

# REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2026-29 d. 20-04-2026

**Mødedato** Mandag d. 20. april 2026 kl. 20:45

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Drøftelse af potentialer ved brug af AI-initiativer.....	4
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt, rådmændene Laura Lindahl, ..	6
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Jacob Rosenberg og Carina Høedt og	10
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Carina Høedt og Jacob Rosenberg og	12
Orientering om parkeringsundersøgelse.....	15
Beslutning om etablering af nye bilparkeringspladser 2026.....	17
Orientering om evaluering af forsøg udført på Dr. Abildgaards Allé.....	19
Orientering om evaluering af trafikforsøg på Eversvej.....	22
Beslutning om disponering af trafiksikkerhedspulje 2026.....	25
Beslutning om disponering af pulje til fremme af cykling.....	30
Beslutning om "grøn bølge" for cyklister på Gammel Kongevej.....	34
Beslutning om sti gennem skolegården på Nylandsvej.....	36
Orientering om det Frederiksberggrønne regnskab 2025.....	39
Orientering om snerydning og vinterbekæmpelse.....	41

## Punkt 65: Meddelelser

00.22.04-P35-8-25

### Sagsfremstilling

#### Meddelelsepunkterne blev taget til efterretning

##### Materiale til temadrøftelsen om affaldsområdet og Ressource- og Affaldsstrategi 2032

Miljø og Trafikudvalget afholder tirsdag den 21. april en temadrøftelse om affaldsområdet generelt og om den kommende Ressource og Affaldsstrategi. Temadrøftelsen afholdes på ARC og inkluderer en rundvisning. Baggrundsmateriale til temadrøftelsen er vedhæftet (lukkede bilag).

##### Besigtigelse af Azaleavej i forbindelse med etablering af klimatilpasningsprojekt og besigtigelse af Stæhr Johansens Vej og Emil Chr. Hansens Vej i forbindelse med etablering af cykelsti

Miljø- og Trafikudvalget anmodede i forbindelse med behandling af sagen om projektforslag for klimatilpasningsprojekt på Azaleavej på mødet den 13. april 2026 om en besigtigelse. Den finder sted mandag den 4. maj 2026 fra kl. 8.15-8.30.

Udvalget bad derudover i forbindelse med behandling af sagen om valg af cykelstiløsning på Stæhr Johansens Vej og Emil Chr. Hansens Vej på mødet den 9. marts 2026 om en besigtigelse. Den finder sted mandag den 4. maj 2026 fra kl. 8.45-9.00.

Der er således indlagt 15 minutters transport mellem de to lokationer. Kalenderinvitation følger.

##### Indvielse af Lauritz-Jensens Plads

Onsdag den 6. maj fra kl. 16.30-18.00 holder Områdefornyelsen Finsensvej Vest indvielse af Lauritz-Jensens Plads. Til indvielsen vil der være taler ved Michael Vindfeldt og Rasmus Holme Nielsen, aktiviteter ved Naturvejlederne samt rundvisning ved rådgiver Lytt Architecture.

Lauritz-Jensens Plads er placeret i kvarteret ved Christian Paulsens Vej, som er udpeget som 1 ud af 5 indsatser i den igangværende Områdefornyelse Finsens Vest. I forbindelse med klimatilpasning i kvarteret er den eksisterende Lauritz-Jensens Plads renoveret med ny beplantning og sidde møbler, så den fremstår indbydende for kvarterets borgere og brugere.

##### Udvidet screening af metro i fasanvejslinjen

Der blev med budget 2024 afsat 2 millioner til en undersøgelse af Metro i Fasanvejslinjen. Hvad angår metro har der i de senere år været fokus på M5 og herunder fra Frederiksbergs side på at sikre muligheden for en forlængelse med en station ved Gammel Kongevej. Aftale om M5 fra Københavns Hovedbanegård til Lynetteholm blev indgået i 2025.

Forvaltningen har nu i samarbejde med Metroselskabet opstartet undersøgelsen af Metro i Fasanvejslinjen. Formålet er at undersøge potentialet ved en udbygning af metroen på Frederiksberg med afsæt i en videreførelse af M4 fra København Syd. Det sker via en udvidet screening af forskellige linjeføringer, hvor hovedscenariet er en linjeføring i fasanvejslinjen mod Bispebjerg/Emdrup.

