



Hørings svar

Mobilitet

Teknik- og Miljøforvaltningen

Islands Brygge 37

2300 København S

25. oktober 2024

Sagsnummer
2024-0356600

Sagsbehandler
Kenneth S. Dollerup

Amager Vest Lokaludvalg: svar på høring angående "Udkast til Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner – bydækkende paradigme for lokale trafikplaner"

I lyset af de store trafikale udfordringer som Amager oplever i disse år, har Amager Vest Lokaludvalg, sammen med Amager Øst Lokaludvalg, i en række år ønsket at få udarbejdet en trafikplan for Amager. Det er vi nu glade for, at vi får udarbejdet, så vi kan komme de mange trafikale udfordringer til livs.

Opretholdelse af tidligere trafikplaners integritet

I forbindelse med beslutningen af trafikplan Amager, blev det også besluttet at udarbejde retningslinjer for udarbejdelse af trafikplaner på tværs af kommunen. Dette mener Amager Vest Lokaludvalg er en god idé, såfremt disse retningslinjer understøtter integriteten af hver trafikplan, ved at sikre at nye trafikplaner hænger sammen med tidligere udarbejdede trafikplaner. Blandt andet ved at sikre inddragelse af de Lokaludvalg i den tilstødende bydel for trafikplanen.

Uklarhed omkring kompetencer

Der er flere steder i udkastet, hvor det er uklart hvilken kompetence ØKF og TMF besidder i forhold til den konkrete tilpasning. Der er simpelthen behov for at udarbejde en kompetence-afklaring imellem de to.

Kollektiv trafik

Lokaludvalget forstår at ændringer og tilpasninger af den kollektive trafik ikke er en kompetence, der alene ligger hos kommunen. Men den kollektive trafik har så central en betydning for afviklingen af trafikken generelt, at det vil være umuligt at ignorere i en trafikplan.

Sekretariatet for
Amager Vest Lokaludvalg

Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN nummer
5798009800442

amagervestlokaludvalg.kk.dk

Derfor mener Lokaludvalget, at uanset hvad det kræver at lave ændringer af den kollektive trafik, er det helt centralt for en trafikplan at forholde sig til den. For hvis ikke, vil trafikplanen være blind overfor en helt central aktør.

Begrænsninger i ændring af vejklasser er et problem

Lokaludvalget mener, at hvis man i trafikplanen ikke kan foreslå ændringer til vejklasser, udelader man centrale justeringsmuligheder.

På Amager er mange tværgående veje betegnet som fordelingsgader og hvis man ikke kan foreslå ændringer af disse, begrænser man trafikplanens relevans. Det samme gælder selvfølgelig også for regionale veje.

Uanset hvilken myndighed der bestemmer vejklasser og hvordan processen herfor er, vil det være relevant at kunne lave forslag til ændringer, hvis en trafikal løsning er afhængig af det.

Opdatering af kort

På Kort 4 side 10 mangler en række cykelstier og forbindelser til kommende broer over havnen. I særdeleshed mangler cykelforbindelsen fra Fælled til Strand gennem Peder Lykkes Vej / Grønjordsvej med videre forbindelse over Amager Fælled fra DR Byen til Rundholtsvej og over den planlagte bro til Enghave Brygge.

Der er vist en planlagt Grøn Cykelrute fra Kastrup Fortet gennem Sundby Metrostation og over Amager Fælled gennem Strandengen. Er det en fejl?

Hvad er forskellen på aktør og interessant?

Aktør og interessant bliver tilsyneladende anvendt om de samme grupper. Hvad er forskellen på de to og hvordan sikrer vi at læseren også er klar over dette?

Venlig hilsen

Amager Vest Lokaludvalg



Høringsvar vedr. retningslinjer for lokale trafikplaner

Lokaludvalget vil gerne takke for muligheden for at komme med høringssvar. Vi synes overordnet, at det er et godt dokument. Vi har følgende kommentarer og ønsker til præciseringer:

Side 3 - Rammesætning af lokale trafikplaner:

Vi er enige i, at det er vigtigt, at man tager hensyn til nabobydele og nabokommuner. Derfor skal det altid undersøges grundigt, hvilke trafikale konsekvenser evt. ændringer kan få. På Amager vil en trafikplan i Københavns Kommunes del af øen have konsekvenser for Tårnby og Dragør Kommuner. Vi ligger på en ø og kan ikke lukke de 2 kommuner af. Vi ser også gerne, at man inddrager de tilstødende kommuner løbende i processen, både på orienteringsbasis og som høringspart.

