



## Notat

### Uddrag fra udmøntningsnotat og budgetnotat

#### TM274 Analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet (s. 41)

*Aftaletekst:*

Parterne enige om at afsætte midler til en mobilitetsanalyse med henblik på at kortlægge mulighederne for hvordan og med hvilke greb trængslen og den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra vejtrafikken i hovedstadsområdet kan reduceres.

*Bevilling:*

Der afsættes:

- 2,0 mio. kr. samlet på anlæg i 2023 og 2024 til projektering og juridisk bistand.
- 0,7 mio. kr. årligt på service i 2023 og 2024 til intern projektledelse.

*Proces:*

Anlægsbevillingen er stjernemarkeret og dermed frigivet med Borgerrepræsentationens vedtagelse af Budget 2023. Analysen forventes færdig i maj 2024. Resultaterne forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2024 forud for forhandlingerne om Budget 2025.

*Budgetnotat:* TM274 Analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet

02-01-2024

Sagsnummer i F2  
2023 - 21902

Dokumentnummer i F2  
117572

Sagsnummer i eDoc  
2023-0480923

## TM274 Analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat til Budget 2023 om udarbejdelse af en Mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet. Behovet for en fælles analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet har medio 2022 været drøftet i KKR Hovedstaden-regi, og der er efterfølgende nedsat en arbejdsgruppe, som forventes at kunne fungere som projektgruppe/arbejdsgruppe for en kommende mobilitetsanalyse. Analysen vil således blive udført med inddragelse af de relevante kommuner og Region Hovedstaden og skal koordineres med eksisterende og evt. nye fælles visioner for mobiliteten på tværs af kommunerne/Regionen.

Analysen vil blandt andet tage afsæt i de Mobilitetsanalyser (BR 3. juni 2021), som Københavns Kommune fik udarbejdet i 2021.

### Indhold

Mobilitetsanalysen har som overordnet formål at kortlægge mulighederne for hvordan og med hvilke greb trængslen og den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra vejtrafikken i hovedstadsområdet kan reduceres. Analysen skal på et overordnet niveau se på mulighederne for at fremme kollektiv transport og aktiv transport (cykel og gang), samt mulighederne for at reducere støj og luftforurening samt skabe bedre byliv. Derudover vil der, som et gennemgående element i analysen, være fokus på hvilken effekt, de enkelte greb til CO<sub>2</sub>-reduktion har for den generelle fremkommelighed. Da virkemidlerne til reduktion af CO<sub>2</sub> fra vejtrafikken og reduktion af trængsel på vejene kan være forskellige, og i visse tilfælde modsatrettede, vil der i forbindelse med analysen blive arbejdet med en række scenarier, der beskriver virkemidler og effekter i forhold til begge dele.

Set i lyset af situationen med mangel på brændstof og fokus på CO<sub>2</sub>-udledning vil analysen især have fokus på forbedringer af alternativer til fossil biltrafik og begrænsning af fossil biltrafik. Det betyder, at der bl.a. vil være fokus på forbedringer for kollektiv trafik og aktiv transport, reduktion af fossil biltrafik på indfaldsvejene, roadpricing, parkér og rejs o.l. Det endelige scope for analysen skal drøftes i KKR Hovedstaden, men centrale emner i analysen forventes at være:

- Mulighederne for at fremme aktiv transport i hovedstadsområdet. Aktiv transport fremmer både CO<sub>2</sub>-reduktion og andre vigtige fokusområder som støj, pladshensyn, luftkvalitet og anlægs- og driftsøkonomi.
- Kortlægning af mulighederne for at aflaste det eksisterende vejnet ved at begrænse den individuelle fossile bilkørsel.



- Fremme af kollektiv transport og samkørsel – samt forbindelserne til disse løsninger. Kollektiv transport er mere bæredygtigt og mindre støjende, og det aflaster det eksisterende vejnet.
- Omstilling til el. Det grønnere alternativ til privatbilisme og varetransport i benzin- og dieseldrevne køretøjer.

Analysen forventes opdelt i tre dele:

1. Kortlægning (modelberegninger) af trafik og trafikstrømme i hovedstadsområdet nu og frem mod 2035. Fx i trafikmodellen COMPASS.
2. Udpejning af strækninger/områder med særlige udfordringer eller særligt potentiale i forhold til at reducere CO<sub>2</sub>, støj og luftforurening samt i forhold til at skabe bedre rammer for alternativer til fossil biltrafik.
3. Udpejning af centrale indsatser og greb, der kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafikken og fremme aktiv transport og kollektiv trafik i hovedstadsområdet.

Analysen udarbejdes af Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i tæt samarbejde med KKR-sekretariatet. Der afsættes i den forbindelse to årsværk, hvoraf det ene placeres i Økonomiforvaltningen, og det andet placeres i Teknik- og Miljøforvaltningen til projektledelse af rådgiveranalyser og samarbejde med KKR Hovedstaden.

Analysen vil have fokus på indsatser, der har effekt på tværs af kommunerne. Analyseens resultater skal blandt andet danne grundlag for det videre arbejde med at formulere nye mål på trafik- og mobilitetsområdet i Københavns Kommune.

Analysens resultater forventes forelagt politisk medio 2024 forud for forhandlingerne om Budget 2025. Sammen med analyseresultaterne præsenteres et forslag til, hvordan det fortsatte samarbejde mellem kommunerne og regionen kan organiseres.

Initiativet er en analyse, som ikke i sig selv har CO<sub>2</sub>-effekter.

### **Juridisk forstudie**

Der afsættes midler til en afdækning af kommunens juridiske handlerum og hjemmelsgrundlag for at udmønte de forskellige delelementer i nærværende budgetnotat i det omfang, at disse rækker ud over kommunegrænsen.

Det følger af kommunalfuldmagten, at hvor kommunerne overordnet set kan varetage hensyn til b.la. klima, miljø og mobilitet/trafik som udtryk for lovlige kommunale formål, er disse interesser begrænset af lokalitetsprincippet, hvorefter kommunerne som altovervejende udgangspunkt ikke kan varetage hensyn udenfor kommunen, som i en vis grad kommer andre end kommunens egne borgere til gavn. Da mobilitetsanalysen skal udføres med inddragelse af andre relevante kommuner og Region Hovedstaden, er der behov for en indledningsvis screening af kommunens handlerum, ligesom der skal indledes dialog med de eksterne parter om deltagelse i analysen med henblik på at afstemme adgang til og brug af data.

### **Økonomi**

Initiativet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,0 mio. kr. i perioden 2023-2024. Initiativet har estimerede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. årligt i 2023 og 2024. Desuden er der afsat et mindre beløb (25.000 kr.) til juridiske undersøgelser.

Initiativet forventes færdigt i maj 2024.



**Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet</i>						
- Rådgiverbistand	Anlæg	1.000	1.000			2.000
- Juridisk bistand	Anlæg	25				25
- Intern projektledelse	Service	680	680			1.360
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.705</b>	<b>1.680</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.385</b>

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder**

1.000 kr. - 2023 p/l	Ud- valg	Bevilling	I/U	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	1.000	1.000			2.000	2.000*
- Juridisk bistand	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	25				25	25*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>1.025</b>	<b>1.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.025</b>	<b>2.025*</b>
<i>Serviceudgifter</i>									
- Projektledelse	TMU	1000 Ordinær drift	U	340	340			680	
- Projektledelse	ØU	1118 - Økonomisk forvaltning	U	340	340			680	
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>680</b>	<b>680</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.360</b>	

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel

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

#### Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.