

Udkast til høringssvar om retningslinjer for lokale trafikplaner i København

1 Teknik- og Miljøforvaltningen

2

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

5 **Udgangspunktet**

6 Rammesætningen for trafikpolitik på lokalt niveau - såvel som for Københavns Kommune som
7 helhed - må tage udgangspunkt i de målsætninger, som fremsættes i forslag til kommuneplan
8 2024 og kommende klimaplan for 2035.

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

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

15 Derudover må udgangspunktet være,

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

21 **Grøn mobilitetsplan i Århus**

22 I Århus har de politiske partier fra venstre til højre besluttet at iværksætte en ganske
23 progressiv mobilitetsstrategi august 2024, som peger i retning af mere effektiv og bæredygtig
24 kollektiv trafik. Herunder ses et link til elementerne i den besluttede mobilitetsstrategi i
25 Århus:

26 <https://aarhus.dk/nyt/teknik-og-miljoe/2024/august-2024/bred-aftale-skaber-et-groent-og-tilgaengeligt-aarhus>

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

29 **Elementer til en lokal trafikplan**

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

- 32 1. Større fremkommelighed for busser – bedre tilgængelighed til busser:

Udkast til høringssvar om retningslinjer for lokale trafikplaner i København

33 a. Anlæg af nye busbaner

34 b. Ombygning af kryds med forlommer for busser

35 c. Flere afgang

36 d. Buslinjer på tværs af bydelen.

37 2. Flere og bedre cykelstier – i København skal det være bredere cykelstier og de skal være
38 uden motoriseret transport

39 4. Forsøg med nulemissionszoner – der er fra Folketingets side givet grønt lys til valg af en
40 enkelt zone i de større kommuner. Nulemission skal ikke kun omfatte indpendlere, men også
41 zonens egne borgere – og gradvis også tung trafik.

42 5. Forsøg med trafikøer, som skal indføres via dialog med de berørte borgere. En trafikø
43 defineres som et mindre område eller et kvarter, som der er adgang til og fra for den
44 motoriserede trafik ad én gade.

45 6. Frigørelse af rum og udvalgte torve til byliv frem for kørsel og ophold med bil, hvilket giver et
46 stort potentiale for fremkomst af handelsliv for mindre butikker og virksomheder samt
47 rekreativt liv for beboerne

48 7. Trafikplanlægning uden nye underjordiske p-anlæg, da de fremmer bilkørsel. Ydermere er
49 subsidiering af p-pladser til lokale beboere i p-anlæg en hån mod det flertal af skatteborgere,
50 som ikke ejer en bil.

51

52 **Elementer til en overordnet trafikplan**

53 Trafikken lokalt hænger sammen med den overordnede trafik. Nedenfor er nævnt elementer
54 til en overordnet trafikplan for København, der vil gavne lokalt:

55 8. Forlængelse af letbanen

56 9. En eksprestunnel for S-tog mellem Hellerup og evt. Emdrup i nord og København H i syd vil
57 gøre underværker.

58 10. Gratis kollektiv transport for bilister, som stiller bilen ved udvalgte stationer i kommunens
59 periferi – i tilfældet København skal det være ved stationer i andre kommuner, så det kræver
60 et samarbejde med andre kommuner på Sjælland.

61

62 Med venlig hilsen