Side 3 - Indhold: I forbindelse med kortlægning af de trafikale forhold og byudvikling, skal man inddrage borgerne og interessenterne i analysen af de forskellige forhold.

Side 7 - Tidshorisont: Planen rækker i 10 år, hvorefter man vurderer planen og der tages stilling til, om planen skal revideres eller fortsættes.

Side 7 - Inddragelsesprocessen:

- Planen skal i offentlig høring før egentlig politisk behandling.
- Vi synes det er en god ide at politiet inddrages på et tidligt tidspunkt i processen.
- Inddragelse af nabobydele og nabokommuner.
- Vigtigt med løbende og tæt inddragelse af Lokaludvalg.

Side 14 - Planlægning for cykeltrafik: Det er vigtigt, at cykelparkering bliver en del af planen.

Side 14 - parkering: Vi ser gerne at der kommer flere parkeringshuse, så parkering kan flyttes fra gadeplan til parkering i konstruktion.

24. oktober 2024

Sagsnr.
2024-0178042

Dokumentnr.
2024-0178042-2

Sagsbehandler
Frida Jans

 **AMAGER ØST
LOKALUDVALG**
Sekretariatet for Amager Øst Lokaludvalg

Jemtelandsgade 3
2300 København S

EAN nummer
5798009800459

www.amageroestlokalud-
valg.kk.dk

Side 16: I kortlægningsfasen skal der hentes input fra borgere og interessenter udover de allerede nævnte. Det er vigtigt at lokaludvalget indgår i processen.

Venlig hilsen

Susanne Møller,
forperson for Amager Øst Lokaludvalg



Høringssvar lokale trafikplaner

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere på denne høring. Vi har allerede tidligere haft sagen i høring, hvor vi gav input til de overordnede temaer, som kan medtages i en trafikplan.

Der er ikke siden da foretaget egentlig borgerinddragelse i denne sag, men høringssvaret har været drøftet på lokaludvalgets bymiljøudvalgsmøde.

Overordnet

Først og fremmest er lokaludvalget tilfreds med, at det er besluttet overhovedet at lave disse trafikplaner, og at der kan ses på sammenhængen mellem bydelene.

Vi har hæftet os ved formuleringen, "... at 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 læser vi på den måde, at trafikplaner kun i mindre udstrækning kan omfatte det overordnede vejnet, og at der i alle henseender skal tages hensyn til overordnet trafikafvikling i byen. Hvis vi har læst dette korrekt, er det et fint grundlag.

Rækkefølgen for gennemførelse af trafikplaner og hyppighed heraf synes uklar.

Det er en stor opgave at udarbejde en god trafikplan. Lokaludvalgene har også en anden stor opgave, nemlig de såkaldte bydelsplaner. Det fremgår ikke klart, hvornår i et lokaludvalgs livstidscyklus, at man forestiller sig, at trafikplanerne skal udarbejdes.

En mulighed, som hermed foreslås til overvejelse, er at kombinere den med Bydelsplanen, så hele eller i hvert fald en stor del af bydelsplanen kommer til at handle om trafik.

Der er 12 lokaludvalg. Udarbejdelsen af en trafikplan hvert 4. år vil dog så betyde, at det vil tage 48 år at nå at få udarbejdet trafikplaner for hele København. Hvis man ikke knytter an til bydelsplanerne, kunne trafikplaner udarbejdes en gang årligt, så tager det kun 12 år. Også det må anses for utilfredsstillende.

Løsningen kan i alle fald kun være, at der altid samtidig i flere bydele skal udarbejdes trafikplaner. Det vil betyde, at udarbejdelsen af trafikplaner samtidig skal ske flere i flere bydele ad gangen. Der synes ikke at være

13. marts 2023

Sekretariatet for
Bispebjerg Lokaludvalg
Rentemestervej 76
2400 København NV

EAN-nummer
5798009800428

andre løsninger. Og verden udvikler sig, så man kunne foreslå, at trafikplaner skal revideres eksempelvis hvert 8. år. Alt i alt en stor mundfuld for TMF.

