

REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 21-09-2020

Mødedato Mandag d. 21. september 2020 kl. 22:25

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Behandling af bioaffald og tillægsaftale om I/S Amager Ressourcecenter (ARC).....	5
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Balder Mørk A Strategi for Ren luft 2030.....	7 8
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe, 2. viceborgmester Michael	17
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og 2. viceborgmester Michæ	20
Cykelstipprojekt på Platanvej.....	23
World Pride Parade og Pan Idræt den 21. august 2021.....	26
Orientering om informationsmateriale om klimatilpasning.....	28
Bevilling til EU projektet LINKS.....	30
Alhambravej 13-15 - Fældning af træ.....	31
Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmand Thyge Enevoldsen om f	34
Placering af lynladestation på pladsen bag Rådhuset.....	38
Affaldsgebyrer 2021.....	44

Punkt 267: Meddelelser

00.22.04-P35-4-19

Sagsfremstilling

a. Byggeklageenhedens afgørelse om manglene partshøring forud for nedrivningstilladelse, Niels Ebbesens Vej 29
By-, kultur- og miljøområdet gav i juni 2019 tilladelse til at nedrive alle bygninger på ejendommen Niels Ebbesens Vej 29.

Tilladelsen blev givet, efter at et flertal i By- og Miljøudvalget havde besluttet at gå videre med et projekt om opførelse af ny boligbebyggelse på ejendommen.

Der blev ikke foretaget partshøring i nedrivningssagen, da forvaltningen vurderede, at partshøring foretages om fremtidige (blivende) forhold og ikke selve processen vedrørende nedrivning og opførelse af ny bebyggelse.

Bygningen H.C. Ørsteds Vej 22H er bygget helt op til skel og tæt op af den tidligere fabriksbygning på Niels Ebbesens Vej 29, men der er tale om to selvstændige bygninger.

Bygherre (nedriver) har pligt til at varsle naboer forud for nedrivningens begyndelse, således at der er mulighed for at foretage de nødvendige forholdsregler. Dette fremgår af nedrivningstilladelsen.

Ejeren af bygningen H.C. Ørsteds Vej 22H har klaget til Byggeklageenheden over, at der er givet nedrivningstilladelse til de to bygninger på Niels Ebbesens Vej 29 bl.a. med henvisning til, at der ikke er foretaget forudgående partshøring.

Byggeklageenheden har afgjort, at det er en retlig mangel, at der ikke er foretaget partshøring. I afgørelsen er lagt vægt på, at en af bygningerne på Niels Ebbesens Vej 29 havde delt mur eller bygget helt op af klagerens ejendom, hvorfor det ikke kunne udelukkes, at der kunne ske skade på ejerens ejendom i forbindelse med nedrivningen.

Byggeklageenheden har derfor hjemvist sagen til fornyet behandling og afgørelse, hvilket betyder, at ejere af berørte naboejendomme skal partshøres, og der skal træffes en ny afgørelse i sagen.

Derudover skal det bemærkes, at bygningerne allerede er revet ned. Samlet set forventes den fornyede behandling derfor at stadfæste den tidligere givne nedrivningstilladelse.

b. Deltagelse i fælles klima VIP-projekter

Frederiksberg skal senest den 21. oktober 2020 meddele KKR Hovedstaden, om kommunen ønsker at deltage i et partnerskab om VIP-projekter på klimarådet.

Målet med de fælles klima VIP-projekter er at sikre politisk fokus på klimaindsatsen i hovedstadskommunerne, udbrede de gode erfaringer og sikre fælles løsninger, hvor det giver mening.

KKR Hovedstaden har besluttet at igangsætte følgende VIP-projekter:

1. Kommunale klima og energiplaner (DK2020)
2. Fælles indsats for at håndtere madspild og bioaffald
3. 100% grønne drivmidler i 2030
4. Cirkulære indkøb
5. Grønne pendlervaner
6. Energibesparelser i boliger
7. Fælles plan for plastaffald

VIP-projekterne vedrører indsatsområder, som Frederiksberg prioriterer og arbejder med i forvejen, blandt andet under klimafonden. Herudover er Frederiksberg allerede en del af DK2020 som pilotkommune.

Forvaltningen vurderer, at Frederiksberg vil få størst udbytte af at deltage aktivt i projekterne 100% grønne drivmidler i 2030, Grønne pendlervaner samt Cirkulære indkøb. Frederiksberg kan hente erfaring og viden gennem deltagelse i VIP-projekterne, som kan anvendes i arbejdet med klimafondsprojekterne Elbil by nr. 1- ladegaranti, Flere skal vælge delebiler og Styrkelse af bæ-redygtige indkøb. Frederiksberg har tilbudt sig som tovholder på projektet 100% grønne drivmidler sammen med Region Hovedstaden, der også deltager i partnerskabet.

Forvaltningen planlægger derfor, at Frederiksberg Kommune meddeler KKR Hovedstaden, at Frederiksberg Kommune ønsker at deltage i projekterne 100% grønne drivmidler i 2030, Grønne pendlervaner og Cirkulære indkøb.

Forvaltningen vil følge arbejdet med de øvrige klima VIP-projekter gennem de afrapporteringer, der forelægges kommunaldirektørkredsen (K29) og på årlige møder om projekterne, der holdes med kommunernes tekniske direktører.

Foreslås taget til efterretning.

c. Status evaluering af Nyt Bynet og linje 18

På By- og Miljøudvalgs mødet den 27. april 2020 fik By- og Miljøudvalget en status på Nyt Bynet efter et halvt år i drift. Sagen redegjorde for, at konsekvenserne af Covid-19 er så store for passagertallene, at det ikke er muligt at gennemføre en evaluering af Nyt Bynet på nuværende tidspunkt. Det gælder forsat. By- og Miljøudvalget blev i sagen lovet en yderligere sag, når der kommer passagertal, og det bliver muligt at vurdere mere om de enkelte linjer. Derudover ville forvaltningen sideløbende arbejde videre med mulighederne for ændret frekvens på linje 18.

Til orientering har man i Københavns Kommune indgået aftale om budget 2021, og her indgår der ikke nogle tilpasninger af busdriften og dermed heller ikke om en mulig højere frekvens på linje 18, hvilket er drøftet på embedsmandsniveau mellem de to kommuner. Årsagen er dels den store usikkerhed om busøkonomien i 2021 og frem på grund af Corona, og dels at Københavns Kommune ønsker at afvente Movias samlede evaluering af Nyt Bynet, før de tager stilling til eventuelle tilpasninger, der medfører merudgifter til busdriften for Københavns Kommune.

Frederiksberg Kommune har derfor ikke mulighed for på det nuværende grundlag at udvide frekvensen på linje 18, da det også vil skulle finansieres af Københavns Kommune.

d. Prototype for Frederiksberg lampen er opsat

By- og Miljøudvalget vedtog på mødet den 17. august at færdiggøre prototypen med henblik på opsætning i en kort testperiode.

Prototype af Frederiksberg Lampen er færdiggjort og opsat på Frederiksberg Alle, ved side indgangen til Frederiksberg kirkegård, over for nr. 80.

Lampen er malet i Frederiksberg grøn og lyser sammen med den øvrige vejbelysning. Masten er en standard mast, dog malet i Frederiksberg grøn, og armen som lampen hænger fra, er fremstillet specielt til ophængning af prototypen, så det bedst muligt ligner den, som er en del af forslaget.

Det er stadig en prototype og ikke et færdigt produkt, men fremstår meget tæt på den færdige lampe.

e. Værtsby for næste års Byplanmøde

På fredag vil Dansk Byplanlaboratorium udsende en pressemeddelelse om, at Frederiksberg og København er udpeget som værtsbyer for næste års Byplanmøde, der samtidig markerer 100 året for stiftelsen af byplanlaboratoriet.

Byplanmødet er den største, danske byplankonference, der hvert år samler flere hundrede fagfolk og politikere over to dage, med dels et pleumprogram dels forskellige seminarer og byvandring, arrangeret i samarbejde med værtsbyerne. Plenumprogrammet afholdes i DRs koncertsal.

f. Sag 273 Cykelstiprojekt på Platanvej – fældning af træer

Ved en fejl er det desværre i sag 273 på aftenens udvalgs møde ikke oplyst, at 4 af de træer der må fældes for at give plads til cykelstierne ud for Platanvej, er ca. 25 årige platantræer, der jf. lokalplanen for området (nr. 105) ikke må fældes uden tilladelse fra Kommunalbestyrelsen (By- og Miljøudvalget). Forvaltningen skal derfor foreslå, at udvalget i behandlingen af sagen træffer specifik beslutning om, at der gives tilladelse til fældning af de fire platantræer ud for Platanvej 14, idet der plantes kompenserende træer langs vejforløbet.

By- og Miljøudvalget besluttede at udskyde besigtigelsen på Rahbeks Allé, indtil klimaprojektet er gennemført.

Punkt 268: Behandling af bioaffald og tillægsaftale om I/S Amager Ressourcecenter (ARC)

00.17.20-A00-1-15

Resume

I henhold til aftale mellem de fem ejerkommuner i I/S Amager Ressourcecenter (ARC) skal ARC etablere et anlæg til behandling af kildesorteret mad-/bioaffald. I forlængelse heraf godkendte kommunen i juni 2020 en kompetenceoverdragelse af behandlingen af mad-/bioaffald til ARC fra 1. januar 2021. Godkendelsen skete med forbehold for igangværende forhandlinger mellem Folketingets partier. Forhandlingerne resulterede i en aftale om en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi den 16. juni 2020 (klimaafspraken). Klimaafspraken betyder, at kommunerne ikke kan behandle genanvendeligt affald. På den baggrund foreslås ejeraftalen om ARC tilpasset efter de nye rammevilkår, hvilket indebærer, at kompetenceoverdragelsen af behandlingen af mad-/bioaffald til ARC fastholdes, idet behandlingen udbydes i stedet for etablering af eget forbehandlingsanlæg.

Ejeraftalens øvrige vilkår forbliver uændrede, herunder muligheden for affaldsimport. Når KL har afsluttet deres arbejde med udmøntningen af klimaafspraken, og der er fundet en model for reduktion af affaldsforbrændingskapaciteten på nationalt niveau, kan det danne grundlag for en ny ejeraftale om genopretning af ARCs økonomi og CO₂-reduktioner, som kan vedtages inden udgangen af 2021.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller

1. at den godkendte låneramme til ARCs etablering af anlæg til behandling af bioaffald på ca. 62 mio. kr. bortfalder,
2. at den i kommunalbestyrelsen i juni 2020 godkendte kompetenceoverførsel af behandling af bioaffald til ARC pr. 1. januar 2021 fastholdes, idet behandlingen sikres ved udbud med det samme miljø- og klimamæssige sigte, som har ligget til grund for valg af den hidtidig planlagte løsning,
3. at tillægsaftale om I/S Amager Ressourcecenter, september 2020, jf. bilag 1, godkendes.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at den godkendte låneramme til ARCs etablering af anlæg til behandling af bioaffald på ca. 62 mio. kr. bortfalder,
2. at den i kommunalbestyrelsen i juni 2020 godkendte kompetenceoverførsel af behandling af bioaffald til ARC pr. 1. januar 2021 fastholdes, idet behandlingen sikres ved udbud med det samme miljø- og klimamæssige sigte, som har ligget til grund for valg af den hidtidig planlagte løsning,
3. at tillægsaftale om I/S Amager Ressourcecenter, september 2020, jf. bilag 1, godkendes.

Sagsfremstilling

Med henblik på at sikre de økonomiske forudsætninger for etablering og drift af ARC blev der i 2016 og 2018 vedtaget to tillæg til den oprindelige ejeraftale for ARC om blandt andet sikring af en meromsætning til ARC ved at Københavns Kommune kompetenceoverdrager sin affaldsindsamling til ARC, samt at der kan ske affaldsimport under forudsætning af etablering af CO₂-kompenserende tiltag (sorteringsanlæg til restaffald og biogasanlæg).

I henhold til tillæg til aftalen mellem de fem ejerkommuner skulle ARC således blandt andet etablere et anlæg til behandling af kildesorteret mad-/bioaffald. I forlængelse heraf godkendte kommunalbestyrelsen den 22. juni 2020 en ændring af ARCs vedtægt, så ARCs formål også omfatter biogasanlæg og forbehandlingsanlæg, hvilket indebærer en kompetenceoverdragelse fra kommunen. Samtidig blev der taget forbehold for eventuelle kommende ændringer i rammebetingelser/lovgivning som følge af forhandlinger i Folketinget.

Forhandlingerne mellem Folketingets partier endte med en bred aftale den 16. juni 2020 om en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi (klimaafspraken). Aftalen har mål om en klimaneutral affaldssektor i 2030 og bygger på mere ensartet sortering, øget genanvendelse og en reduktion af den nationale kapacitet til affaldsforbrænding. Klimaafspraken betyder blandt andet, at kommunerne ikke kan behandle genanvendeligt affald, men at det i stedet skal udbydes til behandling hos private virksomheder.

Da mad-/bioaffald er genanvendeligt affald, medfører klimaafspraken, at ARC som fælleskommunalt selskab ikke kan gennemføre det forudsatte projekt med at etablere et forbehandlingsanlæg til produktion af biogas, som var forudsat placeret i Solrød i samarbejde med firmaet Bigadan. Af hensyn til opsigelse af dette samarbejde skal ARC fritages for

forpligtelsen til at gennemføre projektet som ligger i ejeraftalen fra 2018. På den baggrund foreslås ejeraftalen om ARC tilrettet jf. bilag 1.

KL har påtaget sig opgaven med at udarbejde en plan for reduktion af den danske forbrændingskapacitet, herunder mindske mængderne af importaffald, hvilket vil resultere i meget mindre forbrænding og dermed sænke udledningen af drivhusgasser.

Øvrige elementer i ejeraftalen inklusive tillægsaftaler er uændrede, herunder muligheden for affaldsimport, indtil KL har afsluttet sit arbejde med udmøntningen af klimaaftalen, hvilket forventeligt vil være inden udgangen af 2021.

Kompetenceoverdragelsen vedrørende bioaffald fastholdes med virkning fra 1. januar 2021. Ved kompetenceoverdragelsen overtager ARC kommunernes eksisterende kontrakter. Herefter har ARC ansvaret for kontraktopfølgning og nye udbud.

Som en naturlig konsekvens af de ændrede rammebetingelser bortfalder behovet for optagelse af lån til forbehandlingsanlæg på 62 mio. kr.

Det andet af de to CO₂-kompenserende tiltag, eftersorteringsanlægget til restaffald, forventes umiddelbart fortsat at kunne etableres, men for at afklare eventuelle tvivlsspørgsmål angående anlæggets overensstemmelse med klimaftalen sendte ARCs ejerkommuner den 26. august 2020 et fælles brev til Klima-, energi- og forsyningsminister Dan Jørgensen og Miljøminister Lea Wermelin, jf. bilag 3.

Ejerkommunerne vil snarest muligt påbegynde drøftelser om mulige strategiske samarbejder og ejerkonstruktioner afhængigt af de fremtidige rammebetingelser.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

Tilpasningen af ARCs plan for genanvendelse og CO₂-fortrængning i forhold til de ændrede rammevilkår sikrer fortsat realisering af synergier ved fælles afsætning, hvilket er i tråd med klimaftalen.

Planen er en del af ejerkommunernes aftale om genopretning af selskabets økonomi og CO₂-fortrængning.

Økonomi

Samlet set er det på det foreliggende grundlag vanskeligt at pege på, hvordan udbudsløsningen påvirker økonomien ved behandling af mad-/bioaffald. Det er tidligere vurderet, at behandlingsprisen ved udbud ville være ca. 385-480 kr./ton sammenholdt med en pris på ca. 325 kr./ton ved en årlig mængde på 50.000 ton, hvilket er behæftet med en vis usikkerhed afhængig af blandt andet støtte- og rammevilkår. Ved en mængde på 30.000-40.000 ton/år blev det vurderet, at priserne ved egen behandling ville være på niveau med udbudsløsningen.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget, M, K

Bilag

Bilag 1 - Tillæg til ejerftale 2020

Bilag 2. Tillæg til tillægsaftale 2016

Bilag 3. Brev klimaministeren og miljøministeren august 2020

Punkt 269: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Balder Mørk Andersen om en samlet politik for biodiversitet

04.01.00-G01-116-20

Resume

Kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Balder Mørk Andersen har stillet forslag om en samlet politik for biodiversitet. Der pågår allerede et arbejde med en begrønningsstrategi for Frederiksberg Kommune, hvori ét af temaerne er biodiversitet. Udvalget skal beslutte, om forslaget skal tiltrædes.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslaget tiltrædes, idet biodiversitet indgår som et tema i en kommende begrønningsstrategi.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 22. juni 2020 følgende forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Balder Mørk Andersen om en samlet politik for biodiversitet.

"Forslag om at udarbejde en samlet politik til at beskytte, understøtte og løfte biodiversiteten på Frederiksberg.

Begrundelse

Ifølge Danmarks Naturfredningsforening har Danmarks natur aldrig været mere presset. Mere end 1.800 planter og dyr er i fare for at uddø. Biodiversitet handler ikke kun om landområder, og det er nødvendigt at indtænke det som et krav til planlægningen af ethvert lokalområde, uanset om der er tale om land, by eller storby. Landkommunen Mariagerfjord har allerede vedtaget en politik for biodiversitet, og selvom Frederiksberg er en storbykommune, har vi også mange små grønne oaser, parker og søområder med et rigt plante- og dyreliv, som vi skal sørge for at beskytte, understøtte og løfte.

Ønsket om at sikre biodiversitet står allerede i Frederiksbergstrategien, Kommune-, klimatilpasnings- og Bæredygtighedsplanen samt programmet Bæredygtigt Frederiksberg fra budget 2020. Og Frederiksberg Kommune har gennem årene allerede gennemført forskellige tiltag, som understøtter biodiversitet, herunder bl.a. at blive en bivenlig kommune og afskaffe brugen af pesticider på offentlige arealer. Mange af Frederiksberg Kommunes politikker berører således biodiversitet, men der findes ikke en samlet politik for området med en overordnet målsætning og konkrete initiativer. Derfor foreslår Socialdemokratiet og SF, at Frederiksberg Kommune i samarbejde med relevante aktører som Danmarks Naturfredningsforening, WWF, Friluftsrådet, Plan Bi, Dansk Botanisk Forening med flere udarbejder en samlet politik med det formål at beskytte, understøtte og løfte biodiversiteten på Frederiksberg."

Bemærkninger til forslaget

Som forslagsstillerne nævner, arbejder Frederiksberg Kommune allerede på mange tiltag for at understøtte biodiversiteten i kommunen. Herunder pågår udarbejdelsen af en samlet begrønningsstrategi for kommunen, hvor ét af temaerne er biodiversitet. Forinden forelæggelse af et udkast til Begrønningsstrategien for udvalget, vil der blive indgået dialog med relevante aktører i regi af Det grønne råd. Efterfølgende vil strategien blive forelagt udvalget, hvilket forventeligt vil ske primo 2021.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at en begrønningsstrategi, der også har fokus på biodiversitet, vil være et godt grundlag for det videre arbejde med at løfte biodiversiteten på Frederiksberg, og at forslaget på den baggrund kan tiltrædes.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget, m, k

Punkt 270: Strategi for Ren luft 2030

09.10.12-G01-1-18

Resume

Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med budget 2019 afsat 300.000 kr. til udarbejdelse af en ny strategi for bekæmpelse af luftforurening. Med denne sag forelægges et første udkast til strategi for Ren luft 2030 til drøftelse i By- og Miljøudvalget. Der forelægges tillige et udkast til henvendelse til regeringen/folketinget om justering af visse statslige rammer for visse virkemidler i strategien, da de eksisterende rammer ikke giver kommunerne tilstrækkelige handlemuligheder.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at færdiggøre forslag til Strategi for Ren luft 2030, idet der i strategien medtages udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler, hvor krav til udslip fra lette dieselkøretøjer ændres fra Euronorm 5 til Euronorm 5b, en skærpet indsats over for brændeovnsforurening og fremrykning af mål for eldrevne busser fra idag 2030 til 2025, jf. budgetforliget, samt at der skrives til regeringen og folkettinget med henblik på opfordring til ny statslig lovgivning, som muliggør realisering af visse af strategiens centrale indsatser.

