



Bilag 5 Udmøntnings- og budgetnotat

TM107 Trafikanalyse og -plan for Amager (s. 43)

Aftaletekst: Parterne er enige om at afsætte midler til en analyse af trafikforholdene på Amager, udarbejde en trafikplan for bydelen, igangsætte en visionsproces for bydelen samt sikre et overordnet paradigmeskift for lokale trafikplaner.

Bevilling: Der afsættes:

- 3,0 mio. kr. samlet på anlæg i 2024-2025 til at sikre et overordnet paradigmeskift for lokale trafikplaner og udarbejdelse af analyse og udkast til trafikplan for Amager samt proces for vision for bydelen.

Parterne er enige om, at den finansierede løsning kan opfølges af en byrumsanalyse på linje med erfaringerne fra Middelalderbyen. Denne analyse skal blandt andet se på muligheden for at flytte gadeparkering til parkering i konstruktion. Finansiering heraf henvises til kommende forhandlinger om budgettet.

Proces:

Anlægsbevillingen på 3,0 mio. kr. til bydækkende paradigme samt trafikanalyse og -plan for Amager er fuldt stjernemarkeret og dermed frigivet med Borgerrepræsentationens vedtagelse af Budget 2024.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt oplæg til bydækkende paradigme for lokale trafikplaner medio 2024, og herefter forventes den endelige trafikplan for Amager at blive forelagt medio 2025. Finansiering heraf kan således henvises til forhandlingerne om Budget 2026.

I forhold til hensigtserklæringen om en byrumsanalyse, bemærker forvaltningen, at det vil være hensigtsmæssigt at indarbejde byrumsanalysen i Initiativ 2 i den vedtagne trafikanalyses fase 1 (Primo 2024-ultimo 2024) inden fase 2 igangsættes. På den måde kan dialogprocessen i fase 2 omhandle både trafik og byrum, og planen kan herefter vedtages politisk som en samlet Trafik- og Byrumsplan for Amager.

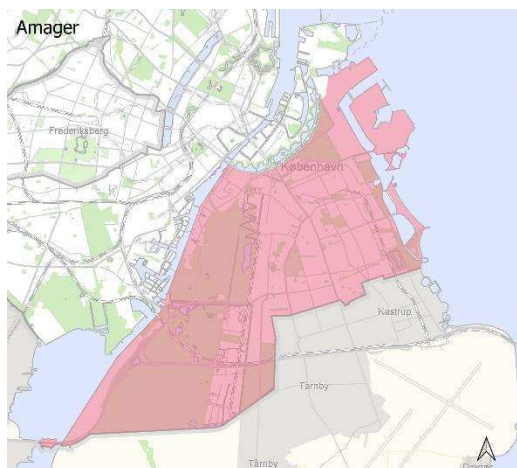
Forvaltningen udarbejder derfor budgetnotat på at udvide planen til også at indeholde en byrumsanalyse, jf. hensigtserklæringen, forud for forhandlingerne om Budget 2025.

Såfremt der afsættes midler til at udvide planen med byrumsanalyse i Budget 2025 forventes den endelige trafik- og byrumsplan for Amager forelagt i medio 2026. Finansiering af den samlede plan kan således henvises til forhandlingerne om Budget 2027.

Såfremt der ikke afsættes midler til byrumsanalysen, eller der afsættes midler senere end Budget 2025, vil byrumsanalysen gennemføres som opfølgning på trafikplanen for Amager efter medio 2025, og det vil derfor kræve, at trafikplanen revideres og forelægges igen.

Budgetnotat: TM107 Trafikanalyse og -plan for Amager

TM107 Trafikanalyse og -plan for Amager



Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget henviste på udvalgets budgetseminar den 12. juni 2023 budgetønske fra Amager Øst og Amager Vest Lokaludvalg vedr. trafikanalyse og -plan for Amager til forhandlingerne om Budget 2024.

