



Svar på bemærkninger fra høring af udkast til Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner

Der er gennemført en høring af lokaludvalgene i København samt Københavns Ældreråd, Handicapråd og Ungeråd KBH forud for den endelige vedtagelse af Københavns Kommunes retningslinjer for lokale trafikplaner. Nedenfor er høringssvarene refereret og besvaret af forvaltningen. Der er modtaget høringssvar fra 11 lokaludvalg, hvoraf Brønshøj-Husum og Kgs. Enghave lokaludvalg kvitterer uden yderligere bemærkninger.

Derudover er der modtaget høringssvar fra Københavns Ældreråd og Handicaprådet i København i høringsperioden fra den 30. august til den 25. oktober 2024.

03-12-2024

Høringssvar - Christianshavns Lokaludvalg

Christianshavns Lokaludvalg mener udkastet er godt og imødekommer lokaludvalgene. De hilser udkastet velkommen.

Der er en enkelt bemærkning til kort 4, som viser supercykelstinet og grønne cykelruter, hvor der er indtegnet en grøn cykelrute mellem Refshaleøen og Langelinie, som ikke eksisterer.

Forvaltningens svar

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer. Forvaltningen kan oplyse, at den indtegnede rute på kort 4 er en havnebuslinje, der anses som en del af cykelruten Havneringen.

Høringssvar - Vanløse Lokaludvalg

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.

Vanløse Lokaludvalg har et ønske om, at der i de kommende år findes finansiering til en lokal trafikplan for Vanløse.

Forvaltningens bemærkninger

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer. Såfremt Vanløse Lokaludvalg ønsker, at der skal udarbejdes en trafikplan for bydelen, forudsætter det politisk bestilling på et budgetnotat og at der efterfølgende politisk afsættes midler hertil i de kommende budgetforhandlinger.

Høringssvar - Københavns Ældreråd

Ældrerådet byder 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. Mange af byens ældre borgere er meget afhængige af både den kollektive transport og ikke mindst rammerne for kunne færdes sikkert rundt i byen.

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Mobilitet
Islands Brygge 37
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Rådet har følgende konkrete bemærkninger til høringsmaterialet:

Vejklasser

Ældrerådet undrer sig over, at der nærmest 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.

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 dobbeltydig. Rådet ønsker, at det fremgår tydeligt, hvilke muligheder og begrænsninger der er.

Forvaltningens bemærkninger

Bemærkninger der giver anledning til ændringer

Kollektiv transport & Planlægning for kollektiv transport

Der er foretaget en tekstmæssig rokering i retningslinjerne, således at det på side 12 fremgår hvilke rammer og begrænsninger der er for planlægning af den kollektive transport, og på side 14, fremgår det hvilke tiltag der kan arbejdes med i lokale trafikplaner for den kollektive transport. Der er ikke ændret i betydningen.

Bemærkninger der ikke giver anledning til ændringer

Vejklasser:

De store regionale veje og fordelingsgadernes formål er ikke alene lokalt, men også bydækkende og regionalt. De skal fordele trafik på tværs af bydele og på tværs af kommunegrænser, og egner sig derfor ikke til at blive planlagt alene ud fra lokale hensyn i lokale trafikplaner, men ud fra overordnede, tværgående hensyn i kommuneplanen. Det er dog ikke udelukket i de lokale trafikplaner at undersøge tiltag på de store veje, herunder undersøge tiltag, der nedklassificerer vejklasserne. Det kræver større og mere dybdegående analyser og inddragelsesprocesser i udarbejdelse af trafikplanerne, hvis der skal undersøges for tiltag der reducerer kapaciteten for biltrafikken på de regionale veje og fordelingsgader, idet tiltag i den ene bydel, kan påvirke trafikken i en anden bydel eller kommune. Det er alene i kommuneplanen, at vejklasser kan ændres.

Trafikale planlægningsgreb for målgrupper og trafikanter - Planlægning for fodgængere

I retningslinjerne henvises der til, at fodgængerarealer og tilgængelighed skal udføres jævnfør gældende lovgivning og vejregler. I vejreglerne fremgår det, at der skal sikres ordentlige belysningsforhold.

Høringssvar - Handicaprådet

Handicaprådet har erfaret, at der ved udarbejdelsen af lokale trafikplaner er behov for større fokus på personer med handicaps og deres særlige tilgængelighedsbehov. Rådet finder det derfor positivt, at tiltag til forskellige målgrupper bør udformes efter principperne om universelt design, så tilgængeligheden sikres for alle brugere.

Rådet vil 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.

Handicaprådet vil 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.

Forvaltningens bemærkninger

Bemærkninger der giver anledning til ændringer

Handicapparkering - Det tilføjes i afsnittet om "Planlægning for biltrafik", at der kan undersøges for at skabe tilstrækkelig handicapparkering.

Bemærkninger der ikke giver anledning til ændringer

Det er uden for en lokal trafikplansramme at fastsætte bestemmelser om elevatorforhold og information ved stoppesteder og stationer. Ledelinjer hører indunder, at tiltag for fodgængere skal udformes i universelt design.

Høringssvar - Valby Lokaludvalg

Valby Lokaludvalg hilser velkomment, at der ligger et gennemarbejdet udkast til rammerne for at arbejde med lokale trafikplaner. Lokaludvalget 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. De ser det også som afgørende vigtigt, at lokaludvalgene i samarbejde med forvaltningen får mulighed for at indarbejde ønsker og ideer, der ikke allerede er en del af vedtagne planer. Det kan fx dreje sig om ønsker til overordnede og langsigtede udviklinger og til fremtidig udvikling af kollektiv trafik.

Lokaludvalget er positive overfor at planerne skal tage hensyn til nabo-bydele og se på konsekvenser i sammenhæng så lokale trafikplaner ikke har til formål at skubbe problemer over til naboen, men bidrage til byens samlede udvikling på en positiv måde.

Lokaludvalget ser et behov for, at forvaltningen sammen med lokaludvalgene opdaterer kort over planer for cykelforbindelser, der til dels bygger på gamle forslag, der trænger til en fornyet drøftelse.

Lokaludvalget vil hilse det velkomment, hvis retningslinjerne også ville nævne bydelsplaner som en del af grundlaget og vejgenopretning kunne også nævnes.

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

Forvaltningens svar

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer

Det fremgår i retningslinjerne, at lokaludvalgene bliver en tæt samarbejdspartner i udarbejdelsen af en lokal trafikplan, og der vil i processen indtænkes mulighed for nye ønsker og ideer til udviklingen af området, herunder nye cykelforbindelser.

Bydelsplanerne er lokaludvalgenes egne planer for den ønskede udvikling og de bliver ikke behandlet af TMU, ØU eller Borgerrepræsentationen. Derfor henvises der ikke til dem som en del af plangrundlaget. Men de kan bringes ind i trafikplanarbejdet af lokaludvalgene.

I forhold til vejgenopretning forsøges det koordineret efterfølgende om og hvordan strækninger der skal genoprettes kan udføres jævnt før trafikplanen.

Kort over cykelforbindelser kan opdateres i forbindelse med revidering og vedtagelse af en ny kommuneplan hvert fjerde år. I udarbejdelsen af en trafikplan kan der indgå drøftelser og forslag til revideringer og/eller nye cykelruter, som kan bringes videre i arbejdet med kommuneplanen.

Såfremt Valby Lokaludvalg ønsker, at der skal udarbejdes en trafikplan for bydelen, forudsætter det politisk bestilling på et budgetnotat forud for kommende budgetforhandlinger.

Høringssvar - Østerbro Lokaludvalg

Østerbro Lokaludvalg finder det positivt, at der vedtages retningslinjer for lokale trafikplaner.

Lokaludvalget finder dog det nuværende udkast meget bureaukratisk. Det anbefales, at det tydeliggøres i retningslinjerne, at forvaltningen er målgruppen. 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"

Lokaludvalget foreslår, at der udarbejdes en pixi-udgave for at gøre det nemmere for lokaludvalgene at arbejde med retningslinjerne.