Indstilling

By-, Kultur, - og Miljøområdet indstiller,

1. at forslag til Strategi for Ren luft 2030 drøftes med henblik på udarbejdelse af et revideret forslag til beslutning,
2. at udvalget særligt drøfter, om følgende indsatser/virkemidler ønskes medtaget i strategien; Udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler (1), Skærpet indsats over for brændeovnsforurening (2), Fremrykning af mål for eldrevne busser fra idag 2030 til 2025 (3),
3. om der skal skrives til regeringen og folkettinget med henblik på opfordring til ny statslig lovgivning som muliggør realisering af visse af strategiens centrale indsatser.

Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte sagen den 17. august 2020, idet udvalget bad om at få belyst følgende punkter:

- Forskellen på reference til Euronorm 5a ct. Euronorm 5b. Der blev anmodet om en "third opinion", gerne fra Rådet for Grøn omstilling.
- En nærmere beskrivelse af anbefalinger og udviklinger fra Københavns Kommunes nedsatte ekspertpanel (nævnt i sagen).

Forskellen på reference til Euronorm 5a ct. Euronorm 5b. Der blev anmodet om en "third opinion", gerne fra Rådet fra Grøn omstilling

Det fremgår af Euronorm 5a og 5b normerne, at normerne fastsætter de samme krav til udslip af partikelmasse og NOx. Eneste forskel er, at Euronorm 5b også stiller krav om maksimalt partikelantal. Spørgsmålet om dette har nogen praktisk betydning har været forlagt Rådet for Grøn omstilling. Rådet anfører: "Det bør bestemmes være euronorm 5b, hvor der blev indført antalskrav for partikler for lette køretøjer, hvilket sikrede partikelfiltre på dieselbilerne. I forhold til eftermontering af partikelfiltre er det vigtigt at være opmærksom på, at der eksisterer "åbne" og "lukkede" partikelfiltre - de åbne har en meget dårlig renseseffekt. Derfor bør altid stilles krav om "lukkede partikelfiltre" de såkaldte wall-flow filtre. Det bedste er bare at henvise til, at dieselbiler med eftermonterede filtre skal kunne opfylde euro 5b normen."

Beskrivelse af anbefalinger og udviklinger fra Københavns Kommunes nedsatte ekspertpanel

By-, kultur-, og miljøområdet har i det vedlagte notat lavet en oversigt over de 16 anbefalinger, som ekspertpanelet har givet Københavns Kommune. Anbefalingerne falder i tre grupper; Anbefalinger til at sænke niveauer af luftforurening i Københavns kommune, anbefalinger til at mindske borgernes eksponering (udsættelse) for luftforurening samt anbefalinger til yderligere undersøgelser. Anbefalinger er i notatet relateret til Strategi for ren luft 2030. De 16 anbefalinger fra ekspertgruppen har senest været drøftet i Københavns Kommune på Sundheds- og Omsorgsudvalgets møde den 20. august 2020. Der er i Københavns Kommune endnu ikke truffet beslutning om at gå videre med hele eller dele af anbefalingerne. Der er ikke i relation til anbefalingerne opgjort økonomi. By-, kultur- og miljørådets gennemgang af anbefalingerne viser, at anbefalingerne, med de af udvalget drøftede ændringer, generelt er medtaget i Strategi for ren luft 2030. Følgende er dog pt. ikke medtaget: Anbefaling om juridisk analyse for begrænsning af brændeovnsforurening (anbefaling 4), Anbefaling om vejafgiftssystem (anbefaling 9), Anbefaling om et kort med ruter med lav eksponering (anbefaling 11) samt anbefaling om følsomhedsanalyse for sod (anbefaling 16).

By-, kultur-, og miljørådets vurdering

Det er by-, kultur- og miljørådets vurdering, at alle relevante anbefalinger fra ekspertgruppen i store træk er indarbejdet i strategien. Anbefalingen (4) om en kommunal juridisk analyse for begrænsning af brændeovnsrøg (forbud etc.) vurderes ikke at være relevant, da det sidestillet med strategien forslås, at der rettes henvendelse til

Regering/Folketing om blandt andet begrænsning af brændeovnsforurening, herunder fastsættelse af nødvendigt regelgrundlag. Anbefalingen (9) om vejafgiftsystem (betalingsring, roadpricing, anbefaling) er ikke medtaget, da der er nedsat en statslig kommission (Transportkommissionen), som netop er kommet med forslag til muligheder for "grøn omstilling" af afgiftssystemet for benzin- og dieslbiler, der pt. andrager 50 mia. kr. i statslig provenu. En stillingtagen hertil vurderes med fordel at kunne afvente drøftelsen af kommissionens anbefalinger. Anbefalingen (11) om et kort med ruter med lav eksponering kan, såfremt det ønskes, medtages i TEMA om eksponering. Anbefalingen om udarbejdelse af en sodanalyse (16) er ikke medtaget, da dette mere har forskningsmæssig karakter, og derfor ikke vurderes at være en kommunal opgave. Under TEMA om eksponering foreslås i stedet medtaget et generelt kommunalt ønske om mere forskning og viden på området, særligt i forhold til området sod og ultrafine partikler og deres sundhedsmæssige betydning. Relaterede udgifter hertil forudsættes afholdt af staten, forskningsfonde m.v.

I forhold til spørgsmålet om Euronorm 5b fremfor Euronorm 5a er det by-, kultur- og miljøområdet vurdering, at krav om Euronorm 5b fremfor 5a principielt er en fordel, men at det nok, - da de fleste dieselpersonbiler bruger lukkede filtre, næppe har så stor betydning, jf. tidligere besvarelser af spørgsmålet med reference til Århus Universitet/DCE og Miljøministeriet. Ønsker man at være så restriktiv som mulig, bør kravet dog, efter by-, kultur- og miljøområdets vurdering, være 5b. Nævnte kan indskrives i strategien, såfremt udvalget ønsker dette.

Opsummering af forslag til ændringer/tilføjelser; Der kan indskrives i brev og strategi, at Euronorm 5 bør være Euronorm 5b. Derudover tilføjes under TEMA om eksponering, at der udarbejdes et kort med ruter med lav eksponering, f.eks. til rekreativ brug. Under TEMA om eksponering omtales ønsket om mere viden og forskning på området "sod og ultrafine partikler" - og de sundhedsmæssige konsekvenser heraf.

Tidligere sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte den 8. juni 2020 sagen efter drøftelse, idet udvalget bad om at få belyst følgende punkter:

- Muligheden for Euronorm 5b i stedet for 5a
- Supplering af brevet til regeringen
- Målsætning om udskiftning af brændeovne/forsyning af partikelfiltre fremrykkes til 2025
- Sundhedsfagligt vue på planen

Muligheden for Euronorm 5b i stedet for 5a

By-, kultur- og miljøområdet har for en 'second opinion' forespurgt Miljøministeriet om evt. hensigtsmæssighed ved at stille krav om Euronorm 5b i stedet for Euronorm 5a. Ministeriet henviser til, at der ved implementering af lovgivningen for skærpede miljøzoner, omfattende små varebiler, som kan sidestillet med personbiler i forhold til euronormerne ikke er sondret mellem de forskellige underkategorier af euronormer 5, med henvisning til, at alle Euronorm 5 køretøjer er fabriksmonteret med partikelfiltre for at kunne overholde udledningskravene og udledningen derfor er meget lille. By-, kultur- og miljøområdet skal derfor henvise til det tidligere afgivne svar som (forsat) retvisende.

Supplering af brevet til regeringen

Udvalget bad om, at der i brevet til regeringen supplerende opfordres til en statslig støtteordning, der skal sikre en hurtig udskiftning af ældre forurenende brændeovne, alternativt at disse forsynes med partikelfiltre.

By-, kultur- og miljøområdet har tilføjet et forslag til formulering i brevet (udkast vedlagt).

Målsætning om udskiftning af brændeovne/forsyning af partikelfiltre fremrykkes til 2025

En fremrykning af målsætningen med nævnte forbehold fra 2030 til 2025 kan, såfremt det ønskes, indskrives i målsætningsafsnittet for brændeovne (jf. temaet i strategien side 18 mv.). Året 2030 i eksisterende forslag er forslået, fordi det tidsmæssigt er sammenhængende med krav om reduktionsmål for partikler, som Danmark ifølge EU's NEC-direktiv skal opnå senest i 2030 samtidig med, at det må forventes, at udbredelsen af partikelfiltre kommercielt vil tage en vis tid, selvom de allerede er tilgængelige nu.

Sundhedsfagligt vue på planen

Såvel kortlægningsrapporten som virkemiddelkataloget, som danner baggrund for strategien, er udarbejdet af Århus Universitet/DCE, som står for den nationale overvågning af luftforureningen i Danmark samt udarbejdelse af fagtekniske rapporter mv. på området. De sundhedsmæssige og sundhedsøkonomiske opgørelser er udarbejdet med de nyeste metoder og indeholder opgørelser for alle centrale sundhedsmæssige parametre – særligt partikler og som noget nyt nu også NOx'er (NO₂, som er den sundhedsskadelige komponent i NO'er). Ved beregningerne og opgørelser af de sundhedsmæssige konsekvenser med det såkaldte EVA system er der anvendt de seneste tal fra finansministeriet om værdien af et statistisk liv.

Der er stor usikkerhed om, hvilke type af partikler, der giver de største helbredseffekter. I dag anvender man PM_{2,5}, som mål for farligheden, da man her har de bedst dokumenterede sundhedsmæssige relationer. Det antages, at der udover størrelsen ved partiklerne også er en række andre egenskaber ved partiklerne, som har betydning for deres farlighed, f.eks. kemisk sammensætning, fysiske egenskaber, overfladeegenskaber, formen - om de er væskedråber eller på fast form. Nævnte anvendes af kritikere af brændeovnsrøgs farlighed til at anføre, at brændeovnsrøg (og partikler heri) ikke kan sammenlignes med andre partikler og derfor ikke er så farlige. Ifølge DCE/Århus Universitet er der i dag, med den nuværende viden, ikke sundhedsmæssigt belæg for at skelne mellem helbredseffekterne af partikler med forskellig kemisk sammensætning, f.eks. fra brændeovnsrøg. By-, kultur-, og miljøområdet skal for en uddybning af problemstillingen vedr. farligheden af partikler generelt henvise til kortlægningsrapportens afsnit 7 – Diskussion af usikkerheder. De Økonomiske Vismænd har lavet en samfundsmæssig analyse af forskellige initiativer overfor brændeovnsforurening. De

samfundsøkonomiske gevinster på landsplan er beregnet til 1-3 mia. kr. om året afhængig af initiativets karakter (forbud, skrotning, afgifter). Konklusionen er generelt, at indsatser overfor brændeovnsforurening har et meget stort positivt samfundsøkonomisk potentiale.

By-, kultur- og miljørådets vurdering

By-, kultur- og miljørådet vurderer, at strategien er baseret på det teknisk og sundhedsmæssige mest opdaterede materiale, anno 2020. I relation til fremrykkelse af målet skrotning af ældre brændeovne og montering af partikelfilter, under forudsætning af statslig støtteordning, er det by-, kultur-, og miljørådets vurdering, at dette teknisk kan blive vanskeligt at nå allerede i 2025.

Tidligere sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte på mødet den 27. april sagen efter drøftelse. By-, kultur-, og miljørådet skal til de på mødet faldne bemærkninger anføre følgende;

1) Udvalget ønskede flere aktivitetsforslag, der ikke kræver væsentlige rammeforudsætninger, som f.eks. "vejledninger" til skoler og daginstitutioner om jævnlig udluftning, at undgå at bussen, der skal køre børnene i skoven, holder i tomgang o.lign".

Det foreslås, at der i forbindelse med udarbejdelsen af et revideret forslag udarbejdes et nyt TEMA – f.eks. "Forebyggelse af luftforurening og eksponering", som fastsætter strategier og initiativer til, hvorledes den enkelte selv kan bidrage til at reducere luftforureningen f.eks. via miljøvenlig kørsel (undgå korte ture, tag cyklen, undgå tomgangskørsel), samt initiativer til, hvorledes eksponeringen/udsættelsen for den enkelte borger/gruppe kan reduceres, f.eks. ved øget vejledning til følsomme grupper.

2) I tilknytning til denne drøftelse bad udvalget om, at brevudkastet til regeringen modificeres - en blødere formulering, så "vi kan ikke gøre mere" går på der, hvor der skal lovændring til (er lidt for "bastant" i udkastet).

Der er vedlagt et revideret udkast.

3) Kan daginstitutioner og skoler plottes ind på kort, så man kan se hvor børnene er forureningsbilledet? De højeste forureningskoncentrationer (jf. NO2-kort, vedlagt) findes i nærheden af trafikvejene. Generelt er kommunens institutioner spredt "pænt" ud over byen, men som det ses af GIS-kort er der også flere, der er placeret tæt på de trafikerede veje. Kort over nævnte foreslås indbygget i strategien. Ifølge Børne- og Ungeområdet er der i dag anbefalinger til institutioner omkring sundhedshygiejniske forhold, som dog ikke specifikt omhandler ekstern (ude) luftforurening. Umiddelbart virker det således relevant, for særligt udsatte institutioner, at udarbejde mere specifik vejledning omkring luftforurening, f.eks. at udluftning med fordel kan ske længst væk fra gadesiden.

4) En vurdering af, om nul-emissionszoner er relevante at medtage?

Begrebet "nul-emissionszoner" bruges i dag i et beslutningsforslag

<https://www.ft.dk/samling/20191/beslutningsforslag/b98/index.htm>), som pt. er under udvalgsbehandling i folketinget.

Begrebet "nulemissionszone" er dog ikke præcist defineret i forslaget, men tanken er formentlig, at en kommune skal kunne definere et afgrænset byområde, hvor der kun er nuludslipskøretøjer (zero emissions). I Sverige har man givet kommunerne mulighed for at indføre en zone (såkaldt klasse 3 zone) hvor alene elbiler og hybrid plug-in køretøjer må køre. Ingen kommuner har dog indført dette endnu. I London bruger man begrebet "Ultra Low Emission Zones" om en zone, hvor der fra 2019 er krav om Euro 6. Den officielle betegnelse i danske love/bekendtgørelser for miljøzoner er miljøzoner eller ren-luftzoner. En såkaldt "nulemissionszone" findes således ikke i dag, og vil således kræve ny statslig lovgivning med nærmere definition af zonen og dets krav. Umiddelbart er det således ikke relevant at medtage nul-emissionszoner.

5) En vurdering af, om der skal refereres til Euronorm 5b i stedet for blot 5 ("menes at være mere restriktiv")

Euronorm 5b – persondieselbiler – stiller i princippet de samme krav til køretøjernes udslip som Euro 5a, men har også krav om måling for partikelantal. Dette er principielt en fordel, men den praktiske forskel er ifølge Århus Universitet sandsynligvis ikke så stor, da rigtigt mange personbiler med Euro 5 har lukket partikelfilter, som også er effektive overfor ultrafine partikler.

6) Dialog med Frederiksberg Erhverv: Hvor tænker de, man kan sætte ind?

By-, kultur-, og miljørådet har haft en indledende kontakt til Frederiksberg Erhverv. Indsatserne i relation til erhvervslivet tænkes primært at omhandle fremme af den grønne mobilitet. Miljøvenlig varetransport, vi cykler til arbejde kampagne etc. By-, kultur-, og miljørådet skal forslå, at inddragelsen af Frederiksberg Erhverv i relation til Temaet Grøn Mobilitet drøftes nærmere i forbindelse med udarbejdelsen af et revideret udkast.

7) En nærmere redegørelse for, hvor meget partikelfiltre rent teknisk kan reducere emissioner med for dieselbiler og brændeovne, for bilernes vedkommende evt. "opdelt på normer".

Filtrerets effektivitet afhænger af filterets konstruktion, om det lukket eller åbent etc.

Generelt kan man ifølge Århus Universitet/DCE anføre følgende om partikelfiler og deres effektivitet:

Busser/lastbiler/varebiler/personbiler (med lukkede filtre - mindst 90 % effektivitet), varebiler (åbne filtre – som lovens minimumskrav forskriver – 30%), brændeovne 70-75 % effektivitet, dog 95 % for ultrafine partikler, jf. eksempelvis artikel om ny producent på markedet. Lukkede filtre er desuden generelt meget effektive – i modsætning til åbne filtre – overfor ultrafine partikler. By-, kultur-, og miljørådet skal foreslå, at det i strategien præciseres, at partikelfiltre skal være effektive, også overfor ultrafine partikler.

8) En vurdering af forventningen til partikelfiltre til brændeovne, hvornår kommer de på markedet, pris?

En fynsk virksomhed er klar til markedet til private brændeovne med et partikelfilter baseret på det elektrostatiske princip med en anslået pris på ca. 14.000 kr. (artikel vedlægges). Priserne forventes at falde yderligere, såfremt der kan opnås masseproduktion. Det er således by-, kultur- og miljøområdet opfattelse, at partikelfiltre snart vil være kommercielt tilgængelige på markedet til rimelige priser.

9) Udvalget har tidligere set fordeling af belastningen fra brændeovne på forskellige geografiske områder – kan de få en sådan igen?

Der har ikke tidligere været forelagt en sådan fordeling for udvalget. Ifølge den lokale skorstensfejermester er fordelingen af brændeovne i kommunen forholdsvis jævnt fordelt. Frederiksberg har ikke egentlige brændeovnsvarterer – typisk meget store villakvarterer – hvor man ser en meget høj koncentration af brændeovnsforurening. Brændeovne findes såvel i villa- som i etageejendomme på Frederiksberg. By-, kultur-, og miljøområdet har bedt DCE/Århus universitet om at lave en opgørelse, på baggrund af deres statistiske oplysninger indhentet under udarbejdelse af Kortlægningsrapporten (vedlagt). Kortene (vedlagt) viser generelt øgede koncentrationer/bidrag i nordvest, sydvest og sydøst af Frederiksberg. Kort kan således medtages i revideret udkast.

10) Fordeling af problemet med brændeovne på geografi (set tidligere).

Det skal anføres, at der kun modtages få klager over brug af brændeovne – typisk 2-3 stk. om året. DCE/Århus Universitet har udført udtræk over placeringen og koncentrationen af brændeovnsforurening. Dette foreslås medtages i revideret udkast til strategi.

11) En redegørelse for tanker og initiativer i de større byer, vi normalt sammenligner os med - Århus, København, Odense – både m.h.t. brændeovne og miljøzoner.

Borgmestrene i København, Århus, Odense, Aalborg (alle miljøzonekommuner) har i efteråret 2019 været fremme med fælles ønsker om udvidelse af miljøzone med persondieselmotorer; Euro 5 i 2022 og Euro 6 i 2025, jf. separat sag herom. Et af Københavns Kommune nedsat, ekspertråd har givet anbefalinger til indsatser overfor luftforurening, som pt. er under politisk behandling i Københavns Kommune. Anbefalingerne omfatter blandt andet miljøzone med dieselpersonbiler, forbud mod brændeovne, indsats mod pizzabrændeovne, brug af vejskatter (roadpricing) samt øget fokus på den skadelige eksponering (udsættelse) fra luftforurening samt øget overvågning/måling samt viden om ultrafine partikler. Alle kommunerne har oplysninger om forebyggelse af brændeovnsforurening på f.eks. hjemmesiden, men ingen har lokal forskrift – som Frederiksberg – til begrænsning af brændeovnsforurening. Odense Kommune har netop påbegyndt arbejdet med kortlægning af luftforureningen samt udarbejdelse af et virkemiddelkatalog - analogt til Frederiksberg. By-, kultur-, miljøområdet skal her foreslå, at pizzabrændeovne specifikt nævnes som indsatsområde samt at ønsket om mere overvågning/måling tydeliggøres under temaet "Samarbejde og Overvågning". Det tilføjes her, at Frederiksberg – ultimo 2020 – forventes at have adgang til "Google målinger" af ultrafine partikler for Frederiksberg.