Indhold

Budgetnotatet indeholder to initiativer. Budgetnotatets initiativ 1 omhandler udarbejdelse af et bydækkende paradigme for lokale trafikplaner. Det handler om at fastlægge de overordnede rammer for trafikplaner for hele byen – et paradigme der fastlægger hovedgreb, retninger og bindinger til overordnet byudvikling. Forvaltningen vurderer, at det er vigtigt, at der udarbejdes et bydækkende paradigme for lokale trafikplaner, før de udarbejdes.

Initiativ 2 omhandler en analyse af trafikforholdene og udarbejdelse af en trafikplan for hele Amager. Formålet med analysen er at få kortlagt og undersøgt tiltag, der kan forbedre de nuværende trafikale forhold, uden at det skaber udfordringer andre steder i eller uden for Amager. Formålet er ligeledes at inddrage borgerne i udviklingen af en trafikvision for området.

Initiativ 1. Bydækkende paradigme for lokale trafikplaner (0,5 mio. kr. i anlæg)

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det er hensigtsmæssigt at koordinere trafikplanlægningen således, at lokale mobilitets tiltag og overordnet mobilitetsplanlægning spiller sammen. Det kan gøres med et paradigme, der fungerer som strategisk retning for trafikplanerne. 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, er det nødvendigt, at der besluttet et overordnet paradigme, der beskriver hovedgreb, retning, bindinger til overordnet byudvikling, og hvilke redskaber i planlægningen Københavns Kommune arbejder med i forbindelse med lokale mobilitetsplaner.

En overordnet fælles ramme for udvikling af lokale planer for trafikken skal 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. Der kan ligeledes lægges bindinger i de overordnede rammer for koblinger til større infrastrukturprojekter og kommende byudvikling, delebiler, cykelfremkommelighed, fodgængerforhold, parkeringspladser, busbetjening osv. Et bydækkende paradigme sikrer dermed, at trafikplaner i de enkelte bydele kan kobles hensigtsmæssigt, uden at trafikplaner i en bydel modarbejder trafikplaner i andre bydele.

Der afsættes midler til intern løn og kommunikationsrådgivning, som bl.a. går til udarbejdelse af materiale og inddragelse af lokaludvalgene og andre interessenter.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt oplæg til overordnet paradigme for trafikplaner medio 2024.

Initiativ 2. Trafikanalyse og -plan for Amager (2,5 mio. kr. i anlæg)

Trafikanalysen og planen skal bl.a. forholde sig til og komme med konkrete bud på løsninger for:

1. Udfordringer med for høj hastighed på lange lige strækninger i bydelen.
2. Jordtransport ifm. Lynetteholmen.
3. CO₂-reduktion ved mindre vejtrafik samt bedre cykelmuligheder på tværs.

Arbejdet med trafikplanen inddeles i to faser. I første fase udarbejdes den trafikale analyse, som udover kortlægning af de trafikale udfordringer nu og i fremtiden består af en undersøgelse af borgernes oplevelser af de trafikale udfordringer i bydelen. Allerede finansierede projekter i området, som ikke er udført, vil indgå som forudsætning i analysen.

Fase 2 består af en visions- og udviklingsdel med inddragelse af borgere, der skal munde ud i en helhedsorienteret løsning på de trafikale udfordringer på Amager, koordineret med de øvrige visioner og planer for bydelen – herunder planer for Øresundsmotorvejens udvidelse og evt. overdækning.

Fase 1 – Trafikanalyse og udkast til trafikplan for Amager (Primo 2024-ultimo 2024)

Med udgangspunkt i beregninger af trafikken i trafikmodellen COMPASS skal det kortlægges, hvordan trafikken forventes at udvikle sig på Amager frem mod 2035 med den fremtidige bolig- og befolkningstilvækst, anlæg af Lynetteholmen og Østlig Ringvej m.v. Herudover indsamles eksisterende viden og borgernes ønsker gennem dialog med lokaludvalget og andre relevante foreninger og lignende i området. Mange af lokalgaderne i bydelen er private fællesveje, hvorfor det er vigtigt at inddrage vejere og vejberettigede.