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

Forvaltningens bemærkninger

Bemærkninger der giver anledning til ændringer

Høringsperioden ændres til 8 uger fremfor 6 uger.

Bemærkninger der ikke giver anledning til ændringer

Det fremgår i afsnittet 'rollefordeling' at det er projektlederne i Teknik- og Miljøforvaltningen, som er ansvarlige for udarbejdelse af trafikplanerne, og som skal sikre at retningslinjerne efterleves.

Lokaludvalget får tilsendt udkastet i den offentlige høringsperiode på lige vilkår med offentligheden og skal derfor ikke godkende planen efter udarbejdelse. Lokaludvalget er dog en tæt samarbejdspartner som inkluderes i de forskellige faser af projektet, og har derfor stor indflydelse på indholdet i trafikplanen.

Retningslinjerne kan anses som et opslagsværk, og derfor vurderes det ikke nødvendigt med en pixi-udgave. Retningslinjerne er i forvejen holdt kortfattet, og det vil medføre risiko for at væsentlig information udelades i en pixi-udgave.

Hørings svar - Amager Øst Lokaludvalg

Lokaludvalget synes overordnet, at det er et godt dokument.

De har følgende kommentarer og ønsker til præciseringer:

Resume - Rammesætning af lokale trafikplaner:

Det skal altid undersøges grundigt, hvilke trafikale konsekvenser evt. ændringer kan få. Også for omegnskommuner. Det foreslås at inddrage tilstødende kommuner løbende i processen, både på orienteringsbasis og som høringspart.

Resume - Indhold: Borgerne og interessenter skal inddrages i forbindelse med kortlægning og analyse af forholdene.

Side 7 - Tidshorisont: Planen rækker i 10 år, hvorefter det skal vurderes om planen skal revideres eller fortsættes.

Side 7- Inddragelsesprocessen:

- Planen skal i offentlig høring før egentlig politisk behandling.
- Politiet skal 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: Lokaludvalget ser gerne at der kommer flere parkeringshuse, så parkering kan flyttes fra gadeplan til parkering i konstruktion.

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

Forvaltningens bemærkninger

Bemærkninger der giver anledning til ændringer

Resume - Indhold: Det tilføjes i resuméet, at borgere og interessenter inddrages. Det er uddybet i afsnittet 'Inddragelsesprocessen'.

Bemærkninger der ikke giver anledning til ændringer

Side 7 - Tidshorisont: Det tydeliggøres i retningslinjerne, at der kan arbejdes med en 10-årig analyseramme, fremfor en 10-årig horisont, da der ikke er udløb på en trafikplan. Det tilføjes ikke, at planerne skal revideres. Det vil være op til politisk beslutning, om der skal foretages en revidering af planen eller om den skal fortsætte.

Side 7 - Inddragelsesprocessen:

Høring af en trafikplan følger den politiske proces, således at Teknik- og Miljøudvalget og eventuelt Økonomiudvalget behandler udkastet inden det sendes i offentlig høring.

Der vil foregå inddragelse af nabobydele og nabokommuner såfremt, at trafikplanen medfører konsekvenser for omkringliggende områder og/eller i det omfang interessenter fra andre bydele eller nabokommuner er relevante at inddrage.

Side 14 - Planlægning for cykeltrafik: Det fremgår i afsnittet, at der skal sikres tilstrækkelig og attraktiv cykelparkering.

Side 14 - Parkering: Det fremgår på side 16 under 'Bilparkering', at der kan undersøges for at flytte gadeparkering til konstruktion.

Side 16 - Det fremgår i afsnittet, at der indhentes input fra borgere og andre interessenter og at lokaludvalget indgår i denne proces.

Hørings svar - 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.