12) Udvalget ønskede at skorstensfejerner (-lauget) får lejlighed til at udtrykke deres syn på brændeovne og initiativer. By-, kultur- og miljøområdet har haft en indledende drøftelse med miljørepræsentanten for skorstensfejermesterlauget. Generelt er det laugets opfattelse, at brændeovne ikke er så stort et problem miljømæssigt, som der gives udtryk for, og at meget forurening fra brændeovne kan forebygges via korrekt brug og optænding samt ved fremme af miljøvenlige ovne (skrotningsordning). Lauget er generelt positive overfor muligheder for brug af partikelfilter, men nævner, at der ved evt. krav bør være en økonomisk afvejning. By-, kultur- og miljøområdet skal foreslå, at skorstensfejermesterlauget yderligere inddrages i forbindelse med høringen af strategien.

13) Der var enighed i udvalget om, at man meget gerne vil gå forrest på Frederiksberg, b.la. m.h.t. at få sat gang i montering af partikelfiltre på brændeovne

By-, kultur, og miljøområdet skal her foreslå, at dette mere specifikt søges udtrykt i målformuleringer og indsatser i strategien.

Dette fører frem til følgende forslag til tilføjelser, som medtages i et revideret forslag:

Nyt TEMA – forebyggelse af luftforurening og eksponering	Der udarbejdes et nyt TEMA med strategier og initiativer til, hvorledes den enkelte selv kan bidrage til at reducere luftforureningen f.eks. via miljøvenlig kørsel (undgå korte ture, tag cyklen, undgå tomgangskørsel), samt initiativer til, hvorledes eksponeringen/udsættelsen for den enkelte borger/gruppe kan reduceres, f.eks. ved øget vejledning til følsomme grupper.
--	---

Revideret brev Regering/Folketing	Udkast vedlagt
-----------------------------------	----------------

Kort over institutioner og luftforurening	Kort over institutioner og skoler med placering, i relation til trafikveje og NO2 forurening, anføres i nyt TEMA
---	--

Dialog med Frederiksberg Erhverv	På baggrund af en dialog med Frederiksberg Erhverv udarbejdes konkrete forslag til initiativer/samarbejder:
----------------------------------	---

	Grøn mobilitet; f.eks. miljøvenlig varekørsel, vi cykler til arbejde etc.
Partikelfilter effektivitet	Tilkendegives, at partikelfiltre skal have høj effektivitet, som f.eks. lukkede filtre, og være effektive også overfor ultrafine partikler
Geografisk kort over brændeovnsforurening	DCE kort med geografisk partikelforureningskort fra brændeovne på Frederiksberg medtages under brændeovnstema.
Pizzabrændeovne	Indsats overfor pizzabrændeovne anføres specifikt.
Øget overvågning/måling	Tydeliggøres strategisk – samt at Frederiksberg ultimo 2020 har Google målinger over ultrafine partikler på Frederiksberg
Inddragelse – høring skorstensfejemesterlaugetet mv.	Det foreslås, at strategien, når den er godkendt af udvalget, sendes i høring hos blandt andet miljøzonekommuner, Region Hovedstaden, skorstensfejemesterlauget, Det økologiske råd, FDM, grønne miljøorganisationer mv.
Frederiksberg som foregangskommune	Det anføres i såvel mål som visioner at Frederiksberg ønsker at være forgangskommune på området, f.eks. ved at brugen af partikelfiltre fremmes lovgivningsmæssigt og økonomisk i områder som Frederiksberg med forhøjet luftforurening.

By-, kultur-, og miljøudvalgets vurdering.

Det er by-, kultur-, og miljøudvalgets vurdering, at det på baggrund af de faldne bemærkninger og præciseringer, jf. opsamlingskema er muligt at udarbejde et revideret forslag, som efter sommerferien kan forelægges udvalget til godkendelse.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med budget 2019 afsat 300.000 kr. til udarbejdelse af en strategi for bekæmpelse af luftforurening til afløsning af den eksisterende fra 2012. Det anføres i budgetforlig 2019: "Luften skal være renere på Frederiksberg. Derfor skal der udarbejdes en ny ambitiøs strategi for bekæmpelse af luftforurening, bl.a. på baggrund af de muligheder, som ny statslig lovgivning forventes at give." By- og Miljøudvalget anmodede desuden på mødet den 19. august 2020 om at, "bekæmpelse af luftforurening fra biler medtages i strategien".

I forbindelse med projektet har By-, Kultur-, og Miljøområdet fået Århus Universitet/DCE til at udarbejde to teknisk videnskabelige baggrundsrapporter, som henholdsvis kortlægger luftforureningen i Frederiksberg Kommune samt opstiller forslag til virkemidler. Rapporterne danner, sammen med kommunens eksisterende strategier og planer (Frederiksbergstrategien, Elbil-strategien m.fl.), baggrund for forslaget til Strategi for Ren luft 2030.

Kortlægningen

Kortlægningen viser, at luftforureningen generelt er faldende, men der er stadig betydelige udfordringer med at sikre borgerne en god luftkvalitet – især i forhold til partikelforurening og forurening med NOx'er. De gældende EU grænseværdier for de mest kritiske stoffer PM2,5 og NO2 er i dag overholdt. Men niveauerne for partikler - PM2,5 er overskredet i hele kommunen såvel i gadeniveau som i "Bybaggrund" (parker etc.), når niveauerne sammenholdes med de rent sundhedsmæssige retningslinjer fra WHO (Verdenssundhedsorganisationen).

En opgørelse af de lokale kilder i Frederiksberg viser, at brændeovnene står for den største partikeludledning - ca. 46 %. Vejtransporten er den største udleder af NOx med ca. 82 %. De lokale kilder bidrager dog kun lidt til den samlede luftforurening. Beregninger viser, at ca. 7 % af koncentrationen af NO2 i "Bybaggrund" og 2 % for PM2,5 stammer fra de lokale kilder. En stor del af luftforureningen er således udefrakommende.

Det anslås, at al luftforurening er skyld i ca. 76 for tidlige dødsfald på Frederiksberg, samt at de årlige omkostninger til for tidlig død og sygdom andrager ca. 1,5 mia. kr. Kun to af de for tidlige dødsfald kan henføres til de lokale kilder. Niveaue for ultrafine partikler, som der i dag ikke findes grænseværdier for, er faldende men stadig forhøjet i forhold til niveauerne uden for byen. By-, Kultur-, og Miljøområdet skal generelt anføre, at der er betydelig usikkerhed knyttet til særligt de sundhedsmæssige opgørelser, herunder er der stor usikkerhed om farligheden af de forskellige typer af partikler. Ifølge WHO er vidensgrundlaget for ultrafine partikler endnu ikke tilstrækkeligt til, at de kan indgå i beregningerne af helbredseffekter. Opgørelserne kan derfor undervurdere det lokale bidrags sundhedsmæssige betydning, hvad angår de ultrafine partikler og sod fra den lokale trafik og de lokale brændeovne.

Virkemidler

DCE/Århus Universitet har vurderet mulige virkemidler og deres miljømæssige effekt på en skala fra 1 til 5 i relation til luftforurening, hvor 1 angiver den mindste effekt, og 5 angiver den største positive miljøeffekt. For en komplet oversigt over de undersøgte virkemidler og deres effekt skal By-, Kultur-, og Miljøområdet henvise til separat oversigtsskema i strategien (side 13, tabel 4). Virkemidlerne omfatter både allerede, af Frederiksberg Kommune, besluttede og anvendte virkemidler samt en række nye tiltag. Tiltag, som primært vil skulle gennemføres i samarbejde med andre og/eller kræve ny lovgivning for at kunne realiseres.

Eksisterende og allerede besluttede virkemidler

Elektificering af transportsektoren - Elbilstrategi 2030

Frederiksberg Kommunens Elbilstrategi 2030, som er vedtaget i januar 2019 af kommunalbestyrelsen, omfatter fire strategiske indsatsområder; Kommunens egne køretøjer, Udbud af kørsel, Kollektiv transport samt Den private bilpark. Indsætterne omfatter blandt andet, at kommunens egne køretøjer, den udbudte kørsel og den kollektive bustransport senest i 2030 skal være 90-100 % emissionsfrie. For den private bilpark er der et mål om at 20 % af de indregistrerede køretøjer er eldrevne eller plug-in hybrider senest i 2030. Der er i forbindelse med Klimafonden afsat 1 mio. kr. årligt i perioden til opsætning af ladestander. Strategien revideres hvert 4 år. DCE vurderer potentialet for miljøeffekten til 5*.

Udvidelse af miljøzonen med dieselvarebiler

Kommunalbestyrelsen har juni 2019 besluttet af udvide - efter ændret lovgivning - miljøzonen til også at omfatte dieselvarebiler. Varebiler står for ca. 30 % af udslippet af partikler fra trafikken. Der er afsat 1,8 mio. kr. til implementering af zonen i 2020 til skiltning, eftermontering af partikelfilter på kommunale køretøjer samt information og fælles hjemmeside om den nye ordning. Implementering af zonen gennemført i samarbejde med de øvrige miljøzonekommuner; København, Århus, Aalborg og Odense. Zonen træder i kraft medio 2020. DCE har ikke specifikt vurderet effekten af allerede besluttede tiltag.

Styrkelse af den kollektive transport og den bæredygtige mobilitet

Den kollektive trafik på Frederiksberg er styrket med opstarten af Cityringen i september 2019, hvilket har givet Frederiksberg 3 nye metrostationer. Der er samtidig sket en tilpasning af busruterne og Nyt Bynet er opstartet. Det betyder blandt andet, at Linje 2A og Linje 18 fra december 2019 er overgået til fuld eldrift. Frederiksbergbusserne er EEV busser med påsat partikelfilter, hvilket betyder, at de overholder Euronorm 6. Movias nuværende mål fastsætter, at alle deres busser senest i 2030 er emissionsfrie (f.eks. eldrevne).

Frederiksberg har et mål om at være Danmarks mest cyklende by, hvor minimum 40 % af alle ture foretages på cykel. Pt. er tallet 31 % (2018 tal). I 2020 udarbejdes der en mobilitetspolitik, der skal samle og sætte retning for arbejdet med de forskellige transportformer, trafikplanlægning, trafikafvikling og oplevelsen af byen og dets rum. I Frederiksbergstrategi 2020 er der strategiske indsatser for styrkelse af den kollektive trafik; mere metro (Ny Ellebjerg linjen), fremme af delebiler m.m. DCE vurderer potentialet for miljøeffekten til 2*.

Byplanlægning - placering af miljøfølsomme institutioner

I byplanlægningen - f.eks. lokalplaner - arbejdes der på placering og indretning af f.eks. følsomme institutioner og opholdsarealer for at reducere påvirkningen fra luftforureningen. Ved at placere bygninger hensigtsmæssigt kan de virke som skærm mod forureningen, samtidig med at man ved f.eks. at trække luft ind fra bygningens bagside (væk fra vejen) kan reducere påvirkningen. DCE vurderer potentialet for miljøeffekten til 1-2*.

Tilsyn med brændeovne og kampagner for miljørigtig fyring

Der er ca. 1650 brændeovne, pejse og lign. på Frederiksberg. Kommunen fører løbende tilsyn med klager over gener. Generelt modtages få klager - 2-3 om året. Klagerne behandles efter kommunens brændeovnsforskrift. I samarbejde med byens skorstensfejermester er der løbende gennemført kampagner for miljørigtig fyring i brændeovne. DCE har vurderet potentialet for miljøeffekten af hvert af tiltagene til 1*.

Brug af Photokatalyserende belægninger

Frederiksberg har siden 2019 anvendt photokatalyserende belægninger til NOx fjernelse, f.eks. på fortove på Roskildevej, Finsensvej og Langelands Plads. I 2020 forventes gennemført et forsøg på en større vejstrækning. Der er afsat 200.000 kr. årligt til indsatsen. DCE har vurderet potentialet for miljøeffekten til 1*.

Nye virkemidler som kan medtages i strategien

Baseret på baggrundsrapporten om virkemidler, skal forvaltningen foreslå, at By- og Miljøudvalget særligt drøfter følgende mulige nye virkemidler – hvoraf de to førstnævnte har en vurderet høj effekt på luftforurening og sidstnævnte er genstand for aktuel politisk drøftelse:

Udvidelse af miljøzonen med persondieslbiler (1)

Partikeludslippet fordeler sig således mellem de forskellige køretøjsgrupper; ca. 12 % kommer fra de tunge køretøjer, ca. 30 % fra varebilerne og ca. 58 % fra personbilerne. Frederiksberg Kommune har tidligere, i høringssvaret til udvidelse af miljøzonen med varebiler, tilkendegivet, at miljøzonen ønskes udvidet til også at omfatte dieselpersonbiler. Det anføres i høringssvaret "Frederiksberg Kommune skal derfor opfordre til, at der på baggrund af en nærmere teknisk, miljømæssig, og økonomisk analyse, udarbejdes et konkret forslag til miljøzone, der også omfatter krav til personbiler". DCE/Århus Universitet vurderer potentialet af effekten af miljøzoner med persondieslbiler til 4*.

Udvidelse af miljøzone med dieselpersonbiler anslås at koste kommunen ca. 2 mio. kr. til skiltning, eftermontering af filter på eksisterende køretøjer samt kommunikation om ordningen. Arbejdet skal ske i samarbejde med de øvrige miljøzonekommuner. En miljøzone omfattende dieselpersonbiler forventes tidligst at træde i kraft i 2021 og er afhængig

af ny lovgivning. Miljøzonen med dieselpersonbiler indgår i det såkaldte ”forståelsespapir” mellem regeringen og støttepartierne.

Skærpet indsats over for brændeovnsforurening (2)

Der er ca. 1650 brændeovne og pejse på Frederiksberg. De anslås at stå for ca. 46 % af den lokale forurening med partikler. I virkemiddelkataloget (DCE) gennemgås en række muligheder for at reducere forureningen fra brændeovne herunder; Forbud mod brændeovne (f.eks. ved nyetablering), Afgifter på brug af brændeovne, Krav om partikelfilter, Øget økonomisk støtte til skrotning, Brug af kommunale kampagner og kommunalt tilsyn. Særligt virkemidlerne Krav om partikelfilter, forbud (i forskellige varianter) samt øgede skrotningsordninger vurderes at være miljømæssigt effektive. Partikelfiltre vurderes snart at være kommercielt tilgængelige på markedet til en pris på ca. 10.000 kr. DCE/Århus Universitet vurderer potentialet for miljøeffekt til 5*. Forbud (helt eller delvis) eller obligatorisk krav om partikelfilter vil kræve ny statslig lovgivning.

Fremrykning af Movias mål for eldrevne busser fra i dag 2030 til 2025 (3)

En fremrykning af kommunens nuværende beslutning om at omstille busdriften på Frederiksberg til emissionsfri fra år 2030 til år 2025 anslår Movia vil koste mellem 2,5-17 mio. kr. i engangskompensation for ændring/opsigelse af eksisterende kontrakter for relevante Frederiksbergs buslinjer. Dertil kommer yderligere driftsudgifter på anslået ca. 5 mio. kr. Fremrykningen af målet fra 2030 til 2025 er i Københavns Kommune tiltrådt på følgende forudsætninger; Eldrevne busser er fortsat afgiftsfrie, og der er opbakning til målændringen blandt øvrige deltagere i Movia regi, der skal finansiere udgifterne. Frederiksbergs Kommunes årlige udgifter til busserne andrager pt. ca. 55 mio. kr.

By- og Miljøudvalget besluttede 23. marts 2020, at høringssvaret til Movias Mobilitetsplan 2020 suppleres med; ”Frederiksberg Kommune ønsker en målsætning på Frederiksberg om omstilling til el-drift hurtigst muligt og gerne fra 2025. Frederiksberg Kommune vil gerne i dialog med Movia og de relevante kommuner om mulighederne herfor og de økonomiske og samlede miljømæssige konsekvenser herved, med henblik på, at kommunerne som trafik købere kan tage konkret stilling til muligheder og konsekvenser.” DCE/Århus Universitet har ikke specifikt effektvurderet dette tiltag. Det kan oplyses, at linje 2A og linje 18 fra december 2019 er overgået til fuld el-drift, og at Frederiksbergbusserne i dag overholder Euronorm 6.

Kommunes mulighed for (evt. selvstændigt) at beslutte tiltaget.

Virkemiddel	Miljøeffekt (1-5)	Anslået økonomi	Forudsætninger for implementering af virkemidler (ny lovgivning osv.)
1 Udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler		2 mio. kr. til skiltning, eftermontering af filter på eksisterende køretøjer samt kommunikation om ordningen.	En miljøzone omfattende dieselpersonbiler kan tidligst i kraft i 2021/2022. Fordre samarbejde med eksterne parter (primært København). Kræver ny statslig lovgivning.
	4		
2 Skærpet indsats overfor brændeovnsforurening		Inden for få år forventes prisen at falde til 10.000 kr. pr. partikelfilter.	Partikelfiltre er i dag ikke kommercielt tilgængelige på markedet, men forventes snart at være det. Forbud (helt eller delvis) eller obligatorisk krav om partikelfilter vil kræve ny statslig lovgivning.

3 Fremrykning af Movias mål for eldrevne busser fra i dag 2030 til 2025	Ikke vurderet af DCE/AAU	2,5 - 17 mio. kr. i engangskompensation for ændring/opsigelse af eksisterende kontrakter. 5 mio. kr. til driftsudgifter.	Samarbejde med øvrige kommuner i regi af MOVIA. Politisk godkendelse i flere kommuner (MOVIA).
---	--------------------------	--	--

Flere af de ovennævnte beskrevne virkemidler er afhængige af ny lovgivning og samarbejde med eksterne parter. Regering og folketing kan, såfremt udvalget ønsker dette, tilskrives mhp. opfordring til ny statslig lovgivning, der muliggør en realisering af f.eks. en udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler samt en skærpet indsats over for brændeovnsforurening.

By-, Kultur-, og Miljørådets vurdering

Det er By-, Kultur- og Miljørådets vurdering, at Frederiksberg Kommune allerede har igangsat stort set alle de væsentlige tiltag mod luftforureningen, som det er muligt for kommunen, med den nuværende lovgivning. Det er desuden By-, Kultur- og Miljørådets vurdering, såfremt man ønsker en væsentligt styrket indsats overfor luftforureningen, at der er behov for nye virkemidler. Det anslås, at ca. 58 % af den luftforurening med partikler, der kommer fra trafikken, kan henføres til personbiler. Her vurderes særligt en miljøzone, der er udvidet til også at omfatte dieselpersonbiler, at være et effektivt virkemiddel, særligt idet det også vil have en effekt ift. de ultrafine partikler. Brændeovne er idag den største kilde til udledning af partikelforurening. Partikelfiltre vil snart være kommercielt tilgængelig med en effektivitet på ca. 80 %, hvilket efter By-, Kultur- og Miljørådets vurdering vil give nye muligheder for at reducere udslippet betydeligt, uden at borgere afskrives muligheden for at have brændeovn. En fremrykning af målet for omstilling til elbusser fra 2030 til 2025 er 23. marts 2020 drøftet af udvalget i forbindelse med afgivelse af høringsvar til Movias Mobilitetspolitik 2020. By-, Kultur- og Miljørådet skal ud fra en luftforureningsmæssig vurdering anbefale, at særligt tiltagene "udvidelse af miljøzone med persondieselbiler (1)" og "skærpet indsats mod brændeovnsforurening (2)" medtages i strategien. Langt de fleste af de ovennævnte beskrevne virkemidler er afhængige af ny lovgivning og samarbejde med eksterne parter. Regering og folketing kan, såfremt udvalget ønsker dette, tilskrives mhp. opfordring til ny statslig lovgivning, der muliggør en realisering af f.eks. en udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler samt en skærpet indsats over for brændeovnsforurening.