Realisering

Herudover er planen ufinansieret, og kræver derfor efterfølgende midler via budget. Det er selvfølgelig trist, at planerne er ufinansierede. Det kan betyde, at det kan tage uendeligt lang tid at effektuere planerne, eller at de i værste fald når at blive uaktuelle inden. Men et sådant vilkår er vi i lokaludvalgene meget vant til.

Til gengæld er det svært at vænne sig til, at TMF mangler løse midler til små projekter. Vi anmoder derfor endnu engang politikerne om snarest muligt at afsætte en fast bevilling for TMF til SMÅ VEJSAGER, hvilket byens lokaludvalg også forsøgte at rejse til budgetforhandlingerne. Det er essentielt, at forvaltningen har midler at gøre godt med til småting, som kan have store positive konsekvenser for trafiksikkerheden.

Småting er altid chanceløse ved budgetforhandlinger. Alternativt kunne måske ombudgetteres internt i TMF.

En løsning på det problem vil betyde, at borgerne både oplever at blive hørt, og for TMF skaber det mindre administration, fordi hver enkelt lille sag ikke skal beskrives og sendes til budget, men kan administreres direkte i TMF. Og det vil betyde, at småtiltag i de kommende trafikplaner kan eksekveres hurtigere. Større ting i trafikplanerne skal selvfølgelig stadig via budgetforhandlinger. Men små hurtige succeser skaber forståelse og mening for den almindelige borger.

Situationen i Bispebjerg

Bispebjerg Lokaludvalg oplever en del trafikale udfordringer – herunder problemer relateret til de store trafikale indfaldsveje. Desuden er der trafikalt set lavthængende frugter ved bedre planlægning af trafikafvikling i små trafikøer som eksempelvis Fuglekvarteret. Og talrige parallelle småveje i Nordvestkvarteret trænger til at ensrettes, da de i praksis er impassable for dobbeltrettet trafik. Samtidig ser vi gerne mere fokus på fremkommelighed for bløde trafikanter og den kollektive trafik.

Bispebjerg Lokaludvalg vil af samme grund hermed anmode om at blive en af de første bydele, som får mulighed for at gennemføre en trafikplan.

Venlig hilsen



Alex Heick
Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Simon Yonai Larsson

Fra: Ditte Tøfting-Kristiansen
Sendt: 22. oktober 2024 12:18
Til: TMFKP MKB OMB Mobilitet
Emne: Høring af udkast til Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner

Kære Teknik- Og Miljøforvaltning

Brønshøj-Husum Lokaludvalg vil gerne takke for muligheden for at indsende høringssvar til ”Høring af udkast til Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner”. Brønshøj-Husum Lokaludvalg har behandlet høringen og har ingen kommentarer.

Mvh Christoffer Rosenkrands
Forperson Brønshøj-Husum Lokaludvalg

Med venlig hilsen

Ditte Tøfting-Kristiansen
Sekretariatsmedarbejder
Sekretariatet for Brønshøj-Husum Lokaludvalg

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen

Kobbelvænget 65
2700 Brønshøj

Mobil 3060 3688
E-mail EA4V@kk.dk
EAN 5798009800404

[Læs om, hvordan Økonomiforvaltningen behandler personoplysninger \(åbner på kk.dk\)](#)

8. oktober 2024
J.nr. 2024-0328326

Teknik- og Miljøforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen har bedt Christianshavns Lokaludvalg om et høringssvar om et udkast til Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner.

Lokaludvalget behandlede sagen i sit møde den 25. september 2024.

Her var der kun ros til forslaget. Det er godt. Det imødekommer lokaludvalgene. Vi hilser forslaget velkommen.

En enkelt bemærkning: På kort 4, som viser supercykelstinet og grønne cykelruter, er der indtegnet en grøn cykelrute mellem Refshaleøen og Langelinie, som ikke eksisterer.

Med venlig hilsen

Asbjørn Kaasgaard,
Forperson i Christianshavns Lokaludvalg



Til Teknik- og Miljøforvaltningen

Handicaprådets hørings svar vedrørende Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner

Handicaprådet takker for det fremsendte høringsmateriale og for muligheden for at afgive hørings svar.

Handicaprådet har følgende bemærkninger:

Handicaprådet har erfaret, at der ved udarbejdelsen af lokale trafikplaner er behov for større fokus på personer med handicaps og deres særlige tilgængelighedsbehov. Da tilgængelighed er en grundlæggende forudsætning for, at de kan deltage i samfundslivet på lige fod med andre. Rådet finder det derfor positivt, at tiltag til forskellige målgrupper bør udformes efter principperne om universelt design, så tilgængeligheden sikres for alle brugere.