Der analyseres og sammenstilles 2-3 linjeføringer på M4, linjeføringer som endvidere vil blive sammenholdt med en mulig videreførelse af M5 fra Københavns Hovedbanegård. Fokus vil være på linjernes mulige udformning samt deres økonomiske og mobilitets- og passagermæssige potentialer. Som en del af dette vil også indgå en analyse af forskellige stationsplaceringer, herunder vurdering af mulighed for at samtænke stationsplaceringer med mere generel forbedring af byrum.

I forlængelse af en borgerhenvendelse bad udvalget om et meddelelsepunkt om venteliste og pris for nyttehaver.

# Punkt 66: Drøftelse af potentialer ved brug af AI-initiativer

00.22.00-P35-27-26

## Resumé

Med Budgetaftalen 2026 har aftalepartierne forpligtet sig til, at alle fagudvalg drøfter, hvor der inden for myndighedssagsbehandlingen kan være potentialer for øget anvendelse af kunstig intelligens (AI) i den administrative opgaveløsning og sagsbehandling. Digitalisering og IT (DIT) faciliterer disse drøftelser for udvalgene. De AI-initiativer, der opstår i forbindelse med drøftelserne, indgår efterfølgende i DIT's prioritering og kan videreføres i arbejdet frem mod Budget 2028.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- drøftede mulige AI-initiativer i den administrative opgaveløsning og sagsbehandling med baggrund i budgetaftalen 2026.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- drøfter mulige AI-initiativer i den administrative opgaveløsning og sagsbehandling med baggrund i budgetaftalen 2026.

## Overskrift

Drøftelse af potentialer ved brug af AI-initiativer

## Anledning

Drøftelsen sker efter beslutning i budgetaftalen 2026, hvor partierne blev enige om at afsøge mulighederne for stadig mere effektiv sagsbehandling med brug af AI i myndighedsbehandlingen. Partierne ønskede at understøtte en effektiv organisation, hvor digitalisering bidrager til bedre ressourceudnyttelse og smartere arbejdsgange. Hvert udvalg forpligtede sig til at drøfte, hvor der kan være potentialer for øget anvendelse af AI i den administrative opgaveløsning og sagsbehandling.

Drøftelsen vil på mødet faciliteres af DIT, og drøftelsen vil tage afsæt i kommunens AI-strategi, igangværende AI-initiativer samt inspiration fra relevante cases fra andre kommuner. Kommunens AI-strategi mv. kan ses uddybet i bilag 1 "AI-strategi Frederiksberg Kommune". Der kan tilgås en oversigt over relevante cases fra andre kommuner ved at besøge Kommunernes Landsforenings (KL) og KOM-BITs videnscenter for digitalisering og teknologi. Her kan man under fanen "Viden og værktøj" tilgå undersiden "AI i Kommunerne" og endeligt undersiden "Kommunernes AI-landkort".

## Anbefaling

Det anbefales, at Miljø- og Trafikudvalget drøfter mulige AI-initiativer i den administrative opgaveløsning og sagsbehandling med baggrund i budgetaftalen 2026.

## Bevillingsmæssige konsekvenser

Der er ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

# **Bilag**

Bilag 1 ai-strategi-frederiksberg-kommune

# **Punkt 67: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt, rådmændene Laura Lindahl, Nikolaj Bøgh og Jan E. Jørgensen og 2. viceborgmester Michael Brautsch om udvidelse af gratis parkering på handelsgader fra 30 til 60 minutter**

05.09.00-G01-66-25

## **Resumé**

Der er stillet forslag om, at kommunen udvider den lokale tidsrestriktion på handelsgaderne, Gl. Kongevej, Falkoner Allé og Godthåbsvej, fra 30 min til 60 min. Hvis tidsrestriktionen udvides, vil der skulle udskiftes skilte for ca. 250.000 kr., hvilket forvaltningen ikke kan pege på finansiering til. Forvaltningen anbefaler derfor, at forslaget ikke tiltrædes, da der ikke kan peges på finansiering af forslaget, ligesom det vil være hensigtsmæssigt at afvente resultatet af den samlede evaluering af parkeringsordningen.