Økonomi

Der er til udarbejdelse af strategien anvendt ca. 280.000 kr. af de afsatte 300.000 kr. Der er i budget 2020 afsat 1,8 mio.kr. til udvidelse af miljøzonen med varebiler til kommunikation, skiltning, montering af partikelfiltre på kommunale køretøjer. Projektet gennemføres i samarbejde med de øvrige miljøzonekommuner. Der er i budget 2020 og overslagsårerne afsat 0,2 mio. kr. til brug af photokatalyserende belægninger (NOx fjernelse). Der er i budget 2020 afsat 5 mio. kr. til en klimafond, herunder 1 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 til opsætning af ladestander.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og Miljøudvalget

Historik

Indstilling 27. april 2020, pkt. 104:

By-, Kultur-, og Miljørådet indstiller,

1. at forslag til Strategi for Ren luft 2030 drøftes med henblik på udarbejdelse af et revideret forslag til beslutning,
2. at udvalget særligt drøfter, om følgende indsatser/virkemidler ønskes medtaget i strategien; Udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler (1), Skærpet indsats over for brændeovnsforurening (2), Fremrykning af mål for eldrevne busser fra idag 2030 til 2025 (3),
3. om der skal skrives til regeringen og folketinget med hen blik på opfordring til ny statslig lovgivning som muliggør realisering af visse af strategiens centrale indsatser.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 27. april 2020, pkt. 104:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 8. juni 2020, pkt. 140:

By-, Kultur, - og Miljøområdet indstiller,

1. at forslag til Strategi for Ren luft 2030 drøftes med henblik på udarbejdelse af et revideret forslag til beslutning,
2. at udvalget særligt drøfter, om følgende indsatser/virkemidler ønskes medtaget i strategien; Udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler (1), Skærpet indsats over for brændeovnsforurening (2), Fremrykning af mål for eldrevne busser fra idag 2030 til 2025 (3),
3. om der skal skrives til regeringen og folketinget med henblik på opfordring til ny statslig lovgivning som muliggør realisering af visse af strategiens centrale indsatser.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 8. juni 2020, pkt. 140:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 17. august 2020, pkt. 222:

By-, Kultur, - og Miljøområdet indstiller,

1. at forslag til Strategi for Ren luft 2030 drøftes med henblik på udarbejdelse af et revideret forslag til beslutning,
2. at udvalget særligt drøfter, om følgende indsatser/virkemidler ønskes medtaget i strategien; Udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler (1), Skærpet indsats over for brændeovnsforurening (2), Fremrykning af mål for eldrevne busser fra idag 2030 til 2025 (3),
3. om der skal skrives til regeringen og folketinget med henblik på opfordring til ny statslig lovgivning som muliggør realisering af visse af strategiens centrale indsatser.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 17. august 2020, pkt. 222:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Bilag

Kortlægning luft FRB

Virkemiddelkatalog FK

Strategi luft april

Institutioner FK

kort NO2

Filter brændeovn

Brev Folketing juli

Anbefal kk ekspertråd

Punkt 271: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe, 2. viceborgmester Michael Vindfeldt, rådmænd Lone Loklindt, kommunalbestyrelsesmedlem Ruben Kidde og rådmænd Mette Bram om forbud af gamle dieselbiler i miljøzonerne på Frederiksberg

09.10.04-G01-1-19

Resume

Kommunalbestyrelsesmedlemmerne Gunvor Wibroe og Ruben Kidde, 2. viceborgmester Michael Vindfeldt, rådmændene Lone Loklindt og Mette Bram har stillet forslag om, at Frederiksberg Kommune i lighed med København, Århus, Odense og Aalborg skal rette henvendelse til regeringen og folketinget med henblik på i 2022 at forbyde dieselbiler indregistreret før 1. januar 2012 (Euronorm 5) henholdsvis 1. september 2016 (Euronorm 6) i 2025.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at forslag om at rette henvendelse til regeringen og folketinget med ønske om at udvide miljøzonen til også at gælde gamle dieselbiler tiltrædes, idet der henvises til dels, at dette er sket med Frederiksberg Kommunes afgivne høringssvar i forbindelse med lovforslaget om udvidelse af miljøzone i 2019, dels at fornyet henvendelse indgår i forslag til strategi for ren luft.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag om at rette henvendelse til regeringen og folketinget med ønske om at udvide miljøzonen til også at gælde gamle dieselbiler tiltrædes, idet der henvises til dels, at dette er sket med Frederiksberg Kommunes afgivne høringssvar i forbindelse med lovforslaget om udvidelse af miljøzone i 2019, dels at fornyet henvendelse indgår i forslag til strategi for ren luft.

Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte den 17. august sagen efter drøftelse.

Tidligere sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte den 8. juni sagen efter drøftelse.

Tidligere sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte den 27. april sagen efter drøftelse.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 30. september 2019 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe, 2. viceborgmester Michael Vindfeldt, rådmænd Lone Loklindt, kommunalbestyrelsesmedlem Ruben Kidde og rådmænd Mette Bram om forbud af gamle dieselbiler i miljøzonerne på Frederiksberg

Begrundelse

Blodpropper, åreforkalkning og lungeproblemer er nogle af de sygdomme, som dieseltrafik kan medføre. I nogle storbyer er der endda flere, som dør af luftforurening end af trafikuheld. Det er en af grundene til, at storbyer som Paris, Madrid, Athen og Mexico City vil forbyde dieselbiler fra 2025.

Herhjemme dør der hvert eneste år omkring 4000 danskere for tidligt og endnu flere får sygdomme og nedsat livskvalitet på grund af luftforurening. Og man ved, at udstødningen fra dieselbiler er en af årsagerne til forureningen. Partikelforurening fra gamle dieselbiler herunder de giftige NOx-gasser forurener både mere end man tidligere har antaget og mere end tilladt. De fine og ultrafine dieselpartikler fra dieselbiler er en trussel for folkesundheden og et forbud mod, at gamle forurenende dieselbiler kører rundt i miljøzonerne på Frederiksberg og udleder store mængder af NOx-gasser vil uden tvivl forbedre livskvaliteten på Frederiksberg og generelt i hovedstaden.

Derfor foreslår Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Alternativet, at kommunalbestyrelsen på Frederiksberg beslutter i lighed med Danmarks fire største byer at rette henvendelse til regering og folketing med henblik på at få forbudt de gamle og forurenende dieselbiler indregistreret før 1. januar 2012 i at køre i Frederiksbergs miljøzoner fra 2022 samt at få forbudt dieselbiler indregistreret før 1. september 2016 i at køre på Frederiksberg fra 2025."

Bemærkninger til forslaget

I forbindelse med lovforslaget om udvidelse af miljøzoner med varebiler primo 2019 blev det vurderet, at trafikens bidrag til partikelforureningen fordeler sig ca. således; Den tunge trafik står for ca. 12 %, varebiler står for ca. 30 % og personbiler for ca. 58 %. Da partikeludslippet overvejende er knyttet til dieseltrafikken, står dieselpersonbilerne for et betydeligt bidrag. Frederiksberg Kommune har i forbindelse med lovforslaget om udvidelse af miljøzonen med dieselvarebiler og skærpede krav til tunge dieselskøretøjer afgivet høringssvar, jf. By- og Miljøudvalgets møde 28. januar 2019. Det fremgår af høringssvaret, at Frederiksberg Kommune ønsker, at miljøzonen udvides til også at omfatte personbiler. Det anføres i høringssvaret "Frederiksberg Kommune skal derfor opfordre til, at der på baggrund af en nærmere teknisk, miljømæssig, og økonomisk analyse, udarbejdes et konkret forslag til miljøzone, der også omfatter krav til personbiler".

Køretøjernes udslip af partikler er afhængig af de såkaldte euronormer, som nærmere specificerer kravene til motorer. Euronorm 5 er gældende for nyproducerede køretøjer fra 1. januar 2011 og Euronorm 6 er gældende fra 1. september 2015. Eksisterende modeller af køretøjer (på markedet) skal leve op til kravet et år senere. Indførelsen af Euronorm 5 betød i praksis, at dieselpersonkøretøjer omfattet af denne norm eller højere, er monteret med partikelfilter. Ultimo 2018 var der ca. 380.000 dieselpersonkøretøjer i Danmark registreret før 2012, hvoraf anslået ca. halvdelen må antages at køre i København/Frederiksberg. Antallet af køretøjer, som berøres af den foreslåede ordning vil i praksis afhænge af dels den naturlige udfasning af køretøjer frem mod 2022/2025 dels om man tillader, at køretøjer indregistreret før 1. januar 2012 henholdsvis 1. september 2016 alligevel må køre, såfremt de opfylder Euronorm 5/6 kravene. En række bilproducenter har forinden en given euronorm trådte i kraft introduceret modeller, som opfylder Euronorm 5/6.

Kommunen har tidligere, i forbindelse med høringssvar om udvidelse af miljøzonen med varebiler, givet udtryk for, at en specifik ordning for persondieselbiler bør vælges ud fra en samlet afvejning af miljømæssige, tekniske og økonomiske forhold.

Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med budgetforlig 2019 besluttet, at der skal udarbejdes en ny strategi til bekæmpelse luftforurening til afløsning den eksisterende fra 2012, og afsat 300.000 kr. hertil. I forbindelse med arbejdet udarbejdes en kortlægning af luftforureningen i Frederiksberg Kommune samt et virkemiddelkatalog over mulige indsatser, hvilket ligeledes forelægges udvalget den 27. april. En udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler indgår som et muligt forslag i strategien, ligesom det her indgår, at regeringen/folketinget i den sammenhæng kan tilskrives.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

By-, Kultur-, og Miljørådet vurderer, at udvidelsen af miljøzonen til også at omfatte persondieselbiler vil bidrage til at reducere den sundhedsskadelige partikelforurening. Valg af ordning og hvilke køretøjer, der specifikt skal omfattes, bør, efter forvaltningens vurdering, være en balanceret afvejning mellem miljø og antal berørte køretøjer. Kommunens nuværende holdning om, at en specifik ordning bør vælges på baggrund af en samlet afvejning af miljømæssige, tekniske og økonomiske omfatter, efter By-, Kultur-, og Miljørådets vurdering, det stillede forslag. Forslaget betyder, at dieselpersonbiler for at køre i zonen, stort set alle vil have monteret partikelfilter, samtidig med det synes afbalanceret i forhold til køretøjernes alder. Nævnte vil også betyde, at Frederiksberg "holdningsmæssigt" vil være på linje med de øvrige miljøzonekommuner. Forvaltningen skal derfor anbefale, at forslaget tiltrædes og iøvrigt samtænkes med strategi for ren luft, med henblik på at lave én samlet henvendelse til regeringen/folketinget, hvor også et afsnit om persondieselbiler med de foreslåede Euronormer indgår.

Økonomi

Nærværende sag har ingen økonomiske konsekvenser. Forslaget vil kræve en lovændring inden gennemførelsen, hvor de økonomiske udgifter for bilejerne og kommunerne vil blive nærmere specificeret. By-, Kultur- og Miljørådet vil skønsmæssigt anslå, at en udvidelse af miljøzoneordningen med persondieselbiler, vil koste ca. 2 mio. kr. for Frederiksberg Kommune.

Borgmesterpåtegning

nej

Behandling

By- og Miljøudvalget, m, k

Historik

Indstilling 27. april 2020, pkt. 105:

By-, Kultur- og Miljørådet indstiller,

at forslag om at rette henvendelse til regeringen og folketinget med ønske om at udvide miljøzonen til også at gælde gamle dieslbiler tiltrædes, idet der henvises til dels, at dette er sket med Frederiksberg Kommunes afgivne høringssvar i forbindelse med lovforslaget om udvidelse af miljøzone i 2019, dels at fornyet henvendelse indgår i forslag til strategi for ren luft.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 27. april 2020, pkt. 105:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 8. juni 2020, pkt. 141:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslag om at rette henvendelse til regeringen og folketinget med ønske om at udvide miljøzonen til også at gælde gamle dieslbiler tiltrædes, idet der henvises til dels, at dette er sket med Frederiksberg Kommunes afgivne høringssvar i forbindelse med lovforslaget om udvidelse af miljøzone i 2019, dels at fornyet henvendelse indgår i forslag til strategi for ren luft.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 8. juni 2020, pkt. 141:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 17. august 2020, pkt. 223:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslag om at rette henvendelse til regeringen og folketinget med ønske om at udvide miljøzonen til også at gælde gamle dieslbiler tiltrædes, idet der henvises til dels, at dette er sket med Frederiksberg Kommunes afgivne høringssvar i forbindelse med lovforslaget om udvidelse af miljøzone i 2019, dels at fornyet henvendelse indgår i forslag til strategi for ren luft.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 17. august 2020, pkt. 223:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Bilag

Brev Folketing maj

Punkt 272: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og 2. viceborgmester Michael Vindfeldt om flere hastighedsdæmpende tiltag

05.13.00-G01-1-20

Resume

Kommunalbestyrelsen oversendte den 27. januar 2020 forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og 2. viceborgmester Michael Vindfeldt om vedtagelse af mål for flere hastighedsdæmpende foranstaltninger. Med udgangspunkt i forvaltningens vurdering af forslaget om at udarbejde et sæt retningslinjer, skal udvalget tage stilling til forslaget.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag om at vedtage mål om flere hastighedsdæmpende foranstaltninger tiltrædes ved, at der udarbejdes retningslinjer for, hvornår hastighedsdæmpende tiltag bør anvendes.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 2. marts 2020 sagen efter drøftelse. Udvalget ønskede en ny tælling på Bernhard Bang Allé. Tælling blev udført da trafikken var normaliseret efter nedlukningen pga. Corona.

På baggrund af drøftelserne i udvalget, er der gennemført nye trafiktællinger på 2 lokaliteter på Bernhard Bangs Allé, samme steder som tidligere tællinger er gennemført. Resultatet af tællingerne fra både 2018 og 2020 er vedlagt som bilag til sagen.

Tællingen fra 2020 viser, at der på målestedet mellem Moltkesvej og C.F. Richs Vej er registreret et fald i gennemsnitshastigheden på ca. 3 km/t, fra 39,6 km/t i 2018 til 36,5 km/t i 2020. Den registrerede døgntrafik er ligesledes faldet fra 5.600 køretøjer i 2018 til knap 4.900 i 2020. For målestedet mellem N. Dalhoffs Vej og Dalgas Boulevard er gennemsnitshastigheden til gengæld steget fra 35,8 km/t i 2018 til 40,7 km/t i 2020. Døgntrafikken er ligeledes faldet, fra godt 5.600 køretøjer i døgnet i 2018, til 4.800 i 2020. Ændringerne i hastighederne er ikke kritisk.

Bernhard Bangs Allé er i kommuneplanen udpeget som en mindre trafikvej. Om vejenes funktion står der i kommuneplanen blandt andet følgende.

- De overordnede trafikveje er det vejnet i kommunen, hvor trafikken gennem kommunen og trafikken til, fra og mellem de frederikbergske kvarterer afvikles. De overordnede trafikveje skal ligeledes afvikle den tunge trafik.
- De mindre trafikveje supplerer de overordnede trafikveje. På disse veje afvikles trafik til, fra og mellem de frederikbergske kvarterer.
- Lokalveje udgør i princippet det øvrige vejnet i kommunen og afvikler trafikken fra trafikvejene til selve turmålet/boligen.
- De lokale veje skal ved hastighedsdæmpende foranstaltninger og vejlukninger fredeliggøres for gennemkørende og hurtigkørende trafik. Fredeliggørelsen skal ske efter en plan for hvert lokalområde, som indeholder en vurdering af de samlede trafikale konsekvenser for hele lokalområdet.
- På de overordnede trafikveje-handelsgader skal fodgængere, cyklister og den kollektive trafik (busserne) prioriteres.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at der ikke er behov for yderligere hastighedsdæmpende tiltag på Bernhard Bangs Allé idet de nyeste trafiktællinger viser, at hastighedsbillede ikke er væsentligt ændret fra 2018 til 2020. Derudover viser de seneste uheldsoplysninger, at der ikke er sket hastighedsrelaterede uheld.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 27. januar 2020 følgende forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og 2. viceborgmester Michael Vindfeldt om flere hastighedsdæmpende tiltag.

"Forslag om at vedtage mål om flere hastighedsdæmpende foranstaltninger, eksempelvis vejbump.

Begrundelse:

Frederiksberg er plaget af en række bilister, der kører stærkt og dermed gør flere veje utrygge. Socialdemokratiet har været i dialog med en række borgere, der ønsker vejbump for at dæmpe hastigheden, og det er en rigtig god ide.

Eksempelvis er Bernhard Bangs Allé en trafikeret vej, der både rummer mange familieboliger, Flintholm Svømmehal og er lokalitet for rigtig mange sportsklubber for børn og voksne. Men også Hostrupsvej er en vej, hvor der ofte køres stærkt. En række andre eksempler kan nævnes.

Det er vigtigt, at beboere og forældre kan være trygge ved, at deres børn færdes til fods eller på cykel ved deres hjem, skole og fritidsaktivitet. Desværre oplever mange ofte, at der køres for alt for stærkt og i værste fald hensynsløst på vores veje og alléer. Der er brug for fartdæmpede tiltag for at gøre en række veje på Frederiksberg mere sikre for både børn og voksne. Derfor foreslår Socialdemokratiet, at der etableres hastighedsdæmpende tiltag herunder vejbump, lyskryds og bedre skiltning disse steder."

Bemærkninger til forslaget

Frederiksberg Kommune vægter borgernes og trafikanternes sikkerhed og tryghed højt. I lighed med de fleste andre kommuner i landet, har kommunen en målsætning om, at antallet af tilskadekomne i trafikken skal være halveret, fra 2010 til 2020. For at kunne nå det mål, er der årligt afsat ca. 3 mio. kr. på budgettet (har tidligere været 4 mio. kr.) primært til fremme af trafiksikkerheden, men også til at skabe en by, hvor alle kan føle sig trygge. De sidste par år er uheld med cyklisterne steget og der er derfor behov for, at der her gøres særlige tiltag for at knække kurven. Forvaltningen får i disse år mange henvendelser fra borgere, der ønsker tiltag, der skal dæmpe trafikken ved skoler, institutioner og lokalt på deres boligveje. Ikke alle ønsker kan imødekommes med det samme, men det sikres, at alle ønsker står på prioriteringslisten. Det vigtigste er at sikre, at færre, og helst ingen, kommer til skade i trafikken, så det er de steder, hvor der er størst risiko for ulykker og hvor målinger viser, at der køres med for høj hastighed, hvor der først sætter ind. Selvom målinger kan vise generel lav hastighed, kan det også konstateres, at der er flere og flere trafikanter, både bilister og cyklister, der udviser en u hensigtsmæssig adfærd, der kan bringe både dem selv og andre i fare. Der er derfor også en tæt dialog med politiet om at sætte ind over for denne adfærd, blandt andet via flere hastighedskontroller.

Fastsættelse af egentlige mål for, hvor mange veje eller hvor stor en andel af kommunens veje, der bør forsynes med hastighedsdæmpende foranstaltninger, vil efter forvaltningens vurdering ikke nødvendigvis løse udfordringerne, set i et større perspektiv. I og med, at hastighedsdæmpende foranstaltninger, udover at dæmpe hastighederne, også kan betyde overflytning af trafik, risikerer man blot at flytte problemerne fra den ene vej til den anden. Brugen af hastighedsdæmpende foranstaltninger bør derfor tage afsæt i følgende elementer: trafiktællinger (herunder hastighedsmålinger), uheldsdata, vurdering af vejen trafiksikkerheds- og tryghedsmæssigt og de enkelte vejes sammenhæng med den øvrige infrastruktur. Forvaltningens anbefaling er derfor, at der i stedet bør udarbejdes retningslinjer for anvendelsen af hastighedsdæmpende foranstaltninger, med afsæt i ovenstående.

