

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