Udvalget udsatte sagen på møde den 27. oktober 2025, idet udvalget anmodede forvaltningen om at undersøge mulighederne for en billigere alternativ skilteløsning. Udvalget udsatte herefter sagen på møderne henholdsvis den 24. november 2025 og 19. januar 2026, idet udvalget anmodede forvaltningen undersøge mulighederne for et forsøg. Muligheden for et forsøg med en restriktion på 60 min. er nu undersøgt. Forvaltningen anbefaler ikke et forsøg. Endvidere er undersøgt udgiften til en undersøgelse af parkeringsflowet på handelsgaderne, en sådan undersøgelse anbefales ikke gennemført, da der ikke kan anvises finansiering. Sagen genforelægges på den baggrund til udvalgets genbehandling.

## **Beslutning**

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse.

## **Indstilling**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- indstiller, at Magistraten ikke tiltræder forslaget om udvidelse af gratis parkering på handelsgade fra 30 til 60 minutter, idet der ikke kan peges på finansiering.

## **Overskrift**

Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt, rådmændene Laura Lindahl, Nikolaj Bøgh og Jan E. Jørgensen og 2. viceborgmester Michael Brautsch om udvidelse af gratis parkering på handelsgader fra 30 til 60 minutter

## **Anledning**

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen den 19. januar 2026 efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om et forslag til en forsøgsordning samt en vurdering af udgiften til en undersøgelse af parkeringsflowet på handelsgaderne.

### Forsøg på Gammel Kongevej

Forvaltningen har udarbejdet en model for en muligt forsøg på Gammel Kongevej, hvor tidsbegrænsningen for parkering i en periode ændres fra 30 til 60 minutter: Hovedparten af detailhandlen på Gammel Kongevej er koncentreret øst for H.C. Ørsteds Vej, det vil sige på Gammel Kongevej ml. H.C. Ørsteds Vej og Vodroffsvej. Forvaltningen foreslår derfor, at et eventuelt forsøg med 60 min tidsrestriktioner på denne del af Gl. Kongevej, hvor der i alt er 63 parkeringspladser, samt på sideveje, da skiltningen bør være ensartet i området for at undgå forvirring for parkanterne.

Sidevejene omfatter Prinsesse Maries Allé (20 parkeringspladser), Schönbergsgade (21 parkeringspladser), Sankt Knuds Vej (13 parkeringspladser), Sankt Thomas Allé (18 parkeringspladser), Lykkesholms Allé (10 parkeringspladser), Hauchsvej (9 parkeringspladser) og Tårnborgvej (7 parkeringspladser).

Skiltningen ændres ved hjælp af klistermærker på de eksisterende skilte. Der vil blive udført supplerende målinger af belægningsgrad og ”parkeringsvarighed” før og under forsøget ved hjælp af observationer, tællinger og/eller GPS-data. Målinger suppleres af et mindre antal korte interviews med parkanter og butiksindehavere vedr. deres oplevelse af effekt.

Det anbefales, at forsøget får en varighed på 12 mdr., således at parkanterne vænner sig til de ændrede forhold, inden der måles på effekt.

De forventede omkostninger til et sådant forsøg udgør i alt 105.000 kr. fordelt på følgende:

- Målinger før og under forsøg (analyse af parkeringsflow): Ca. 85.000 kr.
- Etablering af midlertidig skiltning og efterfølgende reetablering til 30 minutter: 20.000 kr.

Til orientering kan endvidere nævnes, at den nu gennemførte parkeringsanalyse (jf. sag om Parkeringsanalysen) viser, at 38% af frederiksbergborgerne ønsker den nuværende tidsrestriktion på 30 minutter og 37% foretrækker en tidsrestriktion på 60 minutter. Pendlere og besøgende foretrækker 60 min tidsgrænse og hvad angår erhvervslivet er der en lille overvægt, der ønsker en tidsrestriktion på 60 minutter.