Bernhard Bangs Allé

Forvaltningens seneste hastighedsmålinger på Bernhard Bangs Allé viser, at gennemsnitshastigheden er relativ lav. Gennemsnitshastigheden er målt to steder på Bernhard Bangs Allé ved henholdsvis Moltkesvej og N. Dalhoffsvej til henholdsvis 39,6 km/t og 35,8 km/t. Tilsvarende ligger 85 %-fraktilen på 47,4 km/t og 44,5 km/t. Bernhard Bangs Allé er en af kommunens mindre trafikveje og har ca. 6.000 biler i årsdøgntrafik og buslinje 37 kører på strækningen. I dag har vejen en hastighedsgrænse for byzone på 50 km/t. Der er ikke registreret hastighedsrelaterede uheld på strækningen. På baggrund af blandt henvendelser fra Magneten, er det forvaltningens vurdering, at der er behov for en bedre og mere sikker krydsningsmulighed, hvorfor der etableret en løsning, hvor krydsningspunktet ved Flintholm Svømmehal er opgraderes med mere lys, fodgængerfelt og gule blink. Dette projekt er udført.

Hostrupsvej

Forvaltningens seneste hastighedsmålinger på Hostrupsvej viser, at gennemsnitshastigheden er lav. Gennemsnitshastigheden er målt til 32,2 km/t. 85 %-fraktilen ligger på 38,5 km/t. Hostrupsvej er en af kommunens mindre trafikveje og har ca. 4.300 biler i årsdøgntrafik og buslinje 37 kører på strækningen. I dag har vejen en hastighedsgrænse på 50 km/t, dog er en del af strækningen skiltet med 40 km/t. Forvaltningen har ikke registreret hastighedsrelaterede uheld på Hostrupsvej, og de målte hastigheder er ikke bekymrende høje i forhold til tilsvarende veje. Derfor vurderer forvaltningen, at det på nuværende tidspunkt ikke er nødvendigt at trafiksanere strækningen eller etablere bump.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Brug af hastighedsdæmpende tiltag vil som udgangspunkt medvirke til en sænkning af hastighedsniveauet og dermed virke tryghedsskabende. Brug af hastigheds – og andre trafikdæmpende tiltag kan dog have den negative konsekvens, at

en del af trafikken flyttes over på andre veje. Planlægger man at etablere trafikdæmpende tiltag på en vej, bør man derfor nøje se på de mulige konsekvenser for øvrige veje, og vurdere behovet for eventuelle tilsvarende tiltag her, så problemet ikke bare flyttes fra den ene vej til den anden.

Frederiksberg Kommune har i dag ikke et egentlig sæt retningslinjer for, hvornår hastighedsdæmpende tiltag tages i anvendelse. Det er ofte sket på grundlag af konkrete henvendelser, hvor der ses på henvendelsens karakter (utryghed), registrerede uheld og på hastighedsniveauet det pågældende sted. Hvis der ikke allerede er gennemført en trafiktælling på stedet, gennemføres sådan en.

Forvaltningen anbefaler, at der i stedet for egentlig mål udarbejdes et sæt retningslinjer med udgangspunkt i trafiktællinger, uheldsdata, vurdering af vejen trafikikkerheds- og tryghedsmæssigt og vejenes sammenhæng med den øvrige infrastruktur. Disse retningslinjer kan således bruges som udgangspunkt for anvendelsen af hastighedsdæmpende tiltag.

Økonomi

Midler til tiltagene på Bernhard Bangs Allé er disponeret i Trafiksikkerhedspuljen 2020.

Borgmesterpåtegning

nej

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K

Historik

Indstilling 2. marts 2020, pkt. 68:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslag om at vedtage mål om flere hastighedsdæmpende foranstaltninger tiltrædes ved, at der udarbejdes retningslinjer for, hvornår hastighedsdæmpende tiltag bør anvendes.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 2. marts 2020, pkt. 68:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Bilag

BBA nøgletal 2018

BBA nøgletal 2020

Punkt 273: Cykelstiprojekt på Platanvej

05.01.00-P20-5-15

Resume

Et flertal i by- og miljøudvalget vedtog, at Platanvej skal genåbnes for gennemkørende trafik, og at der skal etableres cykelstier i begge sider af vejen i henhold til scenarie 4. Forvaltningen har med udgangspunkt i denne beslutning udarbejdet et forslag til detailprojekt for ny indretning af Platanvej, hvor der kan etableres cykelstier i fuld bredde i begge sider af vejen, samtidig med at antallet af bilparkeringspladser opretholdes, og at der plantes flere træer langs vejen. I denne sag skal by- og miljøudvalget godkende forslag til indretning af Platanvej, samt beslutte hvorvidt detailprojektet skal sendes i borgerdialog.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at forslag til indretning af Platanvej godkendes, idet der gives tilladelse til fældning af fire platantræer ud for Platanvej 14, idet der i projektet plantes kompenserende træer langs vejforløbet,
2. at forslag til indretning af Platanvej sendes i borgerdialog, idet rammerne for høringen tydeliggøres i høringsmaterialet.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at forslag til indretning af Platanvej godkendes,
2. hvorvidt forslag til indretning af Platanvej skal sendes i borgerdialog.

Sagsfremstilling

Platanvej er en trafikvej og er derfor omfattet af målsætningen om, at alle trafikveje skal have cykelstier. By- og miljøudvalget besluttede den 6. maj 2019 at sende fire scenarier for udviklingen af Platanvej i høring. Et flertal i by- og miljøudvalget vedtog den 28. oktober 2019, at Platanvej skal genåbnes for gennemkørende trafik, og at der skal etableres cykelstier i begge sider af vejen i henhold til scenarie 4.

Scenarie 4 omfatter en genåbning af Platanvej med cykelstier i fuld bredde i begge sider af vejen samtidig med, at antallet af bilparkeringspladser kan opretholdes, og at der kan plantes flere træer langs vejen. Løsningen med cykelsti i begge sider er en forlængelse af løsningen, som er udført på Platanvej ud for metrostationen, og vil betyde, at der bliver cykelsti på hele Platanvej mellem Frederiksberg Allé og Vesterbrogade. Ligeledes omfatter scenarie 4, at tre private forarealer inddrages for at sikre, at der kan etableres cykelstier i fuld bredde langs hele vejen, samt at antallet af bilparkeringspladser kan opretholdes.

Sammenfatning af detailprojekt

I beskrivelsen af scenarie 4 på skitseniveau var der en forventning om etablering af 50-55 bilparkeringspladser og plantning af 7-10 nye træer. Detailprojektet er blevet optimeret således, at der kommer flere bilparkeringspladser og flere træer end skitseprojektet lagde op til. I forvaltningens forslag til detailprojekt er det muligt at etablere 62 bilparkeringspladser samt 18 nye træer. Der er i forbindelse med inddragelsen af de tre private forarealer og vejoplægningen nødvendigt at fælde 10 eksisterende træer, hvoraf hovedparten er små og ikke karaktergivende for området. De nye træer i begge sider af vejen vil gøre Platanvej mere grøn og give et allélignende udtryk. Det er muligt at konvertere bilparkeringspladser om til plantehuller, hvis by- og miljøudvalget ønsker flere træer end det er skitseret i forslaget.

Model	Antal træer	Antal bilparkeringspladser
Eksisterende forhold 2019	5	62 stk.
Skitseprojekt (scenarie 4)	7-10 nye træer. Der fældes ca. 10 eksisterende træer på offentlig vej og på private arealer.	50-55 stk.
Geometriplanen, september 2020	Ca. 18 nye træer (afhængig af ledninger i jorden). Dertil bliver der plantet 5 nye træer på den del af entreprisen som omfatter metroforpladsen, og 2 eksisterende træer bevares. Der fældes 10 eksisterende træer på offentlig vej og på private arealer - heraf 4	62 stk.

træer på offentlig vej ud og ca. 6 eksisterende mindre træer/buske på de private arealer, som inddrages.

For at få plads til cykelstier i fuld bredde og bilparkeringspladser i begge sider er det nødvendigt at indsnævre fortovene i begge sider, så de hver får en bredde på 1,68 m., hvilket svarer til 1,5–2 fliser. Der vil eksempelvis stadig være plads til at to barnevogne kan passere hinanden. Cykelstierne på Platanvej får en bredde på 2,0 m, hvilket vil kunne afvikle den forventede mængde cyklister. Hvert kørebanespor får en bredde på 3,25 m., hvilket er nødvendigt grundet busdriften. Detailprojektet er godkendt af politiet, og forvaltningen er i dialog med Københavns Kommune vedrørende udformningen af krydset med Vesterbrogade.

Trafiksikkerhed

Løsningen sikrer, at der kan etableres cykelstier i fuld bredde langs hele vejen, hvilket bidrager til en god trafiksikkerhed og høj tryghed for cyklister og fodgængere, som derfor ikke skal dele areal. Der er i dag ét vejbump på Platanvej. Forvaltningen foreslår, at der etableres et ekstra vejbump, for at sikre en lav hastighed på stækningen. Bumpene udføres som pudebump, som bl.a. betyder, at busserne kan køre over bumpene uden gene for buschaufførerne. Derudover etableres der 40 km/t zone langs hele strækningen.

Støj og miljøforhold

For at begrænse støjforholdene er der i projektet indarbejdet en række tiltag. Ved hjælp af bump sikres en lav hastighed på vejen, og dermed reduceres støjniveauet. Derudover vil asfalten på kørebanen efter projektets afslutning blive udskiftet til en støjreducerende asfalt. Ligeledes er det i budgetaftalen for 2021 besluttet, at der skal ske en hurtigere omstilling af den kollektive transport til el-busdrift, hvor det er realistisk at fremrykke omstillingen fra 2030 til 2025.

For at få plads til parkering og cykelstier i fuld bredde langs hele Platanvej er det nødvendigt at inddrage de private forarealer ud for Platanvej nr. 12, 14 og 30. Forvaltningen efterstræber, at der så vidt muligt bliver indgået frivillige aftaler med de tre grundejere. Når processen omkring de tre forarealer er afsluttet, vil aftaler med de berørte grundejere og tilhørende økonomiske konsekvenser blive forelagt By- og Miljøudvalget.

Borgerdialog

I sommeren 2019 blev der afholdt borgerdialog om fire forskellige scenarier for udvikling af Platanvej. Borgerdialogen blev afholdt på et overordnet niveau, og omfattede bl.a. hvorvidt Platanvej skulle genåbnes eller holdes lukket for gennemkørende trafik, ønsket om at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere, behov for mere parkering, samt ønsket om at forskønne og give plads til mere grønt og bedre byrum. Der var stor interesse for de forskellige scenarier, og kommunen modtog ca. 1.700 høringsvar fra beboere på vejen og i omgivelserne samt en del aktører med interesse i projektet.

Forvaltningen har i tidsplanen i en tidligere sagsfremstilling givet mulighed for, at detailprojektet kan sendes i borgerdialog, og udvalget skal derfor tage stilling til dette. En eventuel supplerende borgerdialog vil i så fald kun omhandle detailprojektet og ikke genoptage tidligere overordnede emner som eksempelvis genåbning af vejen, busdrift, eller hvorvidt der skal være cykelsti eller ej. Dette er beslutninger, som by- og miljøudvalget allerede har taget. I en eventuel supplerende borgerdialog vil det således kun være muligt for borgerne at komme med kommentarer til de mindre detaljer, som eksempelvis placering af parkeringspladser, træer og bump samt detaljering omkring ind- og udkørsler. Små rettelser til detailprojektet vil i så fald blive indarbejdet, mens eventuelle større og omfattende ændringer i givet fald må forelægges til fornyet behandling i by- og miljøudvalget.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

Forvaltningen vurderer, at løsningen tilgodeser flest mulige hensyn, men da Platanvej er forholdsvis smal, har det ikke været muligt at imødekomme alles ønsker. For at få plads til cykelstier og bilparkering i begge sider af vejen er det nødvendigt at indsnævre fortovsbredden i begge sider. Området omkring Platanvej og Frederiksberg Allé er det sted på Frederiksberg, hvor belægningsgraden for de offentlige bilparkeringspladser er højest, og løsningen tilgodeser dette ved at opretholde antallet af bilparkeringspladser. Løsningen øger desuden antallet af træer langs vejen, hvilket bl.a. er i overensstemmelse med mange af ønskerne fra borgerdialogen. Etablering af cykelstier, bump og 40 km/t zone bidrager til at forbedre trafiksikkerheden og trygheden for såvel cyklister som fodgængere, ligesom det nedsætter støjbelastningen. Forvaltningen vurderer, at en eventuel supplerende borgerdialog vil kunne give anledning til forvirring omkring, om der vil være mulighed for at lukke Platanvej igen, og om der eksempelvis skal være busdrift på vejen. Forvaltningen vurderer ligeledes, at der i detailprojektet i videst muligt omfang er taget hensyn til de ønsker, som fremkom ved den første meget omfattende borgerdialog, herunder bl.a. ønsket om at opretholde antallet af bilparkeringspladser, ønsket om flere træer samt ønsket om at sikre en lav hastighed på vejen. Herudover er der en igangværende dialog med de tre grundejere med inddragelse af forarealer til projektet.

Økonomi

Der er i alt afsat 8,9 mio. kr. til etablering af cykelstier på Platanvej - herunder ekspropriation samt cykelsti ved metrostationen.

Når resultatet af inddragelsen af de tre forarealer er afsluttet, vil aftalerne med de berørte grundejere og tilhørende økonomiske konsekvenser blive sendt til behandling i by- og miljøudvalget.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget

Bilag

Geometri- og afmærkningsplan.pdf

Punkt 274: World Pride Parade og Pan Idræt den 21. august 2021

05.14.00-G01-21-20

Resume

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en ansøgning om World Pride Parade og Pan Idræt den 21. august 2021. Udvalget skal tage stilling til, om der kan gives tilladelse til ét af de ansøgte ruteforslag.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at give tilladelse til ruteforslag 2 i forbindelse med World Pride Parade og Pan Idræt den 21. august 2021.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller til by- og miljøudvalget, at der gives tilladelse til ruteforslag 2 i forbindelse med World Pride Parade og Pan Idræt den 21. august 2021.

By-, kultur- og miljøområdet indstiller til kultur- og fritidsudvalget, at sagen tages til orientering.

Sagsfremstilling

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en ansøgning fra Copenhagen Pride om afholdelse af World Pride Parade samt Pan Idræt på Frederiksberg den 21. august 2021.

Siden 1996 har Copenhagen Pride afholdt sin årlige Pride Parade (med undtagelse af 2020, hvor arrangementet blev aflyst på grund af Corona), og fra 2009 er paraden startet på Frederiksberg Rådhusplads. Ruten har siden 2017 gået fra Frederiksberg Rådhus til Frederiksberg Allé, videre af Vesterbrogade med afslutning på Københavns Rådhusplads.

Copenhagen Pride har vundet retten til at afholde World Pride Parade og Pan Idræt i 2021 samt afholde EuroGames i København. Arrangementet strækker sig over 10 dage med forskellige kulturarrangementer, og arrangøren ønsker afslutningsvis, at paraden fortsat har start på Frederiksberg. Arrangøren ønsker at vise Frederiksberg og København frem til de mange besøgende fra udlandet, som arrangøren forventer deltager, og arrangøren ønsker at skabe synlighed om kampen for lige rettigheder for alle. Arrangøren regner med, at World Pride Paraden vil samle 300.000 tilskuere langs ruten og ca. 50.000 deltagere i selve paraden fordelt på 250-300 grupper. Forrige år har der i alt været ca. 50.000 deltagere. Fra Danmarks side vil H.K.H. Kronprinsesse Mary som protektor, statsminister Mette Frederiksen, ambassadører med flere deltage.

På grund af arrangementets størrelse i 2021, hvor World Pride Parade forventes at tiltrække flere tilskuere og deltagere end andre år, vil der pladsmæssigt ikke være mulighed for at starte arrangementet op med Frederiksberg Rådhus som opstartsområde og centrum. Arrangøren ønsker at forlænge den sædvanlige rute og har derfor udarbejdet to nye ruteforslag (se kortbilag). Herunder skitseres de trafikale konsekvenser forbundet med hvert forslag:

Ruteforslag 1) Der er opstartsområde på Godthåbsvej samt Rolighedsvej med start på Falkoner Allé. Denne rute har den fordel, at tilskuere og deltagere kan gøre brug af to metrostationer (Aksel Møllers Have og Forum). Naboer til ruten og opstartsområdet vil kunne komme ind og ud af deres bolig med undtagelse af beboere på Falkonergårdsvej, hvor arrangøren vil lave specialaftaler herom. Hvis der gives tilladelse til denne rute, vil beboerne på den berørte strækning skulle finde alternative ruter til Godthåbsvej.

Ruteforslag 2) Der er opstartsområde på Godthåbsvej, som strækker sig en kilometer ud imod Grøndal Station. Her vil tilskuere og deltagere kunne gøre brug primært af Aksel Møllers Have metrostation men også f.eks. Fasanvej St og Grøndal St. Naboer til ruten og opstartsområdet vil kunne komme ind og ud af deres bolig med undtagelse af tre beboelsesejendomme på Godthåbsvej. Denne rute vil krydse Nordre Fasanvej, som er en større vej, og som fortsat vil kunne benyttes hele dagen, idet Københavns Politi vil styre trafikken på stedet. Arrangøren har erfaring med vejspærringer af disse typer, da paraden tidligere har krydset H.C. Andersens Boulevard.

Begge ruteforslag har således trafikale konsekvenser for beboere i lokalområdet samt trafikanter på Frederiksberg, men det er forvaltningens vurdering, at ruteforslag 2 medfører færrest gener både trafikalt og for beboerne, da trafikflowet opretholdes hele dagen, og færre beboere påvirkes direkte af vejspærringer.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at Copenhagen Pride Parade plejer at være et tilløbsstykke for borgere på Frederiksberg og turister, og at arrangementet forløber uden problemer.

Deusuden vurderer forvaltningen, at ruteforslag 2 vil skabe færrest trafikale udfordringer for beboerne i de berørte områder og den kollektive trafik. Forvaltningen vil i tæt samarbejde med Copenhagen Pride sikre, at beboerne på Frederiksberg bliver informeret om arrangementet via nabovarslinger, SMS og de lokale medier, så der kan tages forbehold for trafikale udfordringer på dagen.

Økonomi

I tidligere år har Frederiksberg Kommune via kommunens pulje til faste events støttet Copenhagen Pride i form af oprydning mv. efter Pride Parade. Det hidtidige budget på 63.000 kr. har de sidste år været udfordret af de faktiske udgifter og vil ikke kunne dække oprydning på de ruter, der er foreslået for 2021 på grund af ruternes længde og omfanget af tilskuere. Copenhagen Pride er der derfor blevet gjort opmærksom på, at i fald de ønsker yderligere kommunal støtte må ansøge kultur- og fritidsudvalgets puljer om et øget beløb i 2021. Forvaltningen har endnu ikke modtaget en ansøgning.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget

Bilag

Bilag 1. Oplæg til ruter - World Pride Parade 2021

Punkt 275: Orientering om informationsmateriale om klimatilpasning

00.16.00-A50-1-20

Resume

By-, kultur- og miljøområdet har udarbejdet informationsmateriale til borgerne om klimatilpasning. Forvaltningen vurderer, at det er af stor betydning, at borgerne bliver informeret om klimatilpasning, og at det præsenterede materiale ville kunne være med til at oplyse borgerne på en let forståelig måde. Materialet forelægges udvalget til orientering.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om informationsmateriale til borgere om klimatilpasning til efterretning.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at orienteringen om informationsmateriale til borgere om klimatilpasning tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Forsyning arbejder på at klimatilpasse Frederiksberg, og dette involverer også samarbejde med private aktører og borgerne. Status og information om klimatilpasning rapporteres årligt i en Årsrapport for klimatilpasning, som er tilgængelig på kommunens hjemmeside.

Forvaltningen har som supplement til årsrapporten og efter politisk efterspørgelse ved sidste fælles temamøde om klimatilpasning udarbejdet informationsmateriale, som sigter mod at oplyse borgerne om hvordan Frederiksberg klimatilpasses og hvordan de selv kan og skal gøre en indsats. Udover at oplyse om hvad borgerne selv kan gøre i forbindelse med klimatilpasning, er det vigtig at informere borgerne om, hvordan de skal forholde sig når der er anlagt skybrudsprojekter, idet der gælder særlige regler for klimaveje. En stor del af informationen til borgerne er også at vise den multifunktionalitet, der ofte opnås, når der anlægges skybrudsprojekter. To eksempler på dette er Langelands Plads og skolegården på La Cours Vej, hvor der er plads til både leg og læring.

