

## **Til Økonomiudvalget**

Københavns lokaludvalg er særdeles tilfredse med, at det er besluttet, at lokale trafikplaner skal udarbejdes. Det er stort, og det er tiltrængt.

Vi er opmærksomme på, at hvis Folketinget vedtager ændringen af færdselsloven, som skal forenkle sagsgange, kan det ændre på forudsætningerne for trafikplanerne, men ikke desto mindre mener vi, at kommunen skal udarbejde lokale trafikplaner.

Når det handler om ændringer af vejforløb i lokalområderne, kommer initiativer hertil næsten altid fra lokalområdet selv. Det kan man lige så godt sætte mere i system. Det overordnede spørgsmål, som forslaget rejser, er:..."

## **Hvornår foreligger der trafikplaner for hele København?**

Det er en stor opgave at udarbejde en god trafikplan. Ifølge høringsudkastet går der 1½ til 2 år efter, at der er afsat midler i en budgetaftale og indtil en trafikplan foreligger, der kan fremlægges til beslutning. Det vil sige i praksis 2 år.

Der er 12 lokaludvalgsområder. Medmindre man forestiller sig, at der samtidigt udarbejdes trafikplaner i flere områder, vil det tage 24 år at udarbejde planer for hele København.

Det kontrasterer imod den foreslåede tidshorisont på 10 år. Det synes vi ikke er tilfredsstillende.

## **Vi foreslår derfor**

København opdeles i bydelsgrupper. 1) Amager Øst, Amager Vest og Christianshavn. 2) Vesterbro, Kongens Enghave og Valby. 3) Indre By, Nørrebro og Østerbro. 4) Bispebjerg, Brønshøj-Husum og Vanløse.

Der opstartes en toårig trafikplan for en bydelsgruppe år 2 og år 3 i lokaludvalgenes fireårige valgperiode.

Herved kan der for hele byen udarbejdes Trafikplaner med en 8-årig cyklus.

Vedrørende principperne for trafikplaner er vi generelt enige i de foreslåede kriterier.

Lokaludvalgenes rolle i en trafikplans udarbejdelse vil være at udvikle og formidle en proces, der skal udkrystallisere de lokale synspunkter.

At Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen skal sidde ved roret, er betryggende, fordi det vil betyde, at planernes elementer har en vis sandsynlighed for gennemførelse. Men det bør ikke dræbe den lokale medindflydelse.

De anførte principper for planens udarbejdelse,- kortlægning, screening, udpegning af fokusområder, analyse, effektvurdering, og udkast til trafikplan,- er vi enige i.

Ligeledes er vi generelt enige i de anførte reservationer, eksempelvis vedrørende busser, private fællesveje og overordnede trafikale hensyn, som den annoncerede nye vejlov givet vil sætte rammer for.

I den udstrækning lokaludvalgene skal involveres, vil det især handle om de mindre veje, og det er fornuftigt at fokusere på områder, der har relativt store trafikale udfordringer. Det kan dog på den anden side være nødvendigt at kommentere afledte virkninger af den mulige omlægning af store veje. Det bør ikke være forbudt at tænke stort, hvis det har relevans for det små.

Venlig hilsen

Forpersonerne for følgende lokaludvalg: