



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget

20. april 2020

Orienteringsnotat om trafikale analyser vedtaget i Budget 2020

Sagsnummer
2020-0018413

Dokumentnummer
2020-0018413-1

Baggrund

I Budget 2020 blev der afsat 2,9 mio. kr. til analyse af grøn omstilling af trafikken og 1,7 mio. kr. i alt til analyser af reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre by og brokvartererne samt trafikale effekter af metropolzoneprojekterne (lukning af gennemkørende trafik på Hammerichsgade, permanent lukning af biltrafik på del af Vester Voldgade, Tivoliprojekt med parkstrøg på Vesterbrogade og reduktion af biltrafik i Middelalderbyen).

For at opnå mest mulig synergi, har forvaltningerne valgt at koble to af analyserne sammen: Analyse af grøn omstilling af trafikken og Analyse af reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne (herefter benævnt: mobilitetsanalyserne). Metropolzoneanalysen udarbejdes i en særskilt proces og forventes afleveret ultimo august 2020.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen orienterer med dette notat Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget om forventet indhold af og proces for analyserne, herunder sammenhæng til Klimaplanens Roadmap 2021-2025.

Mobilitetsanalyserne - fælles proces med særskilt afrapportering

Mobilitetsanalyserne har stort overlap grundet sammenfaldende initiativer og metodiske greb. Derfor er de to analyser koblet tæt i én fælles proces med én rådgiver. Opgaven er tildelt Via Trafik Rådgivning A/S. Da der er forskelle på formål, bindinger og ønsket slutprodukt for analyserne, vil analyserne blive endeligt afleveret hver for sig primo 2021 (se skema nedenfor).

	Mobilitetsanalyserne		Metropolzonen
	Grøn omstilling af trafikken	Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne	Trafikafvikling i metropolzonen
Geografi	Hele byen	Indre By og brokvartererne	Metropolzonen
Formål	Reducere CO ₂ -udledningen fra trafikken, som bidrag til at København bliver CO ₂ -neutral i 2025.	Reduktion af biltrafik og tung trafik for at udnytte potentialerne ved Cityringen. Bygge videre på eksisterende analyser og skabe en levende og ansvarlig by	Undersøge trafikafvikling som følge af en række udviklingsprojekter i metropolzonen

Overordnet fokus	Omstilling til el og brint. Overflytning til alternativer/ bortfald af bilture. Fremme alternative trafikformer (cykel, kollektiv trafik mm.).	Overflytning til alternativer/ bortfald af bilture.	Tilpasning af vejnettet for at imødekomme de trafikale ændringer.
Binding	Effekt inden 2025 og begrænsede anlægsomkostninger. Københavns Kommune skal selv kunne realisere initiativer uden eksempelvis at være afhængig af en ændret lovgivning.	Sammenhæng til trafiksanering i forbindelse med Østlig Ringvej. Geografi er styret af Cytiringen.	Udviklingsprojekter er givet på forhånd: Lukning af gennemkørende trafik på Hammerichsgade, permanent lukning af biltrafik på del af Vester Voldgade, Tivoliprojekt med parkstrøg på Vesterbrogade og reduktion af biltrafik i Middelalderbyen.
Resultat	Tre initiativpakker med forskelligt fokus. Skalering til effekt på 50.000, 75.000 og 100.000 ton CO ₂ -reduktion. Tilhørende konkretisering af initiativer og vejnetplaner.	Effekter af et bredt spektrum af initiativer til reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne.	Vurdering af trafikale konsekvenser og mulige "afværgeforanstaltninger".
Beslutningsgrundlag	Et beslutningsgrundlag for en samlet mobilitetsindsats i hele kommunen, der muliggør reduceret CO ₂ -udledning fra vejtrafikken ved hjælp af restriktioner for benzin- og dieseldrøjetøjer og fremme af alternative transportformer, herunder el- og brintbiler med begrænsede anlægsomkostninger.	Et beslutningsgrundlag for reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne inklusiv en bred konsekvensbeskrivelse.	En kortlægning af trafikale effekter ved udviklingsprojekterne i metrozonen.

Uddybning af mobilitetsanalysernes indhold

Analyse af grøn omstilling af trafikken

Analysen af en grøn omstilling af trafikken skal vise, hvordan CO₂-udledningen fra trafikken kan reduceres med begrænset brug af anlægsmidler. Analysen skal udvikle og effektvurdere tre initiativpakker, der kan implementeres i Københavns Kommune, og som hver især reducerer CO₂-udledningen med mindst 50.000 ton CO₂ i 2025. Der udarbejdes også beregninger på skalerede initiativpakker, hvor effekten øges til henholdsvis 75.000 ton og 100.000 ton i 2025 under hensyntagen til omkostningseffektiviteten. De konkrete initiativer sammensættes i de tre initiativpakker med forskelligt fokus med henblik på at vise et spænd i de konkrete handlemuligheder. Initiativpakkerne vil fx kunne indeholde

- Trafikdæmpede zoner, hvor sammenhængende områder lukkes helt for gennemkørende trafik og hastighed kan reduceres (trafikøer).
- Genvejskørsel for elbiler evt. også på tværs af trafikøer.
- Omprioritering af vejareal til cykler, gående og kollektiv trafik ved afmærkning og skiltning, herunder reduktion i antal parkeringspladser.
- Klimavenlig varelevering

Analyse af reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre by og brokvartererne
Analysen af reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre by og brokvartererne bygger på medlemsforslag om reduktion af biltrafikken i Indre By og brokvartererne vedtaget af Borgerrepræsentationen den 31. januar 2019 (BR 2019-0020660). Analysen skal bygge videre på eksisterende analyser og blandt andet kortlægge, hvordan brugen af metroen kan understøttes ved hjælp af en anderledes prioritering af pladsen i byen og reduktion af biltrafik. Der vil kunne anvendes flere af de samme initiativer og metoder, som i analysen af grøn omstilling af trafikken. Men initiativerne er ikke begrænset af at skulle have en effekt i 2025, ligesom hovedfokus ikke er CO₂-reduktion, men de samlede gevinster og udfordringer for byen ved at reducere biltrafik og tung trafik i Indre by og brokvartererne.

Mobilitetsanalysernes sammenhæng til KBH 2025 Klimaplanens Roadmap 2021-2025 og Kommuneplan 2019

Analysen af en grøn omstilling af trafikken er igangsat med henblik på at skabe et politisk beslutningsgrundlag i forhold til initiativer, der kan bidrage til at nå KBH2025 Klimaplanens målsætning om CO₂-neutralitet i 2025. Resultaterne af den politiske behandling af analysen vil sammen med opdateret vindkraftindsats, indsatsen for *carbon capture and storage* (CCS) samt elementer fra regeringens klimahandlingsplan, blive indarbejdet i KBH 2025 Klimaplanens Roadmap 2021-2025 senest i 2022. Ligeledes vil analysen også munde ud i et forslag til tillæg til Kommuneplan 2019, i form af en revideret vejnettsplan for kommunen, som Borgerrepræsentationen efterfølgende kan tage stilling til.

Proces for mobilitetsanalyserne

Mobilitetsanalyserne gennemføres i løbet af 2020 og forventes afrapporteret primo 2021. Under udarbejdelsen af analyserne vil der allerede til forhandlingerne om budget 2021, blive udarbejdet udvalgte konkrete forslag til initiativer til reduktion af biltrafikken og den tunge trafik i Indre By og brokvartererne, som dermed også vil bidrage til CO₂-reduktion. Disse forslag vil blive udarbejdet, så de vil kunne indgå i alle initiativpakker og ambitionsniveauer for CO₂-reduktion i analyse af grøn omstilling af trafikken. Forslagene vil blive udarbejdet på et overordnet niveau, der gør det muligt at træffe beslutning herom i budget 2021, men detaljerede effektberegninger vil først blive udført i efteråret 2020 i forbindelse med mobilitetsanalyserne. TMU og ØU vil inden sommerferien blive orienteret om forslagene samtidig med en generel orientering om status på analysen og videre proces.

Der tilrettelægges en proces i samarbejde med rådgiver om inddragelse og orientering af relevante eksterne interessenter i det omfang, de økonomiske og tidsmæssige rammer tillader det. Teknik- og Miljøforvaltningen har indledt en dialog med Københavns Politi om deres inddragelse i arbejdet med mobilitetsanalyserne, da politiet i sidste ende skal godkende alle de initiativer, der skal gennemføres.

I løbet af foråret vil alle lokaludvalg og nabokommuner blive skriftligt orienteret om processen for analyserne, da det i øjeblikket ikke er muligt at holde fysiske møder på grund af Corona-situationen. Forvaltningerne vil forventeligt,

i en senere fase af analysen (efterår 2020), vende tilbage til lokaludvalgene i forhold til stedspecifikke initiativer. Ligeledes vil forvaltningerne drøfte eventuelle snitflader med nabokommunerne. Forvaltningerne vil også orientere andre relevante parter, herunder erhvervs- og miljøorganisationer om at analyserne er igangsat. Herunder kan nævnes DI, DE, Dansk cyklistforbund m.fl., som forventes at blive orienteret og inddraget, når der ligger forslag til konkrete initiativer.

Den trafikale analyse af projekterne i *Metropolzonen* vil blive gennemført i løbet af foråret 2020 og forventes at blive afrapporteret ultimo august 2020. Mobilitetsanalyserne vil inddrage resultaterne fra denne analyse.

Koordinering med andre projekter

Relevante analyser og politiske beslutninger bliver indarbejdet som forudsætning for og koordineret med mobilitetsanalyserne, fx 'Mindre biltrafik i middelalderbyen', 'Trafiksaneringsplan for Indre By ifm. Østlig Ringvej', Københavnersporsanalyserne ifm. Lynetteholmen, 'Handlingsplan for transport af turister' og eksisterende plangrundlag, som Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025.

Derudover har forvaltningerne, siden beslutningen om mobilitetsanalyserne i Budget 2020, løbende vurderet en række sager og henvendelser, hvis eksekvering og implementering vil være afhængig af en kommende politisk beslutning (primo 2021) om niveauet for den grønne omstilling af trafikken og en eventuelt kommende revideret vejnetsplan for København.

Det drejer sig konkret om 'Medlemsforslag om begrænsning af tung trafik i myldretiden' og nye servicemål for trafikledelse (tidligere servicemål udløb med 2019), samt en række sager og henvendelser som eksempelvis lokale trafikplaner udarbejdet af lokaludvalg og miljøpunkter. Disse sager og henvendelser vil være afhængige af resultatet og den politiske beslutning vedr. niveauet for den grønne omstilling af vejtrafikken og den reviderede vejnetsplan primo 2021. Bilag 1 indeholder en oversigt over de sager og henvendelser, der koordineres med resultaterne fra mobilitetsanalyserne.

Bilag

Bilag 1: Sager og henvendelser der afhænger af resultaterne af mobilitetsanalyserne og derfor koordineres tæt med disse

Lone Byskov
Vicedirektør
Teknik- og Miljøforvaltningen

Søren Tegen Pedersen
Plandirektør
Økonomiforvaltningen

Bilag 1: Sager og henvendelser der afhænger af resultaterne af mobilitetsanalyserne og derfor koordineres tæt med disse

I Budget 2020 blev der afsat midler til en analyse af grøn omstilling af trafikken og en analyse af reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre by og brokvartererne, der samlet betegnes mobilitetsanalyserne. Teknik- og Miljøudvalget pålagde på mødet den 24. februar 2020 at forvaltningen skulle gøre den oversigt tilgængelig på TMU-portalen, som Teknik- og Miljøborgmesteren allerede havde bestilt. Oversigten er en liste over sager og henvendelser, hvis implementering er direkte afhængige af de politiske beslutninger, som følger af mobilitetsanalyserne og derfor koordineres med disse.

Det drejer sig om 'Medlemsforslag om begrænsning af tung trafik i myldretiden' og nye servicemål for trafikledelse (tidligere servicemål udløb med 2019), samt en række sager og henvendelser om eksempelvis lokale trafikplaner udarbejdet af lokaludvalg og miljøpunkter. Disse projekter vil være afhængige af resultatet og den politiske beslutning vedr. niveauet for den grønne omstilling af vejtrafikken og den reviderede vejnetsplan primo 2021.

