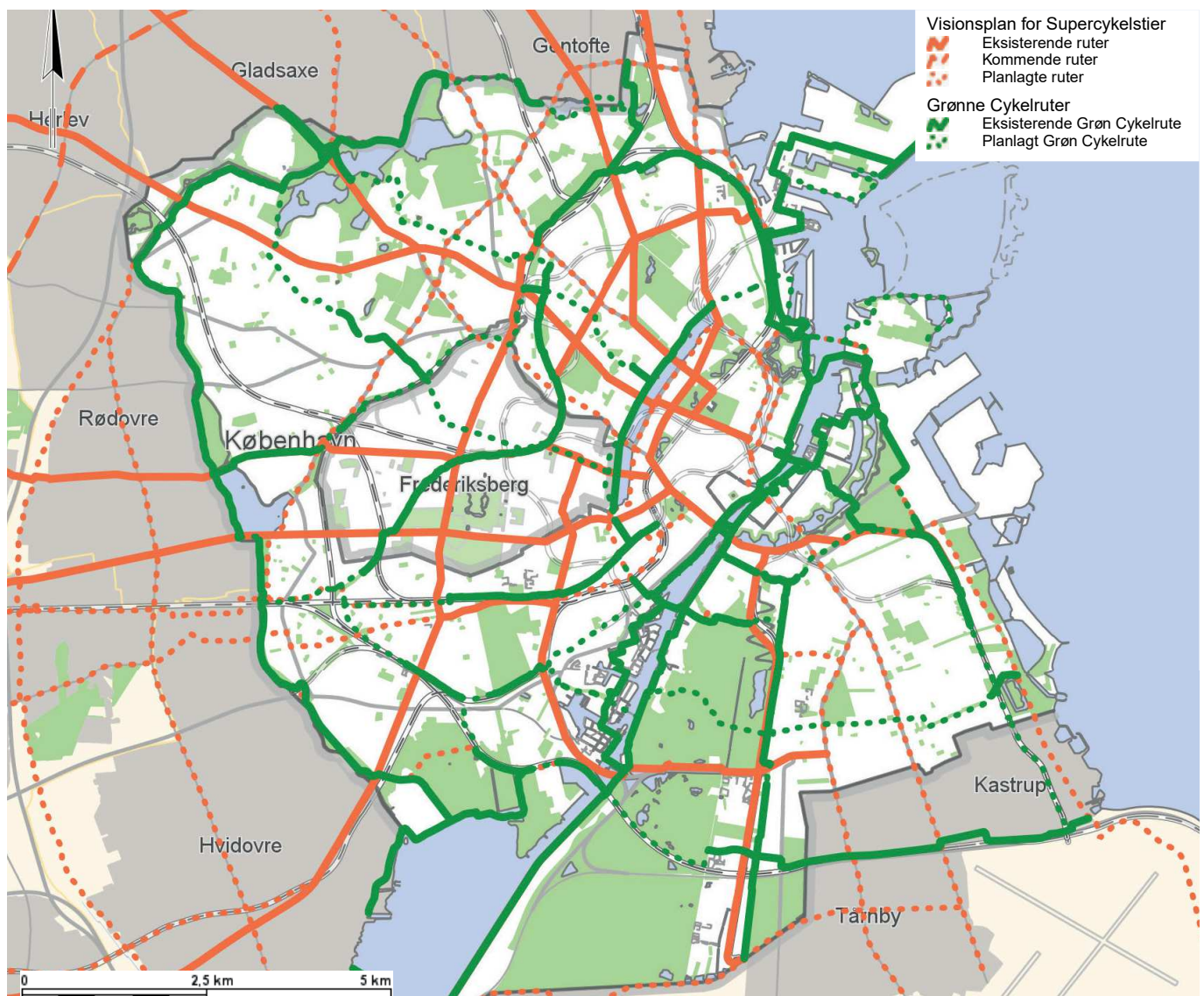


Stiklasser

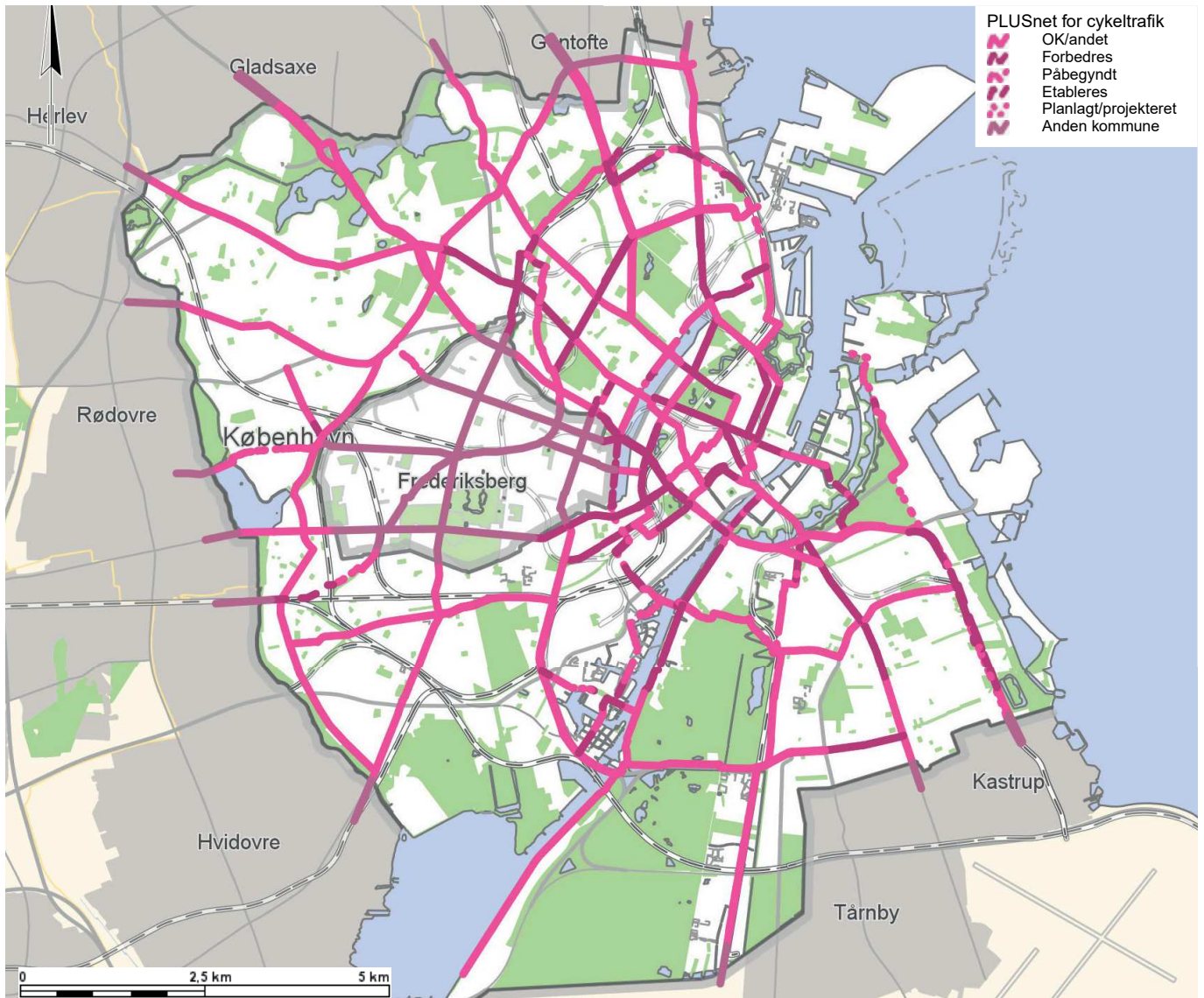
Udvalgte stier i København er ligeledes inddelt i klasserne; Supercykelstier, PLUSnet og grønne cykelruter (kort 4 og 5). Denne inddeling sikrer, at der laves gode forhold på stærkt befærdede cykelruter samtidig med, at der andre steder laves sammenhængende rekreative cykelruter igennem grønne områder ved at efterleve bestemte standarder for udformning, placering med videre. De lokale trafikplaner skal derfor tage denne inddeling i betragtning, når der udformes tiltag. For uddybning henvises til koncept for Supercykelstier samt Cykelfokus 2024, der indeholder Københavns Kommunes vejledende retningslinjer for cykel- og vejprojekter.