Handicaprådet er opmærksom på, at der er tale om generelle retningslinjer, hvorfor materialet kun indeholder eksempler på nogle af de forhold, der skal tages højde for ved planlægningen. Rådet vil dog konkret foreslå, at det i afsnittet "Planlægning for kollektiv transport" tilføjes, at der ved stoppesteder og stationer skal være gode elevatorforhold, ledelinjer og tydelig information.

Der er en generel mangel på handicapparkering i København, hvilket skaber udfordringer for borgere med handicap, der ikke har mulighed for at benytte offentlig transport eller cykel. Handicaprådet vil derfor foreslå, at handicapparkering nævnes i afsnittet om "Planlægning for biltrafik", når der omtales parkeringsforhold, herunder muligheden for at opsætte ladestandere til elbiler. Det er vigtigt, at der skabes tilstrækkelige parkeringsmuligheder, så borgere med handicap kan bevæge sig rundt i byen på samme vilkår som andre. Dette vil ikke

25. 10 2024

Sagsnummer
2024-0309971

Dokumentnummer
2024-0309971-2

kun forbedre tilgængeligheden, men også sikre, at alle borgere kan deltage i byens liv og aktiviteter.

Handicaprådet står naturligvis til rådighed, hvis der er spørgsmål til ovenstående.

På vegne af handicaprådet

A handwritten signature in blue ink that reads "Janne Sander". The signature is written in a cursive, flowing style.

Janne Sander
Forperson for Handicaprådet i Københavns Kommune



29. oktober 2024
J.nr. 2024-0344567

Teknik- og Miljøforvaltningen

Teknik- og Miljøforvaltningen har bedt lokaludvalget om et høringssvar om et udkast til Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner.

Udgangspunktet

Rammesætningen for trafikpolitik på lokalt niveau - såvel som for Københavns Kommune som helhed - må tage udgangspunkt i de målsætninger, som fremsættes i forslag til kommuneplan 2024 og kommende klimaplan for 2035.

De trafikale målsætninger i forslaget til kommuneplan 2024 er en overordnet vision om en reduktion af biltrafikken, som skal realiseres via to målsætninger:

1. Biltrafikken i 2030 skal maksimalt udgøre 20 % alle ture, og biltrafikken skal årligt 12 reduceres med 2 %.
2. Klimapolitisk skal CO₂-udslippet fra trafikken reduceres. Biltrafik skal i stigende omfang erstattes af transportformerne kollektiv trafik, cykling og gang.

Derudover må udgangspunktet være,

3. at lokale trafikplaner udformes i demokratisk dialog med beboere og erhvervsliv i lokalområdet, således at lokal viden og kompetence kan medvirke til de bedst mulige løsninger - for lokalområdet som for Københavns Kommune.
4. at lokale trafikplaner baseres på opdateret viden og data om trafikforholdene i lokalområdet, herunder om beboernes trafikbehov.

Grøn mobilitetsplan i Århus

I Århus har de politiske partier fra venstre til højre besluttet at iværksætte en ganske progressiv mobilitetsstrategi august 2024, som peger i retning af mere effektiv og bæredygtig kollektiv trafik.

Herunder ses et link til elementerne i den besluttede mobilitetsstrategi i Århus: <https://aarhus.dk/nyt/teknik-og-miljoe/2024/august-2024/bred-aftale-skaber-et-groent-og%2027%20tilgaengeligt-aarhus>

Århus kan inspirere såvel lokale trafikplaner som en overordnet trafikpolitik i København.

