

---

**From:** Mette Wilmann on behalf of Peter Højer  
**Sent:** 4. maj 2023 15:19  
**To:** Anne Liisberg  
**Subject:** VS: Hjælp til budgetønske - Valby Lokaludvalg  
**Attachments:** Bilag. Notat om trafikplaner.pdf

Kære Valby Lokaludvalg

Mange tak for jeres input til budgetprocessen til Budget 2024. Teknik- og Miljøforvaltningen har nu haft lejlighed til at kvalificere det mulige budgetønske om trafikanalyse og trafikplan for Valby.

Forvaltningen giver en indledende faglig vurdering af det hensigtsmæssige ved en sådan plan, procesforslag og et bud på økonomi. Der er tale om indledende vurderinger og skøn, der skal kvalificeres yderligere i forbindelse med en eventuel bestilling på budgetnotat.

Lokaludvalgene udarbejder løbende bydelsplaner og har været aktive i realiseringen af lokale projekter såsom fx trafikøen på Nørrebro. Udvikling af trafikplaner for de enkelte bydele kan sikre lokal forankring og løsninger, der er tilpasset de enkelte bydeles befolknings-, bolig- og trafikale sammensætning. På den måde kan det være hensigtsmæssigt med lokalt forankrede trafikplaner.

Omvendt viser eksemplet med Trafikplan for Valby fra 2009 og den manglende realisering af analysens løsningsdele, at der skal være et øget fokus på, hvordan de lokale trafikplaners realiserbarhed og effekter hænger sammen med naboområdernes planlægning og den overordnede mobilitetsplanlægning i byen.

Forvaltningen har den 18. april 2023 udarbejdet et notat vedr. udvikling af lokale trafikplaner i byen, se vedhæftede. Notatet beskriver forvaltningens indledende vurdering af lokale trafikplaner som redskab i mobilitetsplanlægningen i byen, behovet for en overordnet ramme for planlægningen (en samlet trafikplan) og et indledende bud på en rækkefølge for udvikling af lokale trafikplaner.

Forvaltningen vurderer, at et budgetnotat til trafikanalyse og trafikplan for Valby bedst opbygges med to på hinanden efterfølgende faser.

**Fase 1:** Trafikal analyse med udgangspunkt i forvaltningens trafikmodel COMPASS. Allerede finansierede projekter i området, som ikke er udført, vil indgå som forudsætning i analysen. Udover kortlægning af de trafikale udfordringer nu og i fremtiden inkluderer fase 1 en undersøgelse af borgernes oplevelser af de trafikale udfordringer i bydelen.

**Fase 2:** Indeholder en visionsdel med inddragelse af borgere, der skal munde ud i en helhedsorienteret trafikplan, der beskriver løsninger på de trafikale udfordringer i Valby, koordineret med øvrige visioner for bydelen.

Arbejdet med fase 1 og fase 2 vil tilsammen resultere i en trafikplan for Valby.

Det er forvaltningens foreløbige estimat, at et sådant budgetønske til en trafikanalyse og udvikling af en trafikplan for Valby vil have et budget i størrelsesordenen ca. 2 mio. kr.

Såfremt I ønsker yderligere uddybning, kontakt venligst forvaltningen via [raadhuspostmkb@kk.dk](mailto:raadhuspostmkb@kk.dk).

Med venlig hilsen

**Peter Højer**

Vicedirektør

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

---

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Islands Brygge 37, 1. sal, lokale 168

Postboks 339

2300 København S

Mobil 2090 3070

E-mail [ky2u@kk.dk](mailto:ky2u@kk.dk)

EAN 5798009809452



---

**Fra:** Anne Liisberg <[UG1J@kk.dk](mailto:UG1J@kk.dk)>

**Sendt:** 19. april 2023 16:42

**Til:** TMFKP TM Fsek udvalgsgruppen <[TMFKPTMFsekudvalgsgruppen@kk.dk](mailto:TMFKPTMFsekudvalgsgruppen@kk.dk)>

**Emne:** Hjælp til budgetønske - Valby Lokaludvalg

Kære jer

Jf. Teknik- og Miljøborgmesterens henvendelse 28. marts 2023 vil Valby Lokaludvalg gerne bede om hjælp til prissætning (evt. et budgetnotat) på ønske om trafikanalyse, hvis det er muligt inden fristen på indsendelse af ønsker 8. maj.