Lokaludvalget har følgende konkrete bemærkninger:

1. Lokaludvalget påpeger at en lokal trafikplan for hele København bør udarbejdes før en lokal trafikplan for eksempel Vesterbro for at afprøve overordnede scenarier på tværs af byen.
2. Lokaludvalget stiller spørgsmål til, om der kan laves en trafikplan for København der inkluderer Frederiksberg, da trafikken blandes på tværs af kommunerne.
3. Det vil hjælpe at der præsenteres overordnede anbefalinger vedrørende de projektsценарier der kan beregnes med COM-PASS fx om der indgår data om støj og emissioner.
4. Lokaludvalget stiller spørgsmål til om der i en lokal trafikplan må indgå tiltag, der skubber trafikken til andre bydele. Og hvordan kan man lave en trafikplan for Vesterbro - uden f.eks. at vide,

hvorvidt projektet ved Paladsbiografen medfører 20% ekstra biltrafik af Vesterbrogade?

Forvaltningens bemærkninger

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

1. Forvaltningen kan oplyse, at udarbejdelse af en trafikplan for hele København vil forudsætte, at der politisk afsættes midler hertil. TMU har truffet beslutning om, at der skal udarbejdes en overordnet mobilitetsstrategi for hele København, som forventes afrapporteret til politisk behandling i 2026.
2. En trafikplan der både dækker København og Frederiksberg Kommuner forudsætter, at det politisk vedtages, og afsættes midler hertil i begge kommuner. Forvaltningen kan oplyse, at der udarbejdes en overordnet mobilitetsanalyse for hele Region Hovedstaden der undersøger konsekvenser ved store overordnede trafikale tiltag. Mobilitetsanalysen forventes afrapporteret til politisk behandling primo 2025.
3. Med COMPASS kan der beregnes for trafikale effekter og konsekvenser af større trafikale ændringer samt for støj og CO₂.
4. I retningslinjerne fremgår det, at der altid skal 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 kortlægningen og analysen undersøges der for tiltag i andre områder, som har effekt på trafikken i trafikplansområdet. Dermed kan der indarbejdes forudsætninger for fremtidige tiltag.

Høringssvar Amager Vest - Lokaludvalg

Lokaludvalgets høringssvar er inddelt i nedenstående kategorier.

1. Opretholdelse af tidligere trafikplaners integritet

Retningslinjerne skal understøtte integriteten af hver trafikplan, så nye trafikplaner hænger sammen med tidligere udarbejdede trafikplaner. Blandt andet ved at sikre inddragelse af lokaludvalg i den tilstødende bydel for trafikplanen.

2. Uklarhed omkring kompetencer

Det er uklart hvilken kompetence ØKF og TMF hver især besidder i forhold til den konkrete tilpasning. Der er behov for en kompetenceafklaring mellem de to forvaltninger.

3. Kollektiv trafik

Den kollektive trafik har så central en betydning for afviklingen af trafikken generelt, at det vil være umuligt at ignorere i en trafikplan. 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.

4. 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. En

trafikplans relevans begrænses, hvis der ikke kan foreslås ændringer til vejklasserne herunder fordelingsgader og regionale veje.

5. Opdatering af kort

På Kort 4 side 10 mangler en række cykelstier og forbindelser til kommende broer over havnen. Derudover spørges der til en planlagt grøn cykelrute som en fejl.

6. Hvad er forskellen på aktør og interessant

Lokaludvalget påpeger at de to betegnelser bliver anvendt om de samme grupper.

Forvaltningens bemærkninger

Bemærkninger der giver anledning til ændringer

Aktør og interessant

I retningslinjerne skelnes der ikke mellem aktører og interessenter. Der foretages en konsekvensrettelse, så det fremgår som interessenter igennem hele dokumentet.

Bemærkninger der ikke giver anledning til ændringer

Integritet

Lokaludvalg i tilstødende bydele inddrages i det omfang, som det vurderes nødvendigt i udarbejdelsen af en trafikplan på lige fod med andre ikke lokale interessenter, som det fremgår i afsnittet om indragelsesprocessen.