Elementer til en lokal trafikplan

Nedenfor er nævnt elementer, der kan indgå i en lokal trafikplan, og som kan fremme opnåelsen af ovennævnte to målsætninger:

1. Større fremkommelighed for busser – bedre tilgængelighed til busser:
 - a. Anlæg af nye busbaner
 - b. Ombygning af kryds med forlommer for busser
 - c. Flere afgange
 - d. Buslinjer på tværs af bydelen.
2. Flere og bedre cykelstier – i København skal det være bredere cykelstier og de skal være uden motoriseret transport.
3. Forsøg med nulemissionszoner – der er fra Folketingets side givet grønt lys til valg af en enkelt zone i de større kommuner. Nulemission skal ikke kun omfatte indpendlere, men også zonen egne borgere – og gradvis også tung trafik startende med Middelalderbyen.
4. Forsøg med trafikøer, som skal indføres via dialog med de berørte borgere. En trafikø defineres som et mindre område eller et kvarter, som der er adgang til og fra for den motoriserede trafik ad én gade.
5. Frigørelse af rum og udvalgte torve til byliv frem for kørsel og ophold med bil, hvilket giver et stort potentiale for fremkomst af handelsliv for mindre butikker og virksomheder samt rekreativt liv for beboerne.
6. Trafikplanlægning uden nye underjordiske p-anlæg, da de fremmer bilkørsel. Ydermere er subsidiering af p-pladser til lokale beboere i p-anlæg en hån mod det flertal af skatteborgere, som ikke ejer en bil.

Elementer til en overordnet trafikplan

Trafikken lokalt hænger sammen med den overordnede trafik.

Nedenfor er nævnt elementer til en overordnet trafikplan for København, der vil gavne lokalt:

1. Forlængelse af letbanen.
2. En eksprestunnel for S-tog mellem Hellerup og evt. Emdrup i nord og København H i syd vil gøre underværker.
3. Gratis kollektiv transport for bilister, som stiller bilen ved udvalgte stationer i kommunens periferi – i tilfældet København skal det være ved stationer i andre kommuner, så det kræver et samarbejde med andre kommuner på Sjælland.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
forperson i Indre By Lokaludvalg



Udtalelse fra Kgs. Enghave Lokaludvalg vedrørende retningslinjer for lokale trafikplaner

Lokaludvalget har behandlet høringsmaterialet og har ingen bemærkninger til
høringen.

Venlig hilsen

Joan Røge
Forperson, Kgs. Enghave Lokaludvalg

25. oktober 2024

Sagsnr.
2024-0363601

Dokumentnr.
2024-0363601-3

Sagsbehandler
Anne Christine Brøndum

Sekretariatet for Kgs. Enghave
Lokaludvalg

Wagnersvej 19
2450 København SV

EAN nummer
5798009800503

www.kk.dk/lokaludvalg

Høringssvar vedrørende retningslinjer for lokale trafikplaner

Københavns Ældreråd takker for høringsmaterialet af 30. august 2024 fra Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen, vedrørende Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner. Mange af byens ældre borgere er meget afhængige af både den kollektive transport og ikke mindst rammerne for kunne færdes sikkert rundt i byen. Derfor byder Ældrerådet nærværende retningslinjer velkomne. Rådet er meget positive over for det grundige udkast for retningslinjerne, der sikrer en ramme, hvor udfordringerne løses i de respektive bydele og særligt det betydelige fokus på de bløde trafikanter.

Rådet har følgende konkrete bemærkninger til høringsmaterialet:

Vejklasser

Ældrerådet undrer sig over, at der næsten ikke kan ændres på de to overordnede vejklasser. Rådet opfordrer til, at man undersøger muligheden for, at en fravigelse og eventuel nedklassificering kan komme an på en individuel vurdering, hvor der tages højde for det konkrete sted og kontekst, således man i mindre grad er fastlåst på tværs af byen i udviklingen af trafikplanerne.

Trafikale planlægningsgreb for målgrupper og trafikanter – Planlægning for fodgængere

Rådet vil gerne fremhæve behovet for, at belysning tilføjes under afsnittet om fodgængere. Både i henhold til tilgængelighedsspørgsmål og ældre borgeres tryghed i byen er belysning et meget vigtigt emne.

Kollektiv transport & Planlægning for kollektiv transport

Det er for rådet uklart, hvorledes retningslinjerne jf. udkastet forholder sig til, om man kan ændre på kollektiv transport eller ej. Ordlyden på side 12 under kollektiv transport og på side 14 under planlægning for kollektiv transport er dobbelttydig. Rådet ønsker, at det fremgår tydeligt, hvilke muligheder og begrænsninger der er.

I Ældrerådet håber vi med vores høringssvar at sikre fokus på byens ældre borgere i retningslinjerne. Rådet ser frem til det videre arbejde med de lokale trafikplaner, som vi vil følge nøje og vi står naturligvis til rådighed for en uddybning af vores høringssvar.