Det udarbejdede informationsmateriale omfatter følgende:

Postkort - Langelands Plads
Postkort - Skolen på La Cours Vej
Folder - Du kan regne med os, når det regner
Folder - Vand finder vej - bliv klar til skybrud
Film - Vand finder vej - bliv klar til skybrud

Forvaltningen vurderer, at det er af stor betydning at borgerne bliver informeret om klimatilpasning og at det præsenterede materiale vil være med til at oplyse borgerne på en let forståelig måde. Materialet vil blive brugt i det daglige arbejde om at samarbejde med borgerne om at klimatilpasse Frederiksberg, og er også tiltænkt til at blive uddelt ved arrangementer som fx Frederiksbergdage, Velkomstmøder for nye borgere m.m.

Økonomi

Udarbejdelsen af informationsmaterialet er finanseret via de allerede bevilligede midler til arbejdet med klimatilpasning for 2020.

Borgmesterpåtegning

nej

Behandling

By- og miljøudvalget

Bilag

Postkort Langelands Plads

Folder Du kan regne med os når det regner 2020

Postkort Skolen på La Cours Vej

folder_vand_finder_vej

Film_vand_finder_vej

Punkt 276: Bevilling til EU projektet LINKS

00.16.00-A00-4-20

Resume

By-, kultur- og miljøområdet indgår i EU-projektet, LINKS, og har i den forbindelse fået 1,469 mio. kr. i støtte, som med denne sag søges indtægts- og udgiftsbevilget.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at der til LINKS projektet henholdsvis driftsindtægts- og driftsudgiftsbevilges 1,469 mio. kr., fordelt med 169 t. kr. i 2021, 500 t. kr. i 2022, 500 t. kr. i 2023 og 300 t. kr. i 2024.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at der til LINKS projektet henholdsvis driftsindtægts- og driftsudgiftsbevilges 1,469 mio. kr., fordelt med 169 t. kr. i 2021, 500 t. kr. i 2022, 500 t. kr. i 2023 og 300 t. kr. i 2024.

Sagsfremstilling

By-, kultur- og miljøområdet indgår i et EU-projekt kaldet LINKS. Projektets formål er, med skybrud som case, at udarbejde metoder, værktøjer og guidelines til bevidstliggørelse om og varsling af byens borger ved brug af sociale medier og crowdsourcing (udnytte nettet og de sociale medier til at samle et netværk af mennesker om løsning af en konkret opgave). Dette vil på sigt øge robustheden overfor skader i forbindelse med oversvømmelse og varslinger af andre katastrofesituationer.

Et af målene med projektet er at bevidstliggøre og give borgerne forståelse for, hvad de selv kan gøre, både til dagligt og i en krisesituation, for at afhjælpe klimaændringer. Projektet udarbejdes i tæt samarbejde mellem kommune, beredskab og borgere. Hovedstadens Beredskab, Københavns Universitet og Københavns Professionshøjskole er også partnere i projektet. Projektet opstartede 1. juni 2020 og løber over 3,5 år. Der er bevilget støtte fra EU til projektet, hvoraf Frederiksberg kommune modtager 1,469 mio. kr. Kommunens deltagelse er dermed 100% finansieret af EU. Opgaverne i projektet bliver varetaget af medarbejdere i by-, kultur- og miljøområdet. Medarbejderne varetager andre drifts- og udviklingsopgaver, som der skal bruges midler på at andre kan varetage. Derudover vil der være behov for indkøb af specialistviden.

By-, kultur og miljøområdet vurderer

Det er by-, kultur- og miljørådets vurdering, at dette projekt vil understøtte det igangværende arbejde med at klimatilpasse Frederiksberg, og at det kommende varslingsystem vil være til stor gavn for byens borgere.

Økonomi

Projektet er 100 % finansieret af EU- midler, og er dermed omkostningsneutralt, og påvirker ikke servicerammen.

Budget fordeling:	Indtægt	Udgift
2021	169.000 kr	169.000 kr
2022	500.000kr	500.000kr
2023	500.000kr	500.000kr
2024	300.000kr	300.000kr

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og miljøudvalget, m, k

Punkt 277: Alhambravej 13-15 - Fældning af træ

02.34.02-P19-193-18

Resume

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget ansøgning om tilladelse til at fælde et bevaringsværdigt valnøddetræ i forbindelse med opførelse af byggeri på ejendommen. Ansøger vil plante et nyt træ, som erstatning for det træ man ønsker at fjerne. Sagen forelægges til udvalgets stillingtagen.

Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm, Fasael Rehman, Thyge Enevoldsen, Balder Mørk Andersen og Ruben Kidde) vedtog, at der gives dispensation fra lokalplan 7 til at fælde det bevaringsværdige valnøddetræ mod, at grunden beplantes i henhold til den fremsendte beplantningsplan.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe) stemte imod, at der gives dispensation.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller

1. at der gives dispensation fra lokalplan 7 til at fælde det bevaringsværdige valnøddetræ mod, at der plantes et nyt valnøddetræ med et stammeomfang på 25-30 cm efter nærmere anvisning samt
2. at et eksisterende træ mod Alhambravej bevares eller erstattes af et tilsvarende træ.

Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget besluttede efter besigtigelse 17. august 2020 at udsætte sagen, idet bygherre skal fremkomme med en beplantningsplan for grunden, som giver tilstrækkelig erstatning for valnøddetræet.

Bygherre har fremsendt ny beplantningsplan, som viser at der placeres et nyt valnøddetræ på grunden, som har en højde af 5,5 meter og en diameter på 25-30 cm. I grundens syd- og nordvestlige hjørner plantes paradisæbletræer med en højde på 4,5 meter. Mod Alhambravej, ud for nummer 15, plantes også fire nye paradisæbletræer. To eksisterende træer ud for nummer 13 bevares.

Langs skel mod Alhambravej plantes ligusterhæk, som på naboejendommen. Endvidere plantes blomstrende hæk og buske forskellige steder på grunden.

På baggrund af den fremsendte beplantningsplan kan forvaltningen anbefale at give dispensation.

Tidligere sagsfremstilling

By- og miljøudvalget besluttede 4. juni 2018 efter besigtigelse at tillade etablering af 13 senioregnede boliger på ejendommen Alhambravej 13-15. Besigtigelsen finder sted mandag den 17. august 2020.

Beslutningen omfatter nedrivning af bygningen Alhambravej 13 og opførelse af en ny beboelsesbygning med parkeringskælder for den samlede ejendom. Bygningen på Alhambravej 15 bevares og ombygges. På bagsiden af bygningen nedrives en lagerbygning, og der opføres en tilbygning til beboelse.

Der er givet byggetilladelse til projektet på betingelse af, at et mere end 25 år gammelt valnøddetræ på ejendommen bevares.

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en ansøgning om tilladelse til at fælde valnøddetræet, da det nu har vist sig, at det nye byggeri sandsynligvis ikke kan opføres uden at skade træets rodnet.

Det oplyses, at træet flere gange har været beskåret for at undgå beskadigelse af bygninger på ejendommen og på naboejendommen Mynstersvej 14.

Som erstatning for det træ, der søges fældet, vil der blive plantet et nyt træ mellem de to beboelsesbygninger på Alhambravej 13 og 15. Endvidere vil et eksisterende træ mod Alhambravej blive bevaret og der plantes nye træer på grunden i henhold til tidligere godkendt beplantningsplan.

Ejendommen vil efter ombygningen have større arealer med beplantning end tidligere.

Regelgrundlag

Ejendommen er omfattet af lokalplan 7, hvor det er fastsat, at træer, der er mere end 25 år gamle ikke må fældes eller beskæres uden kommunalbestyrelsens tilladelse.

Naboorientering

De berørte naboer er orienteret om dispensationsansøgningen. Der er indkommet 2 høringsvar.

Høringsvarene omhandler:

- Forslag om rimelig og harmonisk beskæring
- Savner oplysning om erstatningstræets størrelse
- Savner oplysning om hvad der sker, hvis træ mod Alhambravej ikke kan bevares
- Bemærker, at det er Frederiksberg Kommunes politik at blive grønnere
- Det grønne udtryk mod gården til Mynstersvej 16 mistes, hvilket vil være et stort tab
- Ønsker træet bevaret, da det skærmer mod indblik til Mynstersvej 14 og mener, at et erstatningstræ vil skygge.

By-, kultur- og miljørådets vurdering

By-, kultur- og miljørådet har besigtiget ejendommen og vurderer, at byggeprojektet ikke kan gennemføres uden beskadigelse af valnøddetræet. Forvaltningen vurderer, at træet ikke er uerstatteligt, og at der kan gives tilladelse til at fælde det eksisterende valnøddetræ mod, at der plantes et nyt valnøddetræ (*Juglans Regia*) med et stammeomfang på mindst 25-30 cm, til erstatning for det træ, der fældes.

Placering skal ske efter aftale med by-, kultur- og miljøområdet.

Såfremt det eksisterende træ mod Alhambravej ikke kan bevares, kan der stilles betingelse om, at der skal plantes et nyt træ.

Det grønne udtryk mod Mynstersvej 16 vil ændre sig, men det foreslåede erstatningstræ vil også kunne ses derfra. Med det tilladte byggeprojekt vil der blive etableret beplantning i en større udstrækning, end der er i dag, hvor den største del af ejendommens friareal er asfalteret.

Valnøddetræet er ikke indgået ved vurderingen af indbliksgener i forbindelse med byggeprojektet.

Økonomi

Ingen

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget

Historik

Indstilling 10. august 2020, pkt. 203:

By-, kultur- og miljørådet indstiller

1. at der gives dispensation fra lokalplan 7 til at fælde det bevaringsværdige valnøddetræ mod, at der plantes et nyt valnøddetræ med et stammeomfang på 25-30 cm efter nærmere anvisning samt
2. at et eksisterende træ mod Alhambravej bevares eller erstattes af et tilsvarende træ.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 10. august 2020, pkt. 203:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet man ønskede en besigtigelse.

Indstilling 17. august 2020, pkt. 245:

By-, kultur- og miljørådet indstiller

1. at der gives dispensation fra lokalplan 7 til at fælde det bevaringsværdige valnøddetræ mod, at der plantes et nyt valnøddetræ med et stammeomfang på 25-30 cm efter nærmere anvisning samt
2. at et eksisterende træ mod Alhambravej bevares eller erstattes af et tilsvarende træ.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 17. august 2020, pkt. 245:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet bygherren skal komme med beplantningsplan på grunden, der giver en tilstrækkelig erstatning for valnøddetræet.

Bilag

Bilag til naboorientering om valnøddetræ

Høringsvar nr. 1 - Kirsten Kamper

Høringsvar nr. 2 - EF Mynstersvej 16/ Gl. Kongevej 115

Høringsvar nr 3 EF Mynstersvej 14

Haveplan og snit, Alhambravej 13-15

Punkt 278: Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmænd Thyge Enevoldsen om fredning af Den Sønderjyske By

01.00.00-G01-28-19

Resume

2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmænd Thyge Enevoldsen har stillet forslag om at frede Den Sønderjyske By, hvilket kommunalbestyrelsen skal tage stilling til. Denne sag redegør for muligheden for at rejse en fredningssag for Slots- og Kulturstyrelsen samt mulige alternativer.

Beslutning

Forslaget blev trukket af forslagsstillerne.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt Kommunalbestyrelsen beslutter, at det undersøges i forbindelse med genforeningsjubilæet at rejse fredningssag vedrørende Den Sønderjyske By på Frederiksberg.

Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte sagen på mødet den 14. september 2020 efter drøftelse.

Tidligere sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte sagen på mødet den 10. august 2020, idet konsekvenserne af lokalplan 228 ønskes yderligere belyst.

By- og miljøudvalget har vedtaget forslag til lokalplan 228 Temalokalplan for bevaringsværdige bygninger med højest bevaringsværdi. Forslaget sendes i offentlig høring i september. Temalokalplanen omfatter Den Sønderjyske By, som allerede i dag er udpeget som bevaringsværdig i kommuneplanen og dermed sikret mod nedrivning. Den Sønderjyske By er også omfattet af facadecensur i en servitut, som beskytter bebyggelsens anlæg, forhaver, gårdarealer og indhegninger.

De udpegede bygninger i temalokalplanen har forskellig karakter og der fastsættes derfor ikke retningslinjer eller detaljerede bestemmelser for bygningernes ydre fremtræden i lokalplanen. Lokalplanen fastsætter et forbud mod, at bygningerne nedrives og der fastsættes et forbud mod, at bygningerne på nogen måde ændres i deres ydre udformning uden kommunalbestyrelsens tilladelse. Kompetencenormen sikrer, at der i tilladelser fra kommunalbestyrelsen fastsættes vilkår, så udvendig renovering, vedligeholdelse og ændringer eller ombygninger sker nænsomt og med respekt for den eksisterende bygningens bevaringsværdier. Temalokalplanen fastsætter ikke bestemmelser om forhaver og anvendelse.

En selvstændig bevarende lokalplan for Den Sønderjyske By ville i givet fald indeholde detaljerede bestemmelser for den ensartede bebyggelse. I en bevarende lokalplan vil der også kunne optages bestemmelser om bebyggelsens gårdanlæg og forhaver, som i dag reguleres via servitutter. Derudover vil der kunne fastsættes bestemmelser om anvendelse. Ressourceforbruget ved at udarbejde en særskilt bevarende lokalplan skal dog holdes op mod, at temalokalplanen sikrer bygninger i Den Sønderjyske By mod nedrivning og uhensigtsmæssige ændringer, så der kun kan foretages ydre ændringer med kommunalbestyrelsens tilladelse og at gårdanlæggene og forhaverne er sikret af servitутten.

Der skal endvidere bemærkes, at By- og miljøudvalget den 9. marts 2020 vedtog, at området inden for Byplanvedtægt 31 samt lignende omkringliggende områder skal prioriteres i arbejdet med bevarende lokalplaner. I Kommuneplan 2017 er det besluttet, at der skal udarbejdes bevarende lokalplaner for villaområderne i den vestlige del af kommunen som erstatning for byplanvedtægt 27. Den Sønderjyske By er ikke en del af disse områder.

Den Sønderjyske By har i 2017 gennemgået en omfattende renovering af både facader og haver og var nomineret til Frederiksbergs facadepræmiering i 2018.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

Forvaltningen vurderer, at Frederiksberg Kommune med temalokalplanen kan sikre bygningerne i Den Sønderjyske By mod nedrivning og uhensigtsmæssige ændringer, så der kun kan foretages ydre ændringer med kommunalbestyrelsens tilladelse. Forvaltningen vurderer, at gårdanlæggene og forhaverne er sikret af servitутten.

Tidligere sagsfremstilling

På mødet den 8. juni 2020 besluttede magistraten at sende sagen retur i by- og miljøudvalget. Samme dag vedtog by- og miljøudvalget at sende "Forslag til lokalplan 228 - Temalokalplan for bevaringsværdige bygninge" i høring. Dette

lokalplanforslag omfatter bl a. Den Sønderjyske By, der således vil være beskyttet mod uhensigtsmæssige ændringer fra og med offentliggørelsen af lokalplanforslaget.

Tidligere sagsfremstilling

Magistraten tog på mødet den 12. august 2019 sagen til første behandling, idet forvaltningen blev anmodet om at høre beboerrepræsentationen og om en bygningsfaglig vurdering af en eventuel fredning.

I den forløbne tid har By-, Kultur- og Miljøområdet besigtiget området for en bygningsfaglig vurdering og har været i dialog med Slots- og Kulturstyrelsen, der i givet fald ville skulle behandle en fredningssag. Forvaltningen vurderer, at der er tale om en bebyggelse med høj bevaringsværdi, men at der gennem tiden er sket så store forandringer, at der ikke er tale om en fredningsværdig bebyggelse. Slots- og Kulturstyrelsen er enig i denne vurdering og har tilkendegivet, at de ikke vil starte en fredningssag (jf. bilag 2). Da Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur (By og Land) har tilkendegivet det samme (jf. bilag 1), synes mulighederne for at rejse en fredningssag udtømte.

Forvaltningen har primo 2020 kontaktet beboerrepræsentationen for at få bestyrelsens holdning. Da der er tale om en frivillig organisation, der kun mødes en gang om måneden, og da kontaktpersonen desværre er gået bort i forløbet, har korrespondancen været udfordret. Beboerrepræsentationen havde lovet et svar med udgangen af uge 17, men efter forvaltningens seneste opfølgende henvendelser af henholdsvis 30. april og 14. maj er status fortsat, at beboerrepræsentationen ikke har fremsendt sin holdning.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer på ovenstående baggrund, at der ikke er grundlag for at ansøge Slots- og Kulturstyrelsen om at rejse en fredningssag. Forvaltningen vurderer i stedet, at det rigtige redskab, til beskyttelse af bebyggelsen, er den temalokalplan for bevaringsværdige bygninger, der behandles på By- og Miljøudvalgets møde i dag, og som omfatter Den Sønderjyske By.

Tidligere sagsfremstilling:

Kommunalbestyrelsen oversendte den 18. marts 2019 følgende forslag fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmand Thyge Enevoldsen om fredning af Den Sønderjyske By.

"Forslag om fredning af Den Sønderjyske By

Kommunalbestyrelsen beslutter, at det undersøges i forbindelse med genforeningsjubilæet at rejse fredningssag vedrørende Den Sønderjyske By på Frederiksberg.

Begrundelse:

Den Sønderjyske By har med sin lange historie og særegne karakter en særlig plads på Frederiksberg. I anledning af 100-året for, at Sønderjylland vendte hjem til Danmark, bør der etableres et muligt grundlag for at frede bydelen, således at der for fremtiden kun kan ombygges og renoveres med Kulturstyrelsens tilladelse."

Bemærkninger til forslaget

Et fredningsforslag skal indsendes til Slots- og Kulturstyrelsen (SLKS) som vurderer, om den foreslåede bebyggelse rummer bærende fredningsværdier af national betydning. Hvis det vurderes at være tilfældet, kan SLKS forelægge sagen for Det Særlige Bygningssyn, som skal godkende forslaget, før en fredning kan gennemføres. Såfremt et fredningsforslag er indsendt af Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur (By og Land) er SLKS forpligtiget til at forelægge sagen for Det Særlige Bygningssyn, idet By og Land har en særlig ret til at rejse bygningsfredningssag. SLKS er dog ikke forpligtiget til at følge Det Særlige Bygningssyns indstilling. En fredning kræver således, at både Det Særlige Bygningssyn og SLKS godkender forslaget.

En evt. fredning af Den Sønderjyske By vil således bero på, om bebyggelsen vurderes at rumme arkitektoniske og kulturhistoriske værdier af national betydning. Desuden vil en fredning normalt kun komme i betragtning, hvis boligerne også rummer indre fredningsværdier. Hvis en fredning ikke vurderes relevant, kan bebyggelsen i stedet sikres med en bevarende lokalplan.

Forvaltningen har taget kontakt til By og Lands lokalafdeling FBLF, der sammen med By og Lands "Udvalget for fredede og bevaringsværdige bygninger" har vurderet Den Sønderjyske By. Foreningen er enig i, at Den Sønderjyske By har mange kvaliteter, men mener også, at der desværre er sket nogle forringelser rent arkitektonisk. Fx fremhæves det, at stort set alle skorstene er nedrevet, vinduerne er blevet udskiftet og der er etableret terrassedøre, som har en udformning, der ikke er tilpasset den enkelte bygning. Foreningen kan således ikke anbefale en fredning, men anbefaler, at der snarest udarbejdes en bevarende lokalplan. (se bilag).

By- og Miljøudvalget besluttede den 25. marts 2019, at der skal udarbejdes en temalokalplan, der sikrer bevaringsværdige bygninger med SAVE-værdi 1 og 2. Da Den Sønderjyske By har værdien 2, vil den være omfattet af den kommende temalokalplan.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

Forvaltningen vurderer ikke, at Slots- og Kulturstyrelsen vil nå frem til en anden konklusion end By og Land.

