

Evaluering af processen bag Trafik og Byrumsplanen

I lyset af at Trafik og Byrumsplanen oprindeligt blev til på initiativ af de to lokaludvalg på Amager og at planen repræsenterer en investering af 2.5 mill. Kr. plus forvaltningens arbejdstid, finder vi det på sin plads at forholde os til proceduren omkring tilblivelsen af planen og årsagen til at den er blevet, som den er blevet.

Her følger motivationen fra de to lokaludvalg bag vores budgetønsker til budget 2024, hvor trafik og byrumsplanen blev vedtaget.

Amager Vest Lokaludvalg.

Amager Vest har i en årrække oplevet en enorm vækst i byggeriet. De mange borgere, der er flyttet til Amager vil gerne have bil. Amager Vest Lokaludvalg forudser desuden, at de store kommende infrastrukturprojekter, såsom udvidelsen af Øresundsmotorvejen og etablering af Østlig Ringvej, vil påvirke de trafikale forhold i en grad som er bekymrende. Derfor bliver vi nødt til at forberede os på, hvordan vi vil og skal håndtere fremtidens trafiksituation på Amager. Derfor ønsker vi, at Københavns Kommune afsætter penge til, at der udarbejdes en trafikplan for den københavnske del af Amager. Trafikplanen skal give os et samlet overblik over fremtidens trafik på hele Amager og anbefale konkrete forslag til, hvordan vi håndterer fremtidens trafik.

Amager Øst Lokaludvalg.

Lokaludvalget modtager stadigt flere borgerhenvendelser vedrørende trafikale forhold. Der etableres flere og flere nye boligområder på Amager, hvilket medfører øget trafik. Mange af udfordringerne, og forslagene til løsninger, kan have trafikale konsekvenser andre steder i bydelen. Der er derfor behov for en samlet analyse af trafikforholdene og på baggrund heraf et oplæg til en samlet trafikplan. Trafikanalysen skal kortlægge de nuværende forhold, samt hvilken effekt forskellige udvalgte tiltag vil have på hhv. trafikbelastning, støj, sikkerhed og klima. Udarbejdelse af udkast til trafikplan skal ske med involvering af lokaludvalgene.

Trafikanalysen og planen skal bl.a. forholde sig til:

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

I budget 2024 blev trafikplanen godkendt, medens byrumsplanen først blev godkendt under overførselssagen i 2024.

Trafikplanen blev godkendt med denne formulering:

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 trafikssikkerhed i området, skabe gode cykelforbindelser og sammenhæng i bydelen.

I analysen indarbejdes en overordnet vurdering af, hvilke effekter det vil have for trafikbelastning, støj, trafikssikkerhed 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.

Et halvt år senere vedtoges byrumsplanen med følgende formulering:

Fase 1 – Byrumsanalyse for Amager

Byrumsanalysens fase 1 forløber medio 2024- primo 2025.

Byrumsanalysen skal koordineres med trafikplanens fase 1 og desuden tage udgangspunkt i en analyse af muligheder for at flytte gadeparkering til parkering i konstruktion for at frigive plads til at forbedre byrumsforholdene.

Selve byrumsanalysen vil indeholde analyse af bydelens arkitektoniske, landskabelige og kulturhistoriske egenart, registrering og analyse af byliv herunder fodgænger- og opholdstællinger samt analyse af potentialer for øget begrønning af bydelens byrum.

Derudover vil den indeholde visualiseringer, kort med mere.

På baggrund af analyserne og indsamling af viden om lokale behov og udfordringer laves en beskrivelse af de overordnede muligheder for byrumsforbedringer på Amager, der kan fungere som et udkast til en byrumsplan med konkrete løsningsforslag, hvor byrumsløsninger og trafikale løsninger er tænkt sammen. Resultatet skal danne grundlag for fase 2, hvor en dialogproces skal kvalificere, hvor og hvordan byrummet kan indrettes, udformes og trafikbetjenes, så de konkrete tiltag tænkes sammen i en helhed.