Med venlig hilsen

Kirsten Nissen
Formand for Ældrerådet

Peder Blom
Formand for Ældrerådets Teknik- og
Miljøudvalg

Københavns Ældreråd

aeldreraadet@kk.dk

+ 45 21 18 67 74

www.aeldreraadet.kk.dk



Valby Lokaludvalgs hørings svar om retningslinjer for lokale trafikplaner

Valby Lokaludvalg hilser velkomment, at der ligger et genarbejdet udkast til rammerne for at arbejde med lokale trafikplaner. Vi ser det også som meget positivt, at der er lagt op til, at en lokal trafikplan ender som et politisk behandlet dokument, der er vedtaget politisk.

Rammerne samler fint det eksisterende grundlag i kommunens planer på forskellige områder. Vi ser det dog også som afgørende vigtigt, at lokaludvalgene i samarbejde med forvaltningen også får mulighed for at indarbejde ønsker og ideer, der ikke allerede er en del af vedtagne planer, hvis de lokale trafikplaner skal kunne fungere som en vision for, hvordan en fremtidig trafikafvikling i bydelen kan foregå. Det kan fx dreje sig om ønsker til overordnede og langsigtede udviklinger og til fremtidig udvikling af kollektiv trafik.

Lokaludvalget læser formuleringerne om, at planerne skal tage hensyn til nabobydele og se på konsekvenser i sammenhæng som en imødekommenelse af lokaludvalgenes tidligere bemærkninger om, at lokale trafikplaner ikke har til formål at skubbe problemer over til naboen, men med lokalt udgangspunkt skal tilstræbe at bidrage til byens samlede udvikling på en positiv måde.

Vi ser et behov for, at forvaltningen forud for arbejdet med lokale trafikplaner sammen med lokaludvalgene opdaterer de kort over planer for cykelforbindelser, der til dels bygger på gamle forslag, der trænger til en fornyet drøftelse.

30. september 2024

Sagsnr.
2024-0342762

Dokumentnr.
2024-0342762-1

Sagsbehandler
Katrine Clausager Rich

Sekretariatet for Valby Lokaludvalg

Valgårdvej 8
2500 Valby

EAN nummer
5798009800480

Vi ville hilse det velkomment, hvis retningslinjerne også ville nævne bydelsplaner som en del af grundlaget. Vejenopretning kunne også med fordel være nævnt som en mulighed.

Det vigtigste for os som lokaludvalg er, at rammerne giver mulighed for at arbejde med lokale trafikplaner parallelt i flere bydele, da vi har et meget højt ønske om at komme i gang med at udforme en lokal trafikplan for Valby. Vi forudsætter derfor også, at vi kan forvente forvaltningens opbakning til ønsket om, at der afsættes penge i budgettet til arbejdet.

Venlig hilsen
Michael Fjeldsøe
Forperson Valby Lokaludvalg



Mobilitet
Teknik- og Miljøforvaltningen

Høringsvar vedr. Udkast til Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner

25. oktober 2024

Sagsnr.
2024-0304382

Dokumentnr.
2024-0304382-2

Sagsbehandler
Marie Svan Olsen

Vanløse Lokaludvalg takker for muligheden for at komme med input til høring om Retningslinjer for lokale trafikplaner i København.

Vanløse Lokaludvalg har behandlet høringen i lokaludvalget og i lokaludvalgets temagruppe Trafikken i Vanløse.

Vanløse Lokaludvalg er positive overfor de præsenterede retningslinjer for lokale trafikplaner i København, der udpeger tiltag til de behov, interesser og udfordringer, der er for udviklingen af trafikken og vejinfrastrukturen i området.

Der er fundet økonomi til at finansiere en lokal trafikplan for Amager. Vanløse Lokaludvalg har et ønske om, at der i de kommende år også findes finansiering til en lokal trafikplan for Vanløse.

Venlig hilsen
Jan Lindboe
Forperson for Vanløse Lokaludvalg

Sekretariatet for Vanløse Lokaludvalg

Frode Jakobsens Plads 4
2720 Vanløse

EAN nummer
5798009800435



Udkast til Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner - høringsvar fra Vesterbro Lokaludvalg

Vesterbro Lokaludvalg hilser det velkomment at der arbejdes med at udarbejde lokale trafikplaner; både for hele Københavns Kommune og de 12 bydele i kommunen.