Foto Supercykelstisamarbejdet, hovedstadsregionen



Kort 4. Supercykelstinettet og grønne cykelruter



Kort 5. Plusnettet



Ejerforhold af veje og stier

I området for den lokale trafikplan kan der være private fællesveje- og stier, hvilket er et særligt opmærksomhedspunkt. Private fællesveje- og stier er underlagt særskilt lovgivning, da de som udgangspunkt ikke ejes af kommunen. Hvis der skal indgå tiltag for private fællesveje- og stier, kræver det derfor en mere grundig inddragelsesproces, da det som udgangspunkt er grundejerne med adgang til vejen, der står for at etablere tiltagene. I særlige tilfælde kan udgifterne dog afholdes af kommunen. For uddybning henvises til bekendtgørelse af lov om private fællesveje.

I nogle tilfælde kan private færdselsarealer have betydning for at trafikafviklingen fungerer hensigtsmæssigt. Hvis der skal udarbejdes tiltag for privat areal kræver det, at ejerne inddrages i processen, og der skal redegøres for, hvad det vil kræve at ændre på arealet. Herunder eventuelle frivillige eller juridiske bindende aftaler.



Kollektiv transport

Den kollektive transport har nogle særlige bindinger i forhold til, hvad kommunen kan planlægge for og ændre på. Tog/baner og metro styres af andre instanser; Banedanmark, DSB og Metroselskabet, og/eller har en meget lang planlægningshorisont, og dette kan der derfor ikke ændres på i en lokal trafikplan. I de tilfælde hvor forpladserne ejes af disse instanser, kan forvaltningen gå i dialog med ejerne og drøfte ønsker til forbedringer og ændringer.

Udviklingen af busnettet finansieres og beslattes af Københavns Kommune i samarbejde med Movia, omegnskommunerne samt Region Hovedstaden. Køreplaner og rutelinjer er lagt fast over et længere tidsspænd, og er samtidig planlagt efter at sikre sammenhæng på tværs af bydele og kommunegrænser, og derfor indgår dette som udgangspunkt ikke i en lokal trafikplan. Når der udvikles en lokal trafikplan, vil det dog være oplagt at drøfte eventuelle muligheder og potentialer for optimeringer af busnettet i området i samarbejde med Økonomiforvaltningen og Movia.

Den kollektive transport, og herunder busbetjeningen, hører til Økonomiudvalgets ressortområde, og derfor skal tiltag, der ændrer på busbetjeningen i Økonomiudvalget.



Øvrige lokale bindinger

Der kan være andre lokale bindinger, som der skal tages højde for i udarbejdelsen af planerne, som ikke fremgår her. Heriblandt fredningsforhold.



Foto Troels Heien, Københavns Kommune

Trafikale planlægningsgreb for målgrupper og trafikanter

Når der udarbejdes en lokal trafikplan, skal det tages i betragtning, hvilke målgrupper og trafikanttyper der planlægges for, og hvilke trafikale greb der skal anvendes. Herunder følger en beskrivelse af de målgrupper og trafikanttyper, der typisk kan planlægges for med en trafikplan, og hvilke trafikale greb der kan sikre den bedste planlægning.

Generelt om planlægning for trafikanter

Trafikplanen skal imødekomme de forskellige typer af brugere / trafikanter i området. Herunder om der er udvalgte brugere/trafikantgrupper, der skal prioriteres højere end andre, og hvilke greb der skal anvendes, når der planlægges for de forskellige trafikantgrupper. I denne sammenhæng skal det sikres, at der arbejdes for at opnå trafikmålene i kommuneplanen. Derfor kan der blandt andet opstilles et hierarki for hvordan de forskellige trafikanttyper skal prioriteres, hvor forholdene for cyklende, gående og den kollektive trafik prioriteres højest, hvilket dog vil være afhængig af den lokale kontekst, og hvilken vejklasse der findes tiltag for.

Det skal tages i betragtning, hvordan man kan skabe tiltag, for de brugere/trafikanter der er målgruppen, og som der skal prioriteres i et givent område. Der er forskellige brugere alt efter hvilke funktioner der

er i området, som fx skoler, institutioner, hospitaler, industri, erhverv, butikker, legepladser med videre. Der findes tiltag, som ikke alle kan eller vil anvende. En forudsætning for alle tiltag er dog, at de skal designes i universelt design, så tilgængeligheden sikres for alle.