Ønsket er pt. formuleret således:

*Københavns Kommune fik i 2009 på Valby Lokaludvalgs opfordring udarbejdet en trafikanalyse for Valby af Rambøll. Analysen bestod af en trafikal kortlægning, en fremskrivning af den trafikale situation til år 2020 og en løsningsdel. Analysens resultater har på de fleste punkter vist sig at holde stik, men analysens løsningsdel er ikke implementeret og byudviklingen er sket med større hast end antaget i 2009. Der bor således i dag flere i Valby, end befolkningsprognosen i 2017 forudså for 2030, hvilket ud over den eksterne trængsel har øget den bydelsinterne trængsel, ligesom behovet for skoler og dermed sikre skoleveje er steget. Valby Lokaludvalg ønsker derfor at få udarbejdet en ny trafikanalyse, da vi ikke vurderer, at det set i lyset af udviklingen vil være tilstrækkeligt at opdatere Rambøll-analysen fra 2009. Trafikplanen indgår ligeledes i Valbys bydelsplan 2023-2026.*

Jeg har vedhæftet analysen fra 2009 til orientering.

Med venlig hilsen

**Anne Liisberg**

Lokaludvalgssekretær

Sekretariatet for Valby Lokaludvalg

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen

Valgårdsvej 8  
2500 Valby

Mobil 2715 4727

E-mail [uglj@kk.dk](mailto:uglj@kk.dk)

EAN 5798009800480



## Notat

### Notat om trafikplaner i bydelene

Borgmesteren har den 24. marts 2023 bedt forvaltningen udarbejde et notat om trafikplaner. Opdraget for notatet er:

*"[...] der lokalt på Amager (Amager Vest og Amager Øst Lokaludvalg) er et ønske om en samlet trafikplan for 2300 Amager. Borgmesteren ønsker et notat, der forholder sig til spørgsmålet om trafikplaner generelt og indeholder en vurdering af, om der er andre områder i byen, der kunne drage nytte af en trafikplan og i givet fald lave en prioriteret liste over, hvor vi bør starte ift. det behov, der vurderes at være."*

Nedenstående beskriver forvaltningens indledende vurdering af lokale trafikplaner som redskab i mobilitetsplanlægningen i byen, behovet for en overordnet ramme for planlægningen (en samlet trafikplan) og et bud på en rækkefølge.

#### Overordnet vurdering

Grundlæggende vurderer forvaltningen, at det er hensigtsmæssigt at koordinere trafikplanlægningen således, at lokale mobilitetsiltag og overordnet mobilitetsplanlægning spiller sammen. Trafik fungerer i et samlet system, der bevæger sig rundt i byen/regionen på tværs af bydele og kommunegrænser. En ændring et sted i systemet kan derfor have indflydelse på nye trafikstrømme andre steder. Overordnet trafikplanlægning tager højde for de langsigtede behov i et område og kan derfor være mere holdbar i forhold til lokale initiativer, der ofte er mere kortsigtede.

Hvis trafikplaner for de enkelte bydele skal udvikles lokalt og samtidig spille sammen med den trafikale afvikling på tværs af byen, anbefales det, at der besluttet et overordnet paradigme, der beskriver hovedgreb, retning, bindinger til overordnet byudvikling og hvilke redskaber i planlægningen Københavns Kommune arbejder med.

Behovet for et overordnet paradigme skal ses i lyset af, at København ikke har en samlet mobilitetsplan. Ved henvendelse fra lokaludvalg, borgere m.fl. vedrørende kommunens planer for håndtering af trafikken i fremtiden, er det ikke muligt at pege på en strategi eller samlet plan for håndtering af den trafikale udvikling i byen.

18-04-2023

Sagsnummer i F2  
2023 - 5341

Dokumentnummer i F2  
81712

Sagsnummer i eDoc  
2023-0123368

Sagsbehandler  
Stinus Landt Lerche

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

I sådanne tilfælde henvises til, at forvaltningen så vidt muligt følger de overordnede retningslinjer i Kommuneplanen, de enkeltstående handlingsplaner for udvalgte transportmidler, såsom cykling og delebiler, og at mobilitetsplanlægningen i øvrigt foregår ad hoc fra budget til budget.