Kompetenceforhold

Det er Teknik- og Miljøforvaltningen som er projektleder for udarbejdelsen af en trafikplan og vil være ansvarlig for at retningslinjerne efterleveres. Økonomiforvaltningen er ansvarlig for planlægning af den kollektive transport og busdriften samt den overordnede by- og trafikplanlægning af København mens Teknik- og Miljøforvaltningen har ansvaret for anlæg på vejarealet såsom etablering af busbaner og tilgængelighed til stationerne. Økonomiforvaltningen indgår derfor i arbejdet med trafikplaner hvis der indgår drøftelser angående disse emner.

Kollektiv transport

Som det beskrives i retningslinjerne, er den kollektive trafik i høj grad planlagt ud fra tværgående hensyn, der ikke er lokale. Derfor kan ændringer på baggrund af lokale hensyn i en lokal trafikplan føre til, at der ikke længere er sammenhæng på tværs eller at det bliver dårligere for de passagerer, der skal på tværs. Samtidig kan den kollektive trafik have en lang planlægningshorisont, hvor Københavns Kommune ikke alene kan beslutte ændringer. Derfor indgår den kollektive trafik som udgangspunkt ikke i det, der kan udvikles i en lokal trafikplan.

Ønsker fra lokaludvalg til ændringer i busdriften – eksempelvis ændringer i frekvens eller rute – kan dog i forbindelse med udarbejdelsen af den lokale trafikplan drøftes med Økonomiforvaltningen og Movia. Desuden kan lokale forhold vedr. fremme af busserne fremkommelighed eller adgang til stoppesteder mv. indgå i de lokale trafikplaner.

Vejklasser

De store regionale vejene og fordelingsgadernes formål er ikke alene lokalt, men også bydækkende og regionalt. De skal fordele trafik på tværs af bydele og på tværs af kommunegrænser, og egner sig derfor ikke til at blive planlagt alene ud fra lokale hensyn i lokale trafikplaner, men ud fra overordnede, tværgående hensyn i kommuneplanen. Det er dog ikke udelukket i de lokale trafikplaner at undersøge tiltag på de store veje, herunder undersøge tiltag, der nedklassificerer vejklasserne. Det kræver større og mere dybdegående analyser og inddragelsesprocesser i udarbejdelse af trafikplanerne, hvis der skal undersøges for tiltag der reducerer kapaciteten for biltrafikken på de regionale veje og fordelingsgader, idet tiltag i den ene bydel, kan påvirke trafikken i en anden bydel eller kommune. Det er alene i kommuneplanen, at vejklasser kan ændres.

Kort over cykelforbindelser

Kort 4 over cykelforbindelser er korrekt og indgår i Kommuneplan 2024. Der kan i arbejdet med trafik- og byrumsplanen for Amager indgå drøftelser og forslag til nye cykelruter.

Hørings svar - Indre By Lokaludvalg

Lokaludvalget påpeger, at trafikpolitik på lokalt niveau og i København som helhed skal følge målsætningerne i Kommuneplan 2024 og den kommende Klimaplan 2035.

Derudover skal trafikplaner udformes i demokratisk dialog og baseres på opdateret viden og data om trafikforhold og behov.

Lokaludvalget påpeger at Århus aftale for grøn mobilitet kan være inspiration for lokale trafikplaner og overordnet trafikpolitik i København.

Lokaludvalget påpeger seks elementer der kan indgå i en lokal trafikplan og som kan bidrage til at nå kommunens målsætninger.

1. Større fremkommelighed og tilgængelighed til og for busser med nye busbaner, ombygning af kryds, flere afgang og buslinjer på tværs af bydelen.
2. Flere og bedre cykelstier
3. Forsøg med nulemissionszoner
4. Forsøg med trafikøer
5. Frigørelse af rum og torve til byliv
6. Trafikplanlægning uden nye underjordiske p-anlæg

Derudover påpeger lokaludvalget tre elementer til en overordnet trafikplan for København, der vil gavne lokalt.