Planlægning for fodgængere

Når der planlægges for fodgængere, kan der ses på om der mangler gangforbindelser i området og om de eksisterende gangforbindelser er attraktive med en tilstrækkelig bredde, og om der er direkte ruter. Forbedring af gangforbindelser kan være etablering af nye forbindelser, udvidelse af bredden af eksisterende gangarealer eller friholdelse af eksisterende gangarealer fra fx udeservering, skraldespande, ladeinfrastruktur, parkerede cykler, vareudstilling og andet byrumsinventar. Derudover skal der sikres gode og trygge krydsningsmuligheder over veje, stier og baner, samt i kryds. Tiltag for fodgængere skal udformes i et universelt design, så tilgængeligheden sikres for alle brugere, og dermed også lever op til kravene for gangarealer jævnfør gældende lovgivning og vejregler.



Foto Troels Heien, Københavns Kommune



Planlægning for cykeltrafik

Når der planlægges for cyklende, skal der ses på om der mangler cykelforbindelser i området, og om der på de eksisterende cykelstier og ruter er god fremkommelighed og attraktive og direkte forbindelser. Der skal sikres gode og trygge krydsningsforhold på veje, stier og ved baner og i signalregulerede kryds. Derudover skal der sikres god kapacitet og pladsforhold på veje og stier, samt tilstrækkelig og attraktiv cykelparkering. Der skal sikres en høj standard for udbygning af cykel- og vejinfrastrukturen i København. Cykel- og vejprojekter skal derfor anlægges jf. Cykelfokus 2024, Københavns Kommunes politisk vedtagne retningslinjer for cykel- og vejprojekter. Retningslinjerne er vejledende og der tages altid udgangspunkt i konteksten og stedet. Retningslinjerne følger gældende lovgivning og tager afsæt i de tekniske retningslinjer for anlægsprojekter i København samt vejreglerne.



Planlægning for kollektiv transport

Når der planlægges for kollektiv transport i en lokal trafikplan kan der undersøges for tiltag, der øger fremkommeligheden og kapaciteten for busserne, eksempelvis særskilte busbaner, flytning eller forbedring af busstoppesteder, forbedringer af knudepunkter og adgangsveje til disse samt prioritering i signalanlæg. Adgangsveje til kollektiv transport skal udformes i et universelt design, så tilgængelighed sikres for alle brugere.



Planlægning for biltrafik

Når der planlægges for biltrafikken, skal det tages i betragtning at biltrafkniveauet i København generelt er for højt, når det ses i forhold til målsætningen i Kommuneplan 24. Derfor bør tiltag rettet mod biltrafikken i en lokal trafikplan, som udgangspunkt have en begrænsende effekt på biltrafikken. Det kan være trafiksaneringer, regulering af forholdene herunder hastighed, ensretninger, indkørselsforbud, vejlukninger mv. Vejklasserne skal anvendes, således at man med disse tiltag leder biltrafik fra mindre veje til større veje, og ikke omvendt. Der kan også undersøges for parkeringsforhold herunder tilstrækkelig handicapparkering og mulighed for enten at flytte eller reducere gadeparkering samt omdannelse og optimering af vejareal til andre trafikanter og formål. Særligt veje der er overdimensioneret i forhold til trafikmængder og gældende hastighed kan indgå i disse undersøgelser.

Der kan dog være lokale forhold, der gør det relevant at arbejde med tiltag, der forbedrer trafikafviklingen for biltrafikken. Eksempelvis hvordan biltrafikken kan optimeres igennem signalanlæg på de store regionale veje, således at fremkommeligheden potentielt øges der. Optimerende tiltag på de større veje, kan i sig selv også medføre mindre biltrafik på de mindre veje.



Foto Ursula Bach, Københavns Kommune

Fremgangsmåde og indhold i lokale trafikplaner

Følgende afsnit beskriver den proces og fremgangsmåde en lokal trafikplan kan udarbejdes ud fra, samt hvilket indhold der kan og skal indgå.