Vi ser frem til at få sådan en trafikplan udarbejdet også for vores bydel. Vi, i Vesterbro LU, forventer et tæt samarbejde med TMF og de valgte konsulenter under udarbejdelsen af rapporten – dette for at kunne opnå de bedste resultater for byen som helhed og for bydelen. Og for at imødekomme vores lokale udfordringer med bl.a. vejtrafikken.

Nogle af vores, mere detaljerede, kommentarer er:

1. Vi mener at en lokal trafikplan for hele KK bør udarbejdes før en lokal trafikplan for eksempel Vesterbro.
Dette først og fremmest fordi man derved kan afprøve nogle overordnede trafikscenarier, som kommer på tværs af hele byen.
Her tænkes på tiltag såsom: a) skiltet hastighed sænkes ned til 30 (eller 40) km/t, b) antal af p-pladser minimeres, c) borger p-licensen forhøjes, osv.
Sagt på en anden måde, hvis vi på Vesterbro afprøver et lokal tiltag med 'trafikøer' vil der opstå en situation hvor beboerne på Vesterbro kører andre steder – noget som kaldes for 'sivetrafik'.
2. Vesterbro grænser i stor udstrækning med Frederiksberg Kommune. Naturligvis blandes vejtrafikken på Vesterbro med trafikken på Frederiksberg. Kan man forstille sig at trafikplanen for København inkluderer Frederiksberg?
3. Erfaringerne viser at projekter som dette ofte ender med overskridelsen af budgettet. For at kunne opnå 'mest for pengene' vil

23. oktober 2024

Sagsnr.
2024-0370797

Dokumentnr.
2024-0370797-1

Sagsbehandler
Rikke Stampé Wesch

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg

Lyrskovgade 4
1758 København V

EAN nummer
5798009800473

det hjælpe os hvis TMF kan komme med nogle overordnede anbefalinger vedrørende projektscenarierne som kan beregnes med COMPASS modellen. F.eks. bør vi vide om det er muligt at få tal for støj og emissioner, og hvis ja, i hvilken detaljeringsgrad.

4. Vi vil gerne stille det overordnede spørgsmål: hvad betyder det at få en trafikplan - må man skubbe trafikken rundt fra bydel til bydel? Må dette så ske som byudvikling? Og hvordan kan man lave en trafikplan for Vesterbro - uden f.eks. at vide, hvorvidt projektet ved Paladsbiografen medfører 20% ekstra biltrafik af Vesterbrogade?

Venlig hilsen

Thomas Egholm, forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Hørings svar - Retningslinjer for lokale trafikplaner

Østerbro Lokaludvalg finder det positivt, at der vedtages retningslinjer for Lokale trafikplaner, så borgere såvel som lokaludvalg, kan finde hjælp vedr. proces og rammer for udarbejdelse af en konkret trafikplan for et lokalt område.

Lokaludvalget finder dog det nuværende udkast meget bureaukratisk. Det anbefales, at det tydeliggøres i retningslinjerne, at forvaltningen er målgruppen, idet processen starter med et vedtaget budgetnotat. Lokaludvalg og borgere er sandsynligvis mere interesserede i processen frem til budgetnotatet samt hvordan det konkretiseres umiddelbart derefter.

I afsnittet under overskriften "rollefordeling" (side 5) bør indføjes sætningen "Lokaludvalget i bydelen godkender planen efter udarbejdelse"

For at gøre det nemmere at arbejde med retningslinjerne som et værktøj for blandt andet lokaludvalgene, foreslås det at der bliver udarbejdet en Pixi-udgave med et resume af de vigtigste elementer i retningslinjerne. Herunder kunne indgå: resume og indledning, beskrivelse af processen (side 15-17) samt eventuelt en forkortet udgave af side 3-14 sammen til et par sider for ikke TMF-folk og projektledere.

Østerbro Lokaludvalg ønsker endvidere, at der indføres en høringsperiode ved lokale trafikplaner på minimum 8 uger.

Venlig hilsen



Allan Marouf
Forperson for Østerbro Lokaludvalg

24. oktober 2024

Sagsnr.
2024-0309368

Dokumentnr.
2024-0309368-3

Sagsbehandler
Ellen Engsted

Sekretariatet for Østerbro Lokaludvalg

Svendborggade 5, 4. sal
2100 København Ø

EAN nummer
5798009800497