Sag	Baggrund
<i>Politisk behandlede sager:</i>	
Medlemsforslag om begrænsning af tung trafik i myldretiden	Teknik- og Miljøudvalget anbefalede den 24. februar 2020 overfor Borgerrepræsentationen, at medlemsforslag stillet af Alternativet om begrænsning af tung trafik i myldretiden i byens trafikale knudepunkter skal indgå i det videre arbejde med mobilitetsanalyserne, da det i forvejen er en af analysens centrale opgaver. Indstillingen forventes tidligst at blive behandlet i Borgerrepræsentationen den 14. maj 2020.
Nye servicemål for trafikledelse	Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 27. august 2018 at forlænge Servicemål for trafikledelse 2014-2018 til udgangen af 2019. Teknik- og Miljøudvalget blev den 26. august 2019 orienteret om behov for revision af servicemålene. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at nye servicemål for trafikledelse bør afvente de politiske beslutninger, som følge af mobilitetsanalyserne, herunder den reviderede vejnetsplan, som vil være en af analysens resultater.

<i>Sager og henvendelser fra lokaludvalg og borgere, som er blevet henvist til at afvente resultaterne af mobilitetsanalyserne.</i>	
Trafiksanering Skt. Kjelds Kvarter	Teknik- og miljøborgmesteren har den 5. december 2019 modtaget en trafikplan fra en gruppe af borgere, der ønsker at trafiksanere Skt. Kjelds Kvarter.
Luftforurening i Nansensgade	En borger har henvendt sig til teknik- og miljøborgmesteren den 12. oktober 2019 med et forslag om at spærre for gennemkørende biltrafik i Nansensgade.
Luftforurening i Nørre Voldgade	En borger har henvendt sig til teknik- og miljøborgmesteren den 30. september 2019 med et forslag om at forbyde benzin- og dieseldrevne lastbiler på Nørre Voldgade.
Bomafgifter	En borger har henvendt sig til teknik- og miljøborgmesteren den 8. oktober 2019 med et forslag om at indføre en bom-afgift for biler for at begrænse antallet af biler i byen.
Bilfrie søndage	En borger har henvendt sig til teknik- og miljøborgmesteren den 9. oktober 2019 med et forslag om at indføre bilfrie søndage.
Inddragelse af Indre By Lokaludvalg	Indre By Lokaludvalg har den 10. januar 2020 henvendt sig til Teknik- og Miljøudvalget med en forespørgsel om at blive inddraget i mobilitetsanalyserne. Teknik- og Miljøforvaltningen vil orientere alle lokaludvalg i løbet af april/maj 2020 om videre proces for mobilitetsanalyserne. Lokaludvalgene forventes at blive inddraget, når der foreligger konkrete initiativer i deres lokalområde.
Forslag om lukning af Østbanegade	Indre By Lokaludvalg har været i dialog med en række borgere vedrørende et borgerforslag om, at Østbanegade ved Østerport Station skal lukkes permanent for bilkørsel.
Nyboboder Skole - Skolevejsudfordringer	En borger har henvendt sig til Teknik- og Miljøforvaltningen d. 1. oktober 2019 omkring trafikforholdene ved Nyboboder Skole.
Vordingborggade	På grund af metrobyggeriet har trafikken på Østerbro været påvirket, hvilket har medført øget trafik på Vordingborggade. Siden d. 27. august 2018 har der været igangsat et forsøg med forbud mod venstresving fra Vordingborggade i krydset Kalkbrænderihavnsvej/Sundkrogsvej/Vordingborggade. Med budget 2020 blev der vedtaget en hensigtserklæring om at se på trafikikkerheden for cyklister og fodgængere i krydset.

Udover ovenstående sager og henvendelser, vil eksisterende samt fremtidige relevante trafikplaner, foranalyser, anlægsprojekter og strategier, skulle koordineres med de politiske beslutninger, som følger af mobilitetsanalyserne.