1. Forlængelse af letbanen
2. Eksprestunnel for S-tog
3. Gratis kollektiv transport for bilister (pendlere) der stiller bilen ved stationer i andre kommuner

Forvaltningens bemærkninger

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

Retningslinjerne for lokale trafikplaner sætter rammen for at lokale trafikplaner skal følge målsætningerne i kommunens plangrundlag, og at

trafikplanerne skal udarbejdes i tæt dialog og inddragelse af interessenter.

Nogle af de seks elementer kan der arbejdes med i lokale trafikplaner, som det også fremgår i afsnittet om fokusområder. Herunder bedre forhold for cykler, trafikøer og flytning af parkering til eksisterende anlæg. Der kan arbejdes med byrum, hvis der afsættes midler til at lave en samlet trafik og byrumsplan, som beskrevet i retningslinjerne.

Derudover er det også muligt at afprøve forsøg, hvis det prioriteres i budgettet, når der afsættes midler til en trafikplan.

Som det beskrives i retningslinjerne, er den kollektive trafik i høj grad planlagt ud fra tværgående hensyn, der ikke er lokale. Derfor kan ændringer på baggrund af lokale hensyn i en lokal trafikplan føre til, at der ikke længere er sammenhæng på tværs eller at det bliver dårligere for de passagerer, der skal på tværs. Samtidig kan den kollektive trafik have en lang planlægningshorisont, hvor Københavns Kommune ikke alene kan beslutte ændringer. Derfor indgår den kollektive trafik som udgangspunkt ikke i det, der kan udvikles i en lokal trafikplan.

Ønsker fra lokaludvalg til ændringer i busdriften – eksempelvis ændringer i frekvens eller rute – kan dog i forbindelse med udarbejdelsen af den lokale trafikplan drøftes med Økonomiforvaltningen og Movia. Desuden kan lokale forhold vedr. fremme af busserne fremkommelighed eller adgang til stoppesteder mv. indgå i de lokale trafikplaner.

I forhold til nulemissionszoner kan det nævnes, at forvaltningen undersøger de fremtidige muligheder for at indføre det udvalgte steder i København.

De tre elementer til en overordnet trafikplan er uden for en lokal trafikplans rammer.

Hørings svar - Bispebjerg Lokaludvalg

Lokaludvalget påpeger og forstår det som at trafikplaner skal tages hensyn til overordnet trafikafvikling i byen, hvilket vil være et fint grundlag. Derudover påpeger de, at rækkefølgen for udarbejdelsen af trafikplaner for de forskellige bydele er uklar, og foreslår enten at kombinere det med udarbejdelse af deres bydelsplan eller at trafikplaner udarbejdes samtidigt for de forskellige bydele, så det ikke vare over mange år at nå alle bydele. Og hvis de også skal revideres, er det et stort arbejde.

De påpeger ligeledes vilkåret med at planerne er ufinansierede og at det kan tage lang tid at realisere planerne.

De foreslår at der afsættes en pulje til små vejsager, så småting i trafikplanerne kan realiseres hurtigere.

I Bispebjerg opleves en del trafikale udfordringer. Både med store indfaldsveje og i boligområder, hvor der kan ensrettes veje og laves trafikker. Bispebjerg anmoder om at få udarbejdet en trafikplan for bydelen.

Forvaltningens bemærkninger

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

Det er korrekt, at lokale trafikplaner skal tage hensyn til den overordnede trafik i hele byen.

Retningslinjerne sætter ikke rammerne for en rækkefølge for trafikplanerne. Det vil være op til politisk beslutning i Borgerrepræsentationen i kommende budgetforhandlinger, om der skal afsættes midler til udarbejdelse af trafikplaner. Dette forudsættes af, at der politisk bestilles et budgetnotat på en trafikplan til budgetforhandlingerne. Ligeså hvis der skal udarbejdes en for Bispebjerg. I udarbejdelse af en eventuel trafikplan kan der hentes viden fra bydelsplanen. Det er dog ikke givet at de kan udarbejdes på samme tid da en trafikplan er afhængig af, at der afsættes midler hertil.

Såfremt der skal afsættes en pulje til små vejsager forudsætter det, at der politisk afsættes midler hertil i de årlige budgetforhandlinger.