Forvaltningen vil således ikke anbefale, at kommunen udarbejder et fredningsforslag og fremsætter det direkte til SLKS. Forvaltningen vurderer, at en sikring bør ske via den besluttede temalokalplan, så uændring skal godkendes af kommunen. Senere kan der suppleres med en egentlig bevarende lokalplan med udførlige bestemmelser, som vil være et

godt redskab til at bevare det særlige bymiljø i Den Sønderjyske By.

Økonomi

Indstillingen har ingen økonomiske konsekvenser.

En evt. fredning vil alt andet lige betyde en stor økonomisk fordel for ejerne af bebyggelsen. Dels kan der opnås fritagelse for grundskyld, dels giver fredningen adgang til at udstykke ejendommene i ejerlejligheder. For Frederiksberg Kommune kan en evt. fredning og fritagelse for grundskyld have økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke

Behandling

By- og Miljøudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen.
JD/LRM

Historik

Indstilling 3. juni 2019, pkt. 215:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt Kommunalbestyrelsen beslutter, at det undersøges i forbindelse med genforeningsjubilæet at rejse fredningssag vedrørende Den Sønderjyske By på Frederiksberg.

Indstilling 12. august 2019, pkt. 307:

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank og Alexandra Dessoy) indstiller, at Kommunalbestyrelsen beslutter ikke at undersøge i forbindelse med genforeningsjubilæet at rejse fredningssag vedrørende Den Sønderjyske By på Frederiksberg.

Et mindretal (Ruben Kidde, Gunvor Wibroe og Thyge Enevoldsen) stemte for.

Et mindretal (Balder Mørk Andersen) tog forbehold.

Magistraten 2018-21, 12. august 2019, pkt. 307:

Magistraten tog sagen til 1. behandling, idet forvaltningen blev anmodet om at høre Beboerrepræsentationen og om en bygningsfaglig vurdering af en eventuel fredning.

Magistraten 8. juni 2019, pkt. 211:

Magistraten sendte sagen retur til by- og miljøudvalget.

Indstilling 10. august 2020, pkt. 209:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt Kommunalbestyrelsen beslutter, at det undersøges i forbindelse med genforeningsjubilæet at rejse fredningssag vedrørende Den Sønderjyske By på Frederiksberg.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 10. august 2020, pkt. 209:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

Indstilling 14. september 2020, pkt. 250:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt Kommunalbestyrelsen beslutter, at det undersøges i forbindelse med genforeningsjubilæet at rejse fredningssag vedrørende Den Sønderjyske By på Frederiksberg.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 14. september 2020, pkt. 250:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Flemming Brank deltog ikke under behandlingen af punktet på grund af inhabilitet.

Bilag

Bilag 2

Bilag 1

Punkt 279: Placering af lynladestation på pladsen bag Rådhuset

05.09.12-P00-1-19

Resume

By- og miljøudvalget besluttede den 25. november 2019, at forvaltningen kunne arbejde videre med muligheden for placering af en lynladestation til elbiler på pladsen bag rådhuset. Forvaltningen har på den baggrund været i dialog med ladeoperatøren Clever om konkretisering af forslag til placeringen. Der er udarbejdet tre forslag til mulige udformninger på to placeringer, og disse er koordineret med projekterne om en fremtidig indretning af pladsen bag rådhuset, samt muligheden for etablering af en p-kælder under pladsen bag rådhuset. By- og miljøudvalget forelægges på den baggrund forslag om at etablere en lynladestation på pladsen bag rådhuset.

Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm, Fasaël Rehman, Gunvor Wibroe, Thyge Enevoldsen og Ruben Kidde) vedtog,

1. at der skal etableres en lynladestation bestående af 2 træbaldakiner med 4 ladepladser på pladsen bag ved rådhuset,
2. at det reviderede forslag til placering med udformning 1.2, jf. sagens bilag 5, godkendes,

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Balder Mørk Andersen) stemte imod, idet der bakkedes op om en lynladestation, men ønsker en mindre central placering, som ikke lukker for pladsens potentiale og foregriber borgerdialogen.

Indstilling

By-, kultur og miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt der skal etableres en lynladestation bestående af 2 træbaldakiner med 4 ladepladser på pladsen bag ved rådhuset samt hvis det besluttes,
2. at placering 1 med udformning 1.2 godkendes,
3. at der tages stilling til, om der udover etablering af en lynladestation med 2 træbaldakiner, skal reserveres plads til eller anlægges yderligere træbaldakiner, som på sigt omdannes til flere lademuligheder.

Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte sagen på mødet den 14. september 2020 efter drøftelse.

Lynladerstationens indplacering i borgerdialogen

Lynladerstationen blev på By- og Miljøudvalgets møde den 9. marts vedtaget som en forudsætning for udvikling af pladsen bag rådhuset, i en sag som omhandlede rammesætning af borgerdialogen og scenarier for udvikling af pladsen. Konkrete forslag til scenarier for pladsen og skitser til placeringen af lynladerstationen blev fremlagt i en sag den 18. maj, hvor materialet til borgerdialogen blev vedtaget. Forudsætningen om en placering af en lynladerstationen og skitser for indpasning på pladsen, fremgik af dialogmaterialet, i byrumsudstillingen og i afrapporteringen af borgerdialogen, som blev fremlagt By- og Miljøudvalget den 14. september.

De to forløb for henholdsvis borgerdialogen og forberedelse til placering af lynladerstationen har været tæt koordineret, således at der sikres en helhedsorienteret planlægning for den fremtidige udvikling af pladsen bag rådhuset. Skitser til placeringer af lynladerstationen var konkret visualiseret i alle de 6 scenarier der blev fremvist i byrumsudstillingen. Igennem borgerdialogen er der ikke fremkommet særlige synspunkter vedrørende placeringen af lynladerstationen eller hvorvidt en sådan funktion bør indgå i pladsen, da der særligt har været fokus på hovedscenarier for pladsen og udformning af byrummet.

Anbefalet placering og budgetforlig 2021-22

I den tidligere sagsfremstilling har forvaltningen anbefalet udformning 1.2, hvor en række bilparkeringspladser langs bøgepuren kunne bevares. Denne placering er anbefalet, fordi den vil have mindst betydning for etablering af p-kælderen under pladsen, da den er placeret længst væk fra en kommende p-kælder, fordi udformningen vil kunne fungere med begge udformninger af Frederiksberg Bredegade, og fordi den betyder at færrest bilparkeringspladser skal nedlægges.. Med budgetforlig 2021-22 og beslutningen om etablering af en p-kælder under pladsen, vil nedlæggelsen af bilparkeringspladser for at kunne etablere en lynladestation dog være midlertidig, da bilparkeringspladserne på sigt vil blive genetableret i p-kælderen. Forvaltningen vurderer på den baggrund, at det vil være muligt at flytte lynladestationen længere mod rådhuset til udkanten af den eksisterende p-plads, så den får en mere perifer placering, selvom dette vil betyde midlertidig nedlæggelse af flere bilparkeringspladser.

Vedlagt som bilag 5 er der skitseret en forskydning af lynladestations udformning 1.2, så denne placeres i udkanten af det nuværende p-areal. Denne placering betyder at der som udgangspunkt kan etableres to baldakiner, med fire lademuligheder, men med mulighed for yderligere udvidelse med op til to baldakiner mere, afhængig af hvordan byrummet ønskes udviklet i det kommende projekt. Bilaget er udarbejdet af forvaltningen med afsæt i materialet fra Clever/Cobe og er derfor at betragte som en foreløbig skitse, der viser princippet.

I den nye udformning forskydes lynladestationen mod øst, således at den bliver placeret i det syd-østligste hjørne af den eksisterende p-plads, og får den eksisterende bøgepur med træer som kant mod omgivelserne. På den måde vil lynladestationen fra start have et grønt element der afgrænser denne fra omgivelserne på den ene side. Det foreslås, at der i en konkretisering arbejdes med at afgrænse manøvre arealet på den vestlige side af lynladestationen med bøgepur eller lignende, således at lynladestationen får en grøn kant hele vejen rundt, samtidig med at der ved de lyse grønne markeringer ud for baldakinerne kan etableres gennemgang til pladsen/vejen samt opholdsmulighed. Skitsen skal nærmere kvalificeres i forhold til kørekurver, det præcise arealforbrug samt indretning. Lynladestationens integration med pladsen udarbejdes i forbindelse med udviklingen af pladsen. Forvaltningen vurderer at denne placering og afgrænsning med grønne kanter kan være med til at binde eksisterende grønne elementer på pladsen sammen.

Det skal præciseres at de øvrige udformninger, der er skitseret i den oprindelige sag med to baldakiner som udgangspunkt, alle tager højde for anlæg af en p-kælder og integration med udvikling af resten af pladsen.

Andre mulige placeringer

Forvaltningen har, på det nuværende vidensgrundlag undersøgt, om der er andre muligheder for at placere lynladestationen på pladsen bag rådhuset end dem, der er beskrevet i den tidligere sagsfremstilling. Der er en række hensyn i forhold til mulige placeringer, som ligger til grund for forvaltningens vurdering – herunder kommende anlæg af p-kælder, afstand til bygninger, brandvej foran rådhuset samt kældernedgange, adgang til ladestander i søjlegangen, matrikelskel, mulig ændret linjeføring af Frederiksberg Bredegade samt placering af eksisterende og nye placeringer af transformerstation.. På baggrund af disse hensyn, vurderer forvaltningen ikke, at der er andre mulige placeringer af lynladestationen end de fremlagte.

By, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Forvaltningen anbefaler, at udvalget godkender den nye placering 1.2, som skitseret i bilag 5 med anlæg af to baldakiner til at starte med, for at give mest mulig rum for udvikling af pladsen op til, men med mulighed for udvidelse med op til to baldakiner mere, afhængig af udvikling af pladsen generelt. Clever anbefaler også denne placering.

Forvaltningen vurderer, at den nye udformning giver de bedste muligheder for at arbejde med udformningen af den resterende del af pladsen, da forslaget omfatter en mere perifær placering, en grøn kant mod pladsen og gode muligheder for integrering med udvikling af resten af pladsen, og der vil blive taget højde for dette i detailprojekteringen. Herudover er det den udformning, der er længst væk fra anlæg af en p-kælder og vil have mindst betydning for anlæg af p-kælderen i forhold til tilkørsel, anlægsområde m.v.

Tidligere sagsfremstilling

By- og miljøudvalget besluttede den 25. november 2019, at forvaltningen kunne gå i dialog med ladeoperatøren Clever om muligheden for at etablere en lynladestation på pladsen bag ved rådhuset. Clever har herefter i dialog med forvaltningen arbejdet med forslag til konkret udformning og placering af en lynladestation på pladsen bag rådhuset.

Konceptet

Clevers lynladestation er et koncept, som er udviklet sammen med Cobe arkitekter, og det findes allerede ved Fredericia/Erritsø og ved Knudshoved Resteplads ved Nyborg. Etablering af en lynladestation på Frederiksberg i løbet af efteråret 2020 vil være den første lynladestation i et bymæssigt område i Danmark. Konceptet for lynladestationen er bygget op omkring 'den meningsfulde pause' og det er Clevers intention, at lynladestationen, udover mulighed for opladning af elbiler, både giver mulighed for ophold og fremstår grøn. De grønne og rekreative elementer kan indgå under træbaldakiner, eller som en del af lynladestationens integration i pladsen som helhed. Efter udvalgets behandling af sagen vil forvaltningen i forbindelse med detailprojektering i dialog med Clever fastlægge de detaljerede løsninger i forhold til valgt udformning og placering. De forslag til udformning, der ikke indeholder begrønning og opholdsmuligheder kan suppleres med disse.

På den baggrund har Clever sendt en ansøgning om etablering af en lynladestation på pladsen bag rådhuset (bilag 1) og uddybende tegningsmateriale (bilag 2). Forvaltningen har efterfølgende i dialog med Clever foreslået en forskydning af 1.2, således at den bliver parallel med parkeringspladserne fremfor at stå vinkelret på Frederiksberg Bredegade. Det giver en bedre indpasning på pladsen og sparer flere p-pladser. Det har ikke været muligt at nå at få udarbejdet en ny tegning i bilaget. Forskydningen er derfor illustreret ved en ikke målfast skitse, der viser princippet (bilag 4).

Placering og udformning

Alle placeringer og udformninger tager udgangspunkt i den forudsætning, som indgår i den indledende borgerdialog om pladsen bag rådhuset, hvor forløbet af Frederiksberg Bredegade forudsættes ændret, så den møder Smallegade ved et signalreguleret kryds med Hospitalsvej. Denne ændring af forløbet af Frederiksberg Bredegade er ikke endeligt besluttet, og der er endnu ikke afsat midler til projektering eller anlæg. Det vurderes dog, at de foreslåede udformninger også vil kunne fungere med den eksisterende udformning af Frederiksberg Bredegade. Herudover vil det ved alle placeringer være muligt på et senere tidspunkt at anlægge en p-kælder under pladsen bag rådhuset.

I ansøgningen beskrives to mulige placeringer (placering 1 og placering 2). På placering 1 er der to mulige udformninger (udformning 1.1 og 1.2) og på placering 2 er der en udformning (udformning 2.1):

- Udformning 1.1 og 1.2 - placeret på strækningen mellem det potentielt nye sving på Frederiksberg Bredegade og den eksisterende bøgepur mellem Frederiksberg Bredegade og Smallegade.
- Udformning 2.1 - placeret ved det nye kryds ved Smallegade/Hospitalsvej/Frederiksberg Bredegade

Udformning	Fordele	Ulemper
<p>1.1 (Anbefales af Clever)</p> <ul style="list-style-type: none"> · 2 baldakiner · 4 ladepunkter · evt. op til 2 yderligere baldakiner med grønne/rekrative elementer · påvirker ca. 23 p-pladser og 2 mc-pladser ved to baldakiner og 34 p-pladser og 3 mc-pladser ved udvidelse 	<ul style="list-style-type: none"> · Entydige ind- og udkørselsforhold · Nemt at se, om der er ledige ladepladser · Kan udvides med op til to baldakiner mere (fire ladepladser) og et grønt hjørne mod ny vej 	<ul style="list-style-type: none"> · Påvirker flere p-pladser end 1.2 · En gittermast vurderes at skulle flyttes · Ikke angivet yderligere grønt areal ved udvidelse
<p>1.2 (Anbefales af Clever) (Anbefales af forvaltningen)</p> <ul style="list-style-type: none"> · 2 baldakiner · 4 ladepunkter · grønt trekant mod vej · evt. 1 yderligere baldakin med grønne/rekrative elementer · påvirker ca. 15 p-pladser og 1 mc-pladser ved to baldakiner (uden baldakin med rekrativemuligheder) og 21 pladser og 1 mc-plads (inkl. baldakin med rekreative muligheder eller på sigt yderligere lademulighed) 	<ul style="list-style-type: none"> · Entydige ind- og udkørselsforhold · Nemt at se, om der er ledige ladepladser · Kan nemt indpasses på pladsen som den er i dag. · Påvirker færrest p-pladser · Påvirker evt. etablering af p-kælder under pladsen bag rådhuset mindst · Kan udvides med en baldakin med to ladepladser mere 	<ul style="list-style-type: none"> · Ikke angivet yderligere grønt areal ved udvidelse.
<p>2.1</p> <ul style="list-style-type: none"> · 2 baldakiner · 4 ladepunkter · på sigt grønt hjørne mod ny vej · evt. 2 yderligere baldakiner med grønne/rekrative elementer · påvirker ca. 28 p-pladser og 1 mc-plads ved to baldakiner og 33 p-pladser og 0 mc-pladser ved udvidelse 	<ul style="list-style-type: none"> · Entydige ind- og udkørselsforhold · Nemt at se, om der er ledige ladepladser 	<ul style="list-style-type: none"> · Ikke angivet yderligere grønt areal ved udvidelse · Påvirker flere p-pladser end 1.2
<p>Alle udformninger</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Stådepladser til loppemarkedet kan placeres på andre p-pladser på pladsen bag rådhuset (på sydsiden af Frederiksberg Bredegade), som så ikke vil være tilgængelige, når der afvikles loppemarked · Kan fungere med både den nuværende og evt. ændrede udformning af Frederiksberg Bredegade 	<ul style="list-style-type: none"> · Medfører flytning af stådepladser til loppemarkedet

Ved hver udformning er udgangspunktet to træbaldakiner med fire ladepladser. Ved udformning 1.1 og 2.1 er der i materialet (bilag 1 og 2) vist mulighed for at udvide med yderligere to træbaldakiner. I udformning 1.2 er der ikke vist udvidelsemulighed, men det vurderes, at der er mulighed for at udvide med en baldakin (den der er vist som grønt areal). I første omgang vil der blive etableret fire ladepladser og senere kan der udvides med yderligere to eller fire ladepladser. Ønskes det at reservere plads til f.eks. fire baldakiner fra starten, kan alle fire baldakiner etableres samtidig. I dette tilfælde vil der blive etableret to baldakiner med fire ladepladser og et til to baldakiner med rekreative og grønne elementer under, som på et senere tidspunkt kan blive til yderligere to til fire lademuligheder. Det er også en mulighed at reservere pladsen til en udvidelse af lynladestationen ved kun at reservere arealet uden at etablere baldakiner.

Forvaltningen har sammen med Clever set på forskellige udformninger og vurderet fordele og ulemper ved disse. Clever anbefaler, at der arbejdes videre med enten udformning 1.1 eller udformning 1.2.

I dialogen med Clever har der derudover været overvejet flere andre placeringer, som er blevet fravalgt af forskellige årsager:

- På arealet foran 4. maj kollegiet - fravalgt grundet arealforbrug ved overdæknings moduler på 7x7m, adgangsvejen og nærheden til boliger.
- På p-pladsen, i hjørnet mod Smallegade og rådhuset - fravalgt, da den vil forudsætte meget areal til trafikforsyning lynladestationen fra Frederiksberg Bredegade, og vil ligge uhensigtsmæssigt i forhold til nye krydsninger af cykelstien på Smallegade.
- Ved placering 2 har der også været overvejet en placering langs den nye linjeføring af Frederiksberg Bredegade - fravalgt, da den har større indflydelse på en evt etablering af en p-kælder end udformning 1.1, 1.2 og 2.1 har, da trafikafviklingen her vurderes at være mindre hensigtsmæssig end ved de fremlagte udformninger.

Tekniske specifikationer og størrelse

Træbaldakinerne er udformet med reference til et træ. Hver baldakin måler 7x7m og er 4,67m høj. Baldakinerne har grønt tag. Udover baldakinerne skal der til lynladestationen etableres en transformatorstation på (3,0m x 4,8m x 2,5m) og en tavle på (2,0m x 1,0m x 2,2m), som begge forventes placeret i relation til den eksisterende transformatorstation, som er placeret i hjørnet ved det eksisterende signalregulerede kryds mellem Frederiksberg Bredegade og Smallegade. Der opsættes en ladestander under hver baldakin. Hver ladestander har to CSS-udtag og to ladepladser. Hver ladestander kan betjene to biler samtidig med op til 150kW eller en bil med op til 300kW. Bilernes specifikationer har betydning for hvor hurtigt de kan lade. Det oplyses, at plug-in hybridbiler vil ikke kunne benytte lynladestationen, da disse ikke kan hurtigt eller lynlade.

Clever forventer at opstille ladestander af typen Alpitronic HYC 300. Ladestanderen er 2,185 m høj og måler i bunden 0,663m x 0,732m og i toppen 0,854m x 0,732m. Ladestanderne indfarves i Frederiksberggrøn.

Baldakinens grønne tag vil bl.a. bestå af måtter med sedum-planter. Dette bevirker, at taget set oppefra fremstår grønt hele året rundt. Måtterne med sedum-planter vil også opsuge en del af det regnvand, der falder på tagfladen så det ikke bortledes til afløb lige så hurtigt som regnen falder.

Tekniske specifikationer er uddybet i bilag 1.