Proces og budget

For at igangsætte en lokal trafikplan, skal der afsættes midler til det af Borgerrepræsentationen i budgetforhandlingerne. Processen hen til dette kan foregå ved, at lokaludvalget ønsker et budgetindspil om en lokal trafikplan for bydelen. Dette skal fremsendes til en politiker eller parti i Borgerrepræsentationen. Herefter er det op til politikerne eller partiet, at bestille et budgetnotat herom. Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder efterfølgende et budgetnotat eventuelt i samarbejde med Økonomiforvaltningen, som der kan afsættes midler på baggrund af.

Typisk vil der budgetteres med mellem 2-3 mio. kr. til udarbejdelse af selve trafikplanen, som dækker over projektledelse og rådgivermidler. I budgettet skal det besluttes, hvilke typer analyser der skal laves, detaljegraden af tiltagene og hvilken form for inddragelse, der skal gennemføres. Planen kan udvides til at blive en samlet trafik- og byrumsplan, og/eller der kan foretages trafikforsøg undervejs, og der kan afholdes en borgersamling. Disse tiltag vil øge budgettet. Budgetnotatet kan bygge på indspillet fra lokaludvalget, og med udgangspunkt i nærværende retningslinjer samt erfaringer fra tidligere trafikplaner.

Hvis der afsættes midler af Borgerrepræsentationen kan Teknik- og Miljøforvaltningen igangsætte arbejdet med trafikplanen. Der skal udarbejdes en projektbeskrivelse og nedsættes en styregruppe med relevante chefer fra Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen og en projektgruppe af relevante fagpersoner fra de to forvaltninger. Dernæst skal der afholdes et til flere afklaringsmøder med det pågældende lokaludvalg, som kan være med til at udforme opgavebeskrivelsen på baggrund af budgettaftalen og det forudgående budgetnotat. Opgavebeskrivelsen udgør grundlaget i udbuddet, hvor der skal findes en rådgiver til at bistå forvaltningen med at udarbejde trafikplanen. Når opgavebeskrivelsen er godkendt af den nedsatte styregruppe, kan der igangsættes et rådgiverudbud. Når et rådgiverteam er valgt, igangsættes selve udarbejdelsen af trafikplanen i tæt samarbejde med lokaludvalget og andre relevante interessenter.



Foto Troels Heien, Københavns Kommune

Herefter arbejdes der cirka et år på et udkast til en trafikplan i samarbejde med lokaludvalg og andre relevante interessenter. Trafikplanen kan derefter indstilles til at blive sendt i offentlig høring af Teknik- og Miljøudvalget og eventuelt Økonomiudvalget. Der kan også foretages en bredere dialogproces, hvor den endelige plan kvalificeres. En høringsproces varer almindeligvis 8 uger, hvorefter høringssvar skal sammenfattes i en hvidbog og eventuelle tilretninger af trafikplanen skal udarbejdes. Herefter kan den endelige udgave af trafikplanen indstilles til politisk vedtagelse af Teknik- og Miljøudvalget og eventuelt Økonomiudvalget, hvis det omhandler kollektiv transport eller den overordnede trafik. I den proces skal det afklares, om trafikplanen også skal indstilles til behandling af Borgerrepræsentationen.

Der skal typisk afsættes 1½-2 år fra der er afsat midler i en budgetaftale til den endelige udgave af trafikplanen kan vedtages. Det vil forlænge projektet med tilvalg såsom udvidelse til en samlet trafik- og byrumsplan, trafikforsøg eller borgersamling/bredere borgerinddragelse.

Implementering af tiltagene i trafikplanen forudsætter, at der politisk afsættes midler til det i efterfølgende budgetforhandlinger.

Indhold i en lokal trafikplan

I udviklingen af trafikplanen skal indholdet fastlægges. Dette afsnit beskriver, hvad der skal indgå og kommer med inspiration til, hvad der yderligere kan indgå i en trafikplan, og hvordan processen kan tilrettelægges.



Processen

Kortlægning og screening

Indledningsvist skal der som udgangspunkt foretages en kortlægning af gældende trafikale forhold og relevant plangrundlag og byudvikling i og omkring trafikplansområdet. Dette foretages af rådgiver for projektet i et samarbejde med kommunen. Derudover skal der foretages en interessentkortlægning af relevante interessenter, der skal inddrages i processen. I kortlægningsfasen kan der ligeledes indhentes input og viden fra lokale borgere og interessenter. Denne proces kan tilrettelægges i samarbejde med lokaludvalget.