Lokaludvalgene udarbejder løbende bydelsplaner og har været aktive i realiseringen af lokale projekter såsom fx trafikøen på Nørrebro. Udvikling af trafikplaner for de enkelte bydele kan sikre lokal forankring og løsninger der er tilpasset de enkelte bydeles befolknings-, bolig- og trafikale sammensætning. På den måde kan det være fornuftigt med lokalt forankrede trafikplaner. Det er dog en forudsætning for lokale trafikplaners realiserbarhed og effekter, at de hænger sammen med naboområdernes planlægning og den overordnede mobilitetsplanlægning i byen.

### **Organisering og finansiering**

De overordnede rammer for mobilitetsplanerne bør besluttes centralt og hænge sammen med ambitioner og mål der indgår i Kommuneplanen og Klimaplanen. Det efterfølgende arbejde med at udvikle lokale trafikplaner kan organiseres på forskellige måder, alt afhængig af, hvor meget af ansvaret man ønsker at placere decentralt ude i bydelene. En model kunne være, at et par centralt placerede medarbejdere flytter med rundt i bydelene og bistår med udviklingen af de lokale planer i samarbejde med repræsentanter fra de respektive lokaludvalg og miljøpunkter m.fl. Den nærmere koordinering af en proces bør uddybes, vurderes og beskrives nærmere i forbindelse med yderligere konkretisering. En sådan indsats vil forudsætte, at der afsættes midler i kommende budgetforhandlinger.

De bydele der udarbejder lokale trafikplaner, vil have en forventning om, at der realiseres initiativer der indgår i planen. Det vil således være vigtigt, at der indgår klar kommunikation af den efterfølgende politiske proces og hvilken finansiering der er/ikke er fundet på forhånd.

### **En overordnet fælles ramme**

En overordnet fælles ramme bør beskrive bindinger i forhold til kommende by- og infrastrukturudvikling i København, samt forpligtelser i forhold til koblinger mellem bydelene. Herudover bør den fælles ramme angive, hvilke typer hovedgreb der anvendes i forbindelse med trafikplanerne. Det vil f.eks. skabe problemer, hvis Nørrebro vil lukke for den gennemkørende biltrafik på Jagtvej imens Østerbro vil flytte den gennemkørende trafik til Jagtvej. Der kan ligeledes lægges bindinger i de overordnede rammer for koblinger til større infrastrukturprojekter og kommende byudvikling, delebiler, cykelfremkommelighed, fodgængerforhold, parkeringspladser, busbetjening osv.

### **Hvor kunne man starte?**

Trafikplaner for de enkelte bydele behøver ikke nødvendigvis være afhængige af en bestemt rækkefølge, hvis den overordnede linje for planlægningen er på plads.

Hvis den overordnede trafikplanlægning for byen er rammesat, kunne en rækkefølge for udvikling af lokale trafikplaner være følgende (nedenstående er et indledende bud, som bør kvalificeres i en yderligere konkretisering af et projekt omkring udrulning af trafikplaner for bydelene):

1. Amager Øst og Vest pga. efterspørgsel efter en trafikplan
2. Østerbro på baggrund af den igangsatte borgersamling og tidligere arbejde fra lokaludvalget om trafikø for Østerbro ifm. åbning af Østlig Ringvej
3. Nørrebro på baggrund af trafikø-arbejdet, forsøg med grøn trafikvej osv.
4. Vesterbro i forbindelse med projektet om Vesterbro Bypark og Trafikal helhedsplan for området omkring Dybbølsbro
5. Indre by pga. sammenhæng med Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen og sammenhængen til de andre brokvarterer
6. Valby
7. Vanløse
8. Øvrige bydele

Ovenstående er forvaltningens indledende bud på en prioriteringsrækkefølge. Den er ikke yderligere kvalificeret og bør genbesøges i forbindelse med yderligere konkretisering af en proces for udvikling af lokale trafikplaner.

### **Videre proces**

Inden udarbejdelse af et budgetindspil kunne der med fordel udarbejdes et uddybende notat der beskriver et setup for udvikling af en overordnet ramme og efterfølgende udvikling af de lokale trafikplaner. I den forbindelse vil forvaltningen på tværs af afdelinger og i dialog med udvalgte lokaludvalg beskrive et skitseforslag til, hvordan arbejdet kunne organiseres og udvikles, hvilket kan ligge til grund for et budgetforslag.