Påvirkning af omgivelserne

Clever oplyser, at en ladestation med lynopladning vil frembringe støj i forbindelse med køling af ladestander og kabler. Der er foretaget en støjanalyse af etablering af lynladestationen (bilag 3). Det er ikke tidligere afklaret, hvorvidt støj fra ladestander og lynladestationer, på såvel private som offentlige arealer (p-pladser), er omfattet Miljøbeskyttelseslovens bestemmelser. Forvaltningen har derfor rettet henvendelse til Miljøstyrelsen for at få styrelsens vejledende udtalelse vedr. dette. Forvaltningen afventer svar herpå. Såfremt Miljøstyrelsen vurderer, at regulering af støj fra ladestander og lynladestationer er omfattet af Miljøbeskyttelsesloven, kan det forventes at der vil blive stillet krav om overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.

Lynladestationen vil være belyst om natten, og der vil være lys i ladestanderens display. Lyset vil skifte, så der i de mørke timer skelnes mellem, når der er aktivitet på lynladestationen og når der ikke er aktivitet. Forvaltningen vurderer umiddelbart, at belysningskonceptet kan integreres i belysningen på Frederiksberg.

Clever ønsker på sigt at opsætte videoovervågning/CCTV på Lynladestationen, både for at øge trygheden ved brug om natten og for at indsamle data. Evt. ønske om opsætning af CCTV vil, når det bliver fremsendt, blive forelagt by- og miljøudvalget.

Etablering af en lynladestation på pladsen bag rådhuset vil, indtil der evt. etableres en p-kælder under pladsen, betyde, at der vil blive mindre parkering på pladsen. De foreslåede placeringer og udformninger påvirker parkeringen forskelligt. Antallet af p-pladser, der skal nedlægges for at kunne etablere de foreslåede udformninger af lynladestation, er vurderet på baggrund af det eksisterende forløb af Frederiksberg Bredegade, den eksisterende opstribning af p-pladser, det materiale og den konkretisering, der udarbejdet for lynladestationen.

Proces

By- og miljøudvalget traf hhv. den 9. marts 2020, den 18. maj 2020 og den 8. juni 2020 beslutning om forudsætninger for og afholdelse af borgerdialog og midlertidige aktiviteter på pladsen bag rådhuset. Placering af en lynladestation samt ændring af forløbet for Frederiksberg Bredegade, indgik som forudsætninger for borgerdialogen. By- og miljøudvalget behandler en særskilt sag om dette på samme møde.

Hvis by- og miljøudvalget beslutter, at der kan etableres en lynladestation på pladsen bag rådhuset, vil forvaltning i forbindelse med detailprojektering i dialog med Clever fastlægge de detaljerede løsninger. Clever ønsker at etablere lynladestationen i 2020, hvor der er afsat budget til det.

Hvis by- og miljøudvalget beslutter, at der kan etableres en lynladestation på p-pladsen bag ved rådhuset, vil den skulle overholde betingelser for lynladestationen, som er under udarbejdelse og vil blive fremlagt udvalget ved et kommende møde.

I detailprojekteringen bliver der koordineret med igangværende projekter med relation til pladsen bag rådhuset. Forvaltningen behandler efterfølgende sagen ifht. de nødvendige tilladelser.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

Forvaltningen vurderer, at etablering af en lynladestation understøtter intensionerne i elbilstrategien 'Frederiksberg - Elbilby nr.1' som kommunalbestyrelsen vedtog den 28. januar 2019, idet der i strategien er stillet målsætninger inden for fire områder og under hvert område angives en række indsatser. Under den private bilpark nævnes bl.a. 'fremme etablering af hurtigladere'. Forslaget omfatter lynladere, som er hurtigere end hurtigladere. Etablering af en lynladestation vil give borgerne adgang til lynhurtig opladning af elbiler på en central placering på Frederiksberg. En lynladestation placeret centralt på Frederiksberg vil endvidere sætte Frederiksberg på landkortet i forhold til at være det første bynære område i Danmark med en lynladestation til elbiler.

Forvaltningen vurderer, at etablering af en lynladestation ligeledes understøtter Budget 2020 beslutningen vedr. implementering af en ladegaranti på Frederiksberg, som skal gøre det muligt at oplade sin elbil inden for 250m, ved at give mulighed for hurtig opladning som supplement til kanstensopladning. Implementeringen af en lynladestation vil supplere de eksisterende lademuligheder på offentlig vej, samt de ladestanderer der på by- og miljøudvalgets møde den 3. februar 2020 er givet tilladelse til.

Forvaltningen vurderer, at det vil være muligt at etablere en lynladestation på begge de foreslåede placeringer og med de foreslåede udformninger, som alle tager højde for evt. etablering af en p-kælder og den øvrige udvikling af pladsen.

Forvaltningen vurderer, at placering 1.2, med mulighed for op til fire ladepladser i tegningsmaterialet, vil kunne udvides til seks ladepladser og evt. otte pladser (dette forudsætter yderligere konkretisering i samarbejde med Clever.).

På baggrund af den vurderede udvidelses mulighed, muligheden for indpasning i både den eksisterende og evt. ændrede pladsudformning, den mindste påvirkning af antal-p-ladser samt evt. etablering af p-kælder anbefaler forvaltningen udformning 1.2

Forvaltningen vurderer, at det grønne og rekreative er vigtigt for konceptet, og at det skal udfoldes med kendte Frederiksberg elementer som f.eks. en frederiksberg bänk. Men at det samtidig skal tages med i betragtning, at lynladestationen placeres i et område med eksisterende opholdsmuligheder og tæt på Frederiksberg Have, hvorfor de grønne rekreative arealer til lynladestationen kan være mindre end på andre typer lokaliteter.

Forvaltningen vurderer, at dette projekt kan betragtes som et pilotprojekt for at fremme elbiler og som et forsøg på at afklare, hvordan der kan lades i en tæt by, hvor mange borgere ikke har egen parkering.

Økonomi

Clever afholder, som beskrevet i betingelserne til lynladestationen i forbindelse med tilladelse til råden over vej, alle udgifter i forbindelse med konkretisering, etablering og drift af lynladestation.

Frederiksberg Kommune skal afholde udgifter til evt. skiltning af ladepladserne, hvilket kan afholdes via skilte- og afmærkningskontoen, ligesom udgifter til tømning af evt. nye skraldespande opstillet rundt om lynladestationen afholdes af Frederiksberg Kommune. Udgiften afholdes inden for det eksisterende driftsbudget til renhold, idet der foretages en omdisponering af de eksisterende skraldespande.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget

Historik

Indstilling 14. september 2020, pkt. 251:

By-, kultur og miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt der skal etableres en lynladestation bestående af 2 træbaldakiner med 4 ladepladser på pladsen bag ved rådhuset samt hvis det besluttet,
2. at placering 1 med udformning 1.2 godkendes,
3. at der tages stilling til, om der udover etablering af en lynladestation med 2 træbaldakiner, skal reserveres plads til eller anlægges yderligere træbaldakiner, som på sigt omdannes til flere lademuligheder.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 14. september 2020, pkt. 251:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Bilag

Bilag 1 - Ansøgning fra Clever

Bilag 2 - Cobe tegninger - 2020-08-26

Bilag 3 - DMR analyse af støjforhold - 2020

Bilag 4 - skitse af forskydning af udformning 1.2

Bilag 5 - UFC version 1.2 - FK version

Punkt 280: Affaldsgebyrer 2021

07.00.01-A00-8-20

Resume

Sagen omhandler fastlæggelse af affaldsgebyrer for 2021. De foreslåede gebyrsatser indebærer en samlet stigning, affødt af omstillingen af skraldebiler til eldrift, øgede tømningsfrekvenser m.v.

Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm, Fasael Rehman og Balder Mørk Andersen) indstiller, at forslag til affaldsgebyrer for 2021 godkendes, idet der gennem effektiviseringer fortsat arbejdes for at sænke taksterne i de kommende år

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe og Ruben Kidde) tog forbehold.

Et andet mindretal i By- og Miljøudvalget (Thyge Enevoldsen) indstiller, at forslag til affaldsgebyrer for 2021 godkendes.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at forslag til affaldsgebyrer for 2021 godkendes.

Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte sagen på mødet den 14. september 2020.

By-, kultur- og miljøområdet har på baggrund heraf uddybet de foreslåede gebyrændringer for 2021 i forhold til gebyrstigninger på administration, madaffald, papir og haveaffald. (Se eventuelt også bilag 3).

Administration

Ved budget 2020 besluttede kommunalbestyrelsen at styrke genbrug og genanvendelse på Frederiksberg ved fire indsatser under klimafonden, nemlig 1) grønnere virksomheder, 2) gøre det lettere for borgerne at sortere 3) digitalisering og Smart City på affaldsområdet og 4) permanentliggørelse af en øget indsats for bedre håndtering af byggeaffald (skattefinansieret).

Ovenstående indsatser 1) øger sortering til genanvendelse i kommunens virksomheder og institutioner i og med, at der er ansat en ekstra ressource til at vejlede og understøtte virksomhedernes sortering, 2) øger sortering til genanvendelse blandt byens borgere på baggrund af en forstærket indsat for at afdække og afhjælpe barrierer for affaldssortering i 100 ejendomme om året og 3) medfører bedre og smartere data på affaldsområdet som følge af dels udvikling af kommunens affaldsdatabase og dels Smart City projekter.

Disse indsatser har således medført øgede administrative omkostninger.

De samlede udgifter på administration (administrative lønninger, IT udgifter, projekter, udvikling mv.) samt de afledte omkostninger som følge af de fire indsatser under klimafonden fordeles på de enkelte affaldsordninger efter en fordelingsnøgle ved regnskabsafslutningen.

Den del, der bliver tilbage på det administrative område, ca. 5 pct., er den del som skønnes ikke objektivt at kunne fordeles på de enkelte affaldsfraktioner, hvilket svarer til en stigning på 4 kr., baseret på udgifterne fra 2020 og 2021, idet implementeringen af klimapuljen for så vidt angår 2020 ikke blev indregnet i gebyrerne i 2020, og derfor belaster "ekstra" i 2021.

Madaffald

I forbindelse med beslutningen om at igangsætte madindsamlingsordningen blev der på mødet i kommunalbestyrelsen den 19. juni 2017 besluttet, at henlæggelser på 4,8 mio.kr. skulle anvendes til at implementere og igangsætte ordningen. Der var med andre ord en "opsparing" til at løbe ordningen i gang.

Henlæggelserne kommer fra merindtægter på restaffald og disse forventes at være afviklet i løbet af 2020.

Omkostninger og gebyrindtægter for ordningerne for madaffald og restaffald skal samlet set hvile i sig selv over en årrække.

Forslaget om gebyrændringer for 2021 indebærer en stigning på 45 kr. for madaffald i 2021. Dermed vil fraktionen overordnet set kunne balancere i overensstemmelse med lovgivningen.

Gebyrstigningen vil betyde, at kommunen fortsat kan understøtte en madaffaldsordning, der har vist sig at være en større succes end forventet. Borgerne sorterer en stadig større andel af deres madaffald og bidrager dermed aktivt til omstillingen i retning af en mere cirkulær økonomi og til kommunens mål om øget genanvendelse.

Papir

Der har længe været en forventning om fald i omkostningerne til ordningen for papir grundet faldende mængder af papir i

samfundet generelt. Derfor er gebyret for papir sænket af flere omgange. Dette har imidlertid medført, at der har været underskud på ordningen i 2017, 2018 og 2019.

Et konkret eksempel på en effektivisering er, at de to skraldebiler, der bruges til indsamling af papir, nu kun kører med papir fire dage om ugen. Den femte dag udnyttes bilerne til indsamling af henholdsvis pap fra etageejendomme og plast/metal fra villaerne. På den baggrund er det lykkedes at holde omkostningerne til indsamling nogenlunde i ro, trods pris- og lønstigninger, men det har ikke været muligt at nedbringe omkostningerne til ordningen så meget som forventet. Dette skyldes blandt andet, at indtægterne fra salget af papir har været faldende, grundet faldende markedspriser.

Derfor steg gebyret i 2020 med 29 kr. pr. husstand med henblik på at bringe balance regnskabet.

Den foreslåede sigtning på 3 kr. i 2021 skyldes, at omkostninger for omlægning af affaldsindsamlingen til eldrift og klimafondsprojekterne som beskrevet under 'Administration' fordeles på alle ordninger, herunder papir.

Det bemærkes i øvrigt, at tilsvarende effektiviseringer, som har været mulige på indsamlingen (men ikke afsætningen) af papir grundet faldende mængder, også ses for restaffald, hvor gebyret har været fastholdt på samme niveau i 2018, 2019 og 2020. Tilsvarende papirordningen skyldes forslaget til stigning i gebyret for restaffald i 2021, at omlægning af affaldsindsamlingen til eldrift og klimafondsprojekterne fordeles forholdsmæssigt på alle affaldsordninger.

Haveaffald

Gebyret for haveaffald foreslås at stige med 23 kr. i 2021. Forslaget skyldes, at indsamlingsudgifterne har været stigende siden 2018 og behandlingsudgifterne marginalt stigende.

Årsagen til de stigende udgifter til indsamling skal findes i flere bestillinger på tømning af haveaffald fra etageejendomme og institutioner samt at perioden, hvor bioaffald indsamles fra villaer, er blevet udvidet. Stigningen afspejler således et øget serviceniveau på ordningen.

Forslag til stigninger på de øvrige ordninger.

For så vidt angår de foreslåede stigninger på de øvrige ordninger, som ikke er uddybet ovenfor, er der følgende hovedårsager:

- 1) Overgang til eldreven indsamling af affald, der reducerer CO2 udledning og støj i byen
- 2) Klimafondsprojekter vedr. genbrug og genanvendelse, der forventeligt vil bidrage væsentligt til en højere genanvendelse
- 3) Flere tømninger på ordningerne for genanvendeligt affald, som afspejler øget genanvendelse og højere service for borgerne
- 4) Almindelige pris- og lønfremskrivninger.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen skal fastsætte affaldsgebyrerne for 2021 jævnfør affaldsaktørbekendtgørelsen § 15. Der er til sagen vedhæftet et udkast til gebyrblad 2021 (bilag 1). Der er ligeledes vedlagt en oversigt over ændringerne mellem gebyrerne for 2020 og de foreslåede ændringer for 2021 (bilag 2).

Der er i det efterfølgende nærmere redegjort for de foreslåede ændringer. Det skal bemærkes, at gebyrændringerne i væsentligt omfang er forskudt i forhold til de faktisk afholdte udgifter. De ændringer der forelægges nu, afspejler således allerede afholdte faktiske udgifter. Udgifter der vedrører alle ordninger fordeles forholdsmæssigt på samtlige ordninger for genanvendeligt affald og restaffald i overensstemmelse med det faktiske træk på ordningerne. Alle nævnte beløb er eksklusiv moms medmindre andet er angivet.

Gebyrændringerne for 2021 indebærer en stigning på 18 kr. per 100 liter afhentet restaffald om ugen samt 136 kr. årligt per husstand for genanvendeligt affald. Effekten af gebyrændringerne beskrives i det følgende.

- Elskraldebilerne er et væsentligt skridt i retning af CO2-neutral kommune i 2030 og reduktion af støj ved affaldsindsamlingen. Der indkøbes 15 nye elskraldebiler, som besluttet af kommunalbestyrelsen den 3. december 2018, hvilket giver en stigning på 30 kr. pr. husstand.
- For at styrke genbrug og genanvendelse, er der ved budgetforhandlingerne i 2019 besluttet fire indsatser under klimafonden: 1) grønnere virksomheder, 2) permanentliggørelse af øget indsats for bedre håndtering af byggeaffald, 3) gøre det let for borgerne at sortere og 4) digitalisering og Smart City på affaldsområdet. Den nærmere disponering af midlerne blev godkendt af magistraten den 4. maj 2020 og af by- og miljøudvalget den 15. juni 2020. For at understøtte dette arbejde går størsteparten af stigningen på 18 kr. pr. 100 liter restaffald samt ca. 38 kr. per husstand årligt til dette arbejde.
- Ordningen for madaffald, der sikrer en højere genanvendelse, er praktisk taget indfaset og borgerne bliver stadig bedre til at sortere. For at understøtte ordningen stiger gebyret med 45 kr. til 100 kr. pr. husstand pr. år.
- Haveaffald stiger med 23 kr. til 64 kr. pr. husstand pr. år, fordi borgerne bestiller flere tømninger end hidtil, og kommunen derfor yder en højere service. Gebyret for haveaffald dækker også bioaffald fra villaerne.

- Mængden af pap stiger og dermed også indsamlingen. By- og miljøudvalget besluttede den 17. august 2020 at gøre ugetømningen permanent. Effekten heraf er højere service for borgerne og mere genanvendelse i overensstemmelse med de politiske målsætninger i affalds- og ressourceplanen. Gebyret stiger med 29 kr. til 77 kr., og plast stiger med 14 kr. til 114 kr.
- Generelt er indsamlingsomkostningerne steget i hele landet grundet en lønstigning for skraldemændene som konsekvens af deres overenskomst.
- Dertil kommer den generelle pris- og lønfremskrivning.

Institutioner

Gebyr for genanvendeligt affald fra de kommunale institutioner på Frederiksberg fremgår ikke af gebyrbladet, idet der er tale om et internt mellemværende i kommunen.

Gebyret for genanvendeligt affald fra kommunens institutioner er blevet fastholdt uændret i en lang årrække, mens borgernes gebyr er steget i takt med øget indsamling til genanvendelse og en række andre faktorer, som er blevet politisk godkendt ved den årlige gebyrsag. Med henblik på at bringe institutionernes betaling i overensstemmelse med deres faktiske træk på affaldsordningerne, besluttede Kommunalbestyrelsen den 2. december 2019, at gebyret for genanvendeligt affald fra kommunens institutioner skal stige med 5 % årligt fra 2021, indtil der er balance.

Stigningen på 5 % vil betyde en stigning i gebyret ekskl. moms på mellem 22 kr. (for den allermindste institution) til ca. 6.000 kr. for rådhuset, der er kommunens største institution målt på kvadratmeter. For en skole, der hidtil har betalt ca. 34.300 kr. årligt, vil det betyde ca. 1.600 kr. pr. år og for en mellemstørrelse daginstitution på ca. 600 m², der i dag betaler 2.454 kr., vil det betyde en stigning på ca. 120 kr. årligt.

Brug af genbrugsstationerne for erhverv

Gebyr for virksomhedernes brug af genbrugsstationen fastsættes årligt ved bestyrelsesmøde i ARC" blandt andet på baggrund af brugerundersøgelser vedrørende erhvervsbrug af genbrugsstationerne. Mellem 2020 og 2021 sker der justeringer i prisen pr. besøg på 2-5 kr. Prisen for abonnement stiger med henholdsvis 77 kr., 189 kr. og 281 kr. for personbil, kassevogn og ladvogn. Det svarer til en prisfremskrivning på 1,7 % i forhold til gebyrerne for 2020.

By-, kultur- og miljøområdet vurdering

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at nærværende forslag til affaldsgebyrer for 2021 afspejler de politiske beslutninger m.v., der er taget på affaldsområdet og at niveauet således afspejler en øget bæredygtig indsamling samt et øget serviceniveau med sigte på at styrke genanvendelse. Samtidig indebærer forslaget, at udgifter og indtægter fortsat hviler i sig selv i overensstemmelse med lovgivningen på området.

Økonomi

Sagen har ingen direkte konsekvenser for det skattefinansierede område i 2021. Dog vil en gebyrstigning på 5 % for kommunens institutioner i 2021 betyde en skattefinansieret omkostning på ca. 65.000 kr.

De forslåede gebyrer er med i takstoversigten i budgetforslag 2021, og de økonomiske konsekvenser på det brugerfinansierede område er også indarbejdet i sagen om 2. behandling af budgettet for 2021.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og miljøudvalget, M, K

Historik

Indstilling 14. september 2020, pkt. 261:

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at forslag til affaldsgebyrer for 2021 godkendes.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 14. september 2020, pkt. 261:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

Bilag

Udkast Gebyrblad 2021

Gebyrændringer 2020-2021

Affaldsgebyrer 2021 - Uddybende forklaring