Mål, fokusområder og vision for trafikplanen

På baggrund af kortlægningen kan næste skridt være at identificere en række fokusområder, som trafikplanen skal fokusere på. En lokal trafikplan kan dække et stort område (en bydel/lokaludvalgsområde), og derfor kan der ikke indgå dybdegående detaljer om alle trafikale problemstillinger i bydelen. Derfor er det nødvendigt at udpege nogle fokusområder. Yderligere kan det besluttes, om der skal være en overordnet vision eller nogle mål for planen. Dette er ikke obligatorisk, men det kan være hensigtsmæssigt at fastlægge en vision og retning for den trafikale udvikling, som der skal arbejdes for at opnå. Dette kan foregå på baggrund af resultaterne i kortlægningen og de valgte fokusområder. Omvendt kan en tilgang også være, at de visioner, der allerede findes i eksisterende planer, er fuldt ud dækkende, og fokus derfor i stedet er på at løse eller udvikle på mere specifikke problemstillinger i bydelen/-området.

Til retningslinjerne er der indhentet input fra lokaludvalgene i Københavns Kommune omkring hvilke trafikale fokusområder og problemstillinger, der fylder i de forskellige bydele. Flere fokusområder er gennemgående for lokaludvalgene, og de er derfor oplistet her til inspiration:

Reduceret biltrafik

Trafikplanen kan fokusere på at reducere bil-, vare- og lastbiltrafik i forskellige områder af bydelen.

Etablering af flere mindre trafikører i bydelene og trafiksanering af boligområder

Trafikplanen kan fokusere på at indføre flere mindre trafikører i bydelen, så biltrafikken fordeler sig ud på de større veje og så gennemkørende biltrafik igennem boligområder reduceres. Trafikører er et redskab til at reducere gennemkørende biltrafik i udvalgte områder.

Øget trafiksikkerhed og sikre skoleveje

Trafikplanen kan fokusere på trafiksikkerhed og tryghed, som ofte vil være et af de primære fokusområder i en lokal trafikplan. Herunder særligt forholdene omkring skoler og andre institutioner for børn og unge.

Reducer miljøpåvirkninger herunder støj og luft

Trafikplanen kan fokusere på at reducere vejstøj og luftforurening fra biltrafikken.

Bedre gang- og cykelforhold

Trafikplanen kan fokusere på at skabe bedre forhold for cyklende og gående.

Bilparkering

Trafikplanen kan fokusere på bilparkeringsforholdene herunder parkeringszoner, beboerparkering, delebilspladser, elbils-parkering og flytning af gadeparkering til parkering i eksisterende konstruktion.

Bedre kollektiv betjening

Trafikplanen kan fokusere på at optimere og forbedre tilgængeligheden til den kollektive transport samt udvalgte fremkommelighedstiltag.

Samtænkning af byudvikling og trafik

Trafikplanen kan fokusere på at skabe bedre trafikale tiltag for den kommende byudvikling i området.

Analyse

Næste skridt kan være at foretage analyser af den fremtidige trafikale situation for området. Her kan der undersøges og opsættes forskellige fremtidsscenerier ved hjælp af modelberegninger i trafikmodellen COMPASS på baggrund af forslag til nye tiltag. Scenerierne findes ud fra de valgte fokusområder for trafikplanen, på baggrund af kortlægningen og analyser samt input fra interessenter. COMPASS beregner for hele hovedstadsområdet, så den kan vise trafikale effekter i tilstødende bydele og omegnskommuner. Hvis der skal undersøges for mere detaljerede tiltag, kan der ligeledes foretages mindre stedsspecifikke analyser med fokus på fx tryghed, sikkerhed, fremkommelighed mv.