Fase 2 – Dialog- og visionsproces med kvalificering af trafik- og byrumsplan og udarbejdelse af en vision for bydelen

Med udgangspunkt i udkast til henholdsvis en trafikplan og en byrumsplan for Amager gennemføres en dialogproces med det formål at kvalificere planerne yderligere i forhold til de lokale ønsker, samt at samle dem i en trafik- og byrumsplan. Arbejdet tilrettelægges i tæt samarbejde med Amager Øst og Amager Vest Lokaludvalg med inddragelse af borgere og andre relevante interessenter. Fase 2 forløber fra primo 2025-medio 2026.

Udviklingen af trafik- og byrumsplanen tager udgangspunkt i analyserne foretaget i fase 1, samt den viden og input der er indhentet fra lokale interessenter. Trafik- og Byrumsplanen vil indeholde konkrete løsningsforslag med prisoverslag og et forslag til en implementeringsplan. Planen skal give et fælles grundlag for prioritering og koordinering af indsatser og konkrete tiltag i byrummet på både kort og længere sigt.

Analysen vil kunne munde ud i mange forskelligartede indsatser, og det er derfor ikke muligt at angive et meningsfuldt estimat for anlægsomkostninger ved et kommende anlægsprojekt forud for analysens udarbejdelse.

Initiativet forventes afsluttet i juni 2026.

Allerede her er der en tydelig forskel på Lokaludvalgenes begrundelse for at ønske en trafik og byrumsplan og den plan der tegnede sig efter den politiske vedtagelse.

Lokaludvalgene oplevede og oplever stadig i højere og højere grad at vores bydele drukner i trafik. Vi opdagede at kommunen ikke havde overblik over trafikudviklingen, at man helt elementært ikke havde lagt tallene sammen når man lavede byudvikling. Vi ville have et overblik, og det har vi fået.

Fremkommelighed er det overordnet største problem i begge bydele. Det er bl.a. den direkte årsag til at vi har et stigende antal tomme erhvervsejendomme og flere virksomheder

overvejer at flytte væk fra Københavnsdelen af Amager. Men også for almindelige borgere er de voldsomt lange køer en daglig irritation.

Da det ikke fremgår af den politiske beslutning, indeholder den foreliggende plan ingen initiativer til at løse problemet med fremkommeligheden.

I forbindelse med udrulningen af Metroen er der blevet nedlagt mange busruter på Amager.

Lokaludvalgene ville gerne have en undersøgelse af hvordan vores borgeres transportmuligheder er. Har vi mange gangbesværede og handicappede som ikke længere kan komme hjemmefra fordi bussen til Metroen er nedlagt?

Økonomiforvaltningen tilbød os at vi kunne fremsætte ønske om én busrute, men at vi i øvrigt ikke måtte beskæftige os med kollektiv trafik. "Den stopper ikke ved bydelens grænser og så koster den penge". Citat fra en direktør i ØKF.

Da det heller ikke blev specificeret i de politiske beslutninger er resultatet, at den foreliggende trafik og byrumsplan ikke rummer noget som helst om kollektiv trafik.

Konklusion: Trafik og Byrumsplanen svarer ikke på Amager Vest Lokaludvalgs oprindelige spørgsmål og ønsker og har således fået meget begrænset betydning for løsningen af bydelens trafikale problemer.

Ud over at den kludrede politiske proces, hvor Byrumsplanen blev vedtaget med et halvt års forsinkelse, betød en forsinkelse af hele projektet, fik der indsneget sig en betydningsfuld sproglig ændring i beslutningen. Byrumsplanen skulle laves "i tæt samarbejde med Amager Vest og Øst Lokaludvalg" i modsætning til Trafikplanen, hvor der stod: "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."

Da rådgiverne på Byrumsplanen skulle stå for sammenskrivningen af hele Trafik og Byrumsplanen og insisterede på at stå for det alene, har vi fået en plan som Amager Vest Lokaludvalg har svært ved at tage ejerskab af. Rådgiver lavede f.eks. borgerinddragelse på steder og med metoder, som vi ikke havde tillid til. De fik også skrevet ind i planen at Amager Banens gamle tracé, som de to lokaludvalg har samarbejdet om i flere år for at skabe en biodiversitetssti, at den skal være en cykelsti.