På baggrund af trafikberegninger og indsamling af viden om lokale udfordringer udarbejdes et forslag til en trafikplan for området. Planen vil blandt andet have fokus på at minimere gennemkørende trafik i boligområder, begrænse hastigheden på udsatte strækninger, skabe sikre og trygge skoleveje og øget trafiksikkerhed i området, skabe gode cykelforbindelser og sammenhæng i bydelen.

I analysen indarbejdes en overordnet vurdering af, hvilke effekter det vil have for trafikbelastning, støj, trafiksikkerhed og klima i bydelen. Herudover skal analysen forholde sig til trafik i forbindelse med jorddeponi på Lynetteholmen og de allerede foretagne analyser i forbindelse med udarbejdelsen af VVM'en for Lynetteholmen. På baggrund af analysen udarbejder forvaltningen et første udkast til en helhedsorienteret trafikplan for Amager.



Fase 2- Visionsproces med kvalificering af trafikplanen og udarbejdelse af en vision for bydelen (ultimo 2024-medio 2025)

Med udgangspunkt i udkast til en trafikplan for Amager gennemføres en dialogproces med det formål at kvalificere planen yderligere i forhold til de lokale ønsker. Arbejdet organiseres således, at Amager Øst og Amager Vest Lokaludvalg står for processen for udarbejdelse af trafikplanen i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen og rådgiver. Der afsættes midler til at understøtte facilitering af borgermøder, workshops med lokale interessenter og koordineringsmøder om de øvrige visioner for bydelen, som er forankret hos lokaludvalget. På baggrund af dette arbejde afsættes der midler til at revidere udkast fra fase 1 til en helhedsorienteret trafikplan for Amager. Trafikplanen vil ydermere indeholde en prioriteret liste af løsningsforslag prissat med anlægsoverslag og forslag til en udrulningsplan. Skal de konkrete løsningsforslag realiseres, er det nødvendigt at afsætte finansiering hertil i senere budgetforhandlinger.

Initiativ 1 er en rammesætning af trafikplaner. Forvaltningen anbefaler derfor, at initiativ 2 ikke vedtages uden initiativ 1, da initiativ 1 er en forudsætning for, at trafikplaner på tværs af byen hænger sammen.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges forventeligt den endelige trafikplan medio 2025.

Økonomi

Initiativerne har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2024-2024.

Initiativ 1 forventes afsluttet medio 2024. Initiativ 2 forventes afsluttet i juni 2025.

Eksekvering af projekter på anlæg i perioden 2024-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Styrings- område	2024	2025	2026	2027	I alt
<i>Initiativ 1. Overordnet paradigme for lokale trafikplaner</i>						
- Kommunikation (ekstern)	Anlæg	100				100
- Intern løn	Anlæg	400				400
Initiativ 1 i alt		500	0	0	0	500
<i>Initiativ 2. Trafikanalyse og udkast til trafikplan for Amager Øst, og visionsproces. Fase 1+2</i>						
Fase 1						
Intern løn - Projektledelse	Anlæg	230	230			460
COMPASS - Intern	Anlæg	150				150
Rådgivning	Anlæg	700	400			1.100
Fase 2						
Intern løn - Projektledelse	Anlæg	115	115			230
COMPASS - Intern	Anlæg		50			50
Rådgivning	Anlæg	100	400			500
Initiativ 2 i alt		1.295	1.195	0	0	2.490
Udgifter i alt		1.795	1.195	0	0	2.990



Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2024 p/l)	Udvalg	Bevilling	2024	2025	2026	2027	I alt	*
Anlægsudgifter								
- Projektering (kommunikation, ekstern), initiativ 1	TMU	2000 - Ordinær anlæg	100				100	100*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ	TMU	2000 - Ordinær anlæg	400				400	400*
- Projektering, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	800	800			1.600	1.600*
-Udgifter til COMPASS (intern), initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	150	50			200	200*
- Udgifter til bygherreorganisation, initiativ 2	TMU	2000 - Ordinær anlæg	345	345			690	690*
Anlægsudgifter i alt			1.795	1.195	0	0	2.990	2.990*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende						X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		X
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		X
Adresse/lokalitet:						

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.