Effektvurdering

Som en del af analysen skal der indgå en overordnet vurdering af, hvilke effekter planen vil have for trafikbelastning, trængsel, turfordeling på transportmidler, luft, støj, trafiksikkerhed, tryghed og klima indenfor og i de tilstødende bydele, som beregningerne omfatter, samt en kvalitativ vurdering af om der kunne være øvrige effekter, som COMPASS ikke kan afdække. Eventuelt kan der også indgå vurdering af økonomiske effekter, hvis det vurderes relevant i den lokale kontekst. I områder med meget erhvervsliv kan der udarbejdes konsekvensanalyser for erhvervet, varelevering eller lastbiltrafik.

Udpegning af tiltag

På baggrund af kortlægningen, input fra inddragelsesprocessen, analyserne og effektvurderingen kan der udarbejdes og udvælges specifikke tiltag. Teknik- og Miljøforvaltningen udpeger i samarbejde med Økonomiforvaltningen og på baggrund af samarbejdet med interessenterne de endelige tiltag, der skal indgå i trafikplanen. Det skal sikre, at der findes tiltag til de udfordringer, der bliver kortlagt og analyseret. Tiltagene skal beskrives og prissættes med anlægsoverslag og forventet anlægsperiode, samt forholde sig til hvilken påvirkning eller effekter det har på byrum og cykel- og bilparkeringspladser.

Tiltag der indgår i en trafikplan vil primært være permanente anlæg. Der kan dog også indgå midlertidige tiltag eller forsøg, hvor der er en oplagt mulighed for det. Midlertidige tiltag er typisk mindre omkostnings-tunge, og de kan teste tiltag af inden de eventuelt gøres permanente på baggrund af en evaluering. Midlertidige tiltag kan også indgå som forsøg i udarbejdelsen af trafikplanen, såfremt det er indtænkt i processen og budgettet inden udarbejdelsen af trafikplanen igangsættes.

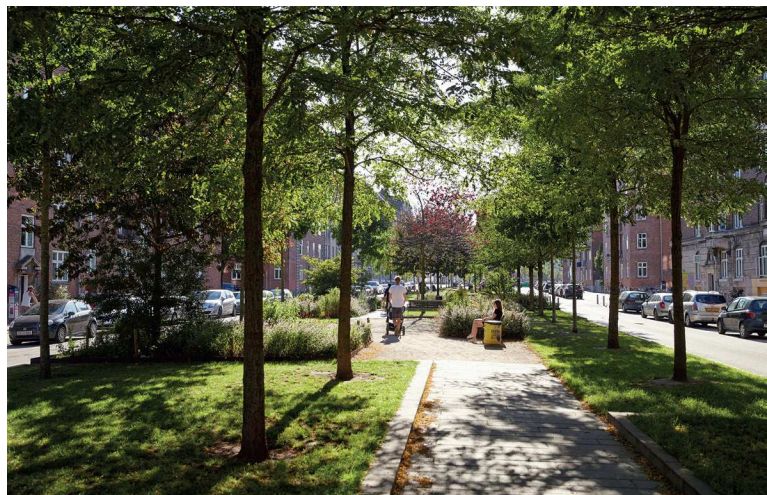


Foto Troels Heien, Københavns Kommune

Udkast til trafikplan

Et udkast til trafikplanen kan indeholde de vigtigste resultater fra kortlægningen, analyserne, effektvurderingen og beskrivelsen af tiltagene. Samtidig anbefales det, at trafikplanen indeholder en prioriteret rækkefølge af tiltagene, og hvor det beskrives om tiltagene kan implementeres uafhængigt af hinanden, således det beskrives, hvorvidt det er muligt at fravige rækkefølgen.

I udkastet skal der også indgå et afsnit om de afledte konsekvenser i resten af byen samt eventuelt omegnskommuner, hvor det er relevant. Det skal ligeledes indeholde en beskrivelse af hvordan konsekvenserne kan håndteres efterfølgende.

Kortlægnings- og analyseresultater kan samles i en baggrundsrapport, således at selve udkastet til trafikplanen kan fremstå som en selvstændig kortfattet plan.

Efter politisk behandling og endt høring og/eller dialogproces, kan planen vedtages, som den endelige trafikplan.

I tilfælde af at trafikplanen ikke vedtages politisk vil den overordnet set ikke danne baggrund for den trafikale udvikling af området. Der kan dog alligevel afsættes midler til et eller flere tiltag fra planen, såfremt det politisk besluttes, at afsætte midler hertil i efterfølgende budgetforhandlinger.