#### Undersøgelse af parkeringsflowet på handelsgaderne

For at undersøge parkeringsflow på handelsgaderne anbefales en analyse ved hjælp af GPS-data suppleret og et mindre antal interviews med parkanter. Brug af GPS-data vil give præcis parkeringstid og grad af udskiftning af biler på parkeringspladser. Forudsat en sådan analyse kun omfatter handelsgader med nuværende restriktion på 30 min, altså Gammel Kongevej, Falkoner Allé og Godthåbsvej, skønnes den at koste ca. 200.000 kr. Udvides analysen til at gælde alle handelsgader skønnes den at koste ca. 400.000 kr. Alternativt kan den kvantitative del af analysen foretages via stikprøve-observationer fremfor via GPS-data. Prisen skønnes i så fald reduceret med ca. 50% Ulempen ved denne tilgang er en markant større datausikkerhed, f.eks. som følge af varians i forbindelse med tidspunkt på dagen, vejr, årstid, placering af tælling og ugedag for stikprøverne.

#### *Anbefaling*

Forvaltningen anbefaler fortsat, at der ikke iværksættes et forsøg med en tidsrestriktion på 60 minutter, da hyppige ændringer kan skabe forvirring blandt parkanterne.

Anbefalingen er endvidere baseret på de argumenter, der er nævnt i den oprindelige sag (se nedenfor) herunder, at der ikke kan anvises finansiering til hverken en permanent løsning eller et forsøg.

Det er samtidig forvaltningens vurdering, at et eventuelt forsøg bør ske på en afgrænset strækning af Gammel Kongevej og tilhørende sideveje.

Der kan ikke anvises finansiering til en undersøgelse af parkeringsflowet på handelsgaderne.

#### Sagsfremstilling af 19. januar 2026

Sagen blev udsat den 24. november 2025 efter drøftelse. Forvaltningen kan supplerende oplyse, at antallet af skilte, der berøres af forslaget, er cirka 190 undertavler.

Priserne er for begge løsninger estimerede, idet der ikke er indhentet tilbud.

#### Sagsfremstilling af 24. november 2025

Udvalget udsatte sagen på møde den 27. oktober 2025, idet udvalget anmodede forvaltningen om at undersøge mulighederne for en billigere alternativ skilteløsning.

Forvaltningen kan oplyse, at skilteudskiftningen vil kunne erstattes af en klistermærkeløsning, som vurderes at ville koste mellem 50.-75.000 kr. Det er dog forvaltningens vurdering, at den løbende vedligeholdelse over tid vil beløbe sig til mere end prisen for en udskiftning af de berørte skilte på handelsgaderne. Forvaltningen kan ikke pege på finansiering hertil. Hertil vil forvaltningen ikke anbefale klistermærkeløsningen i "så stor en skala" af æstetiske hensyn.

Forvaltningen kan supplerende oplyse, at resultatet af parkeringsevalueringen planlægges udvalgsbehandlet i marts/april 2026. Spørgsmålet, om en udvidelse af tidsrestriktionerne på handelsgaderne, vil indgå i undersøgelsens spørgeramme.

Det er fortsat forvaltningens anbefaling, at behandlingen af forslaget afventer evalueringen af parkeringsordningen, så respondenternes holdning til forslaget (og parkeringsordningen i øvrigt) kan indgå i beslutningsgrundlaget.

#### Sagsfremstilling af 27. oktober 2025

#### *Anledning*

Kommunalbestyrelsen oversendte den 25. august 2025 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt, rådmændene Laura Lindahl, Nikolaj Bøgh og Jan E. Jørgensen og 2. viceborgmester Michael Brautsch om udvidelse af gratis parkering på hande­lsgader fra 30 til 60 minutter.

"Det Konservative Folkeparti og Venstre foreslår at udvide den nuværende ordning med 30 minutters gratis parkering på hande­lsgaderne til 60 minutters gratis parkering.

Det Konservative Folkeparti og Venstre ønsker at styrke de lokale hande­lsgader og modvirke butiks­død. Det lokale erhvervsliv peger selv på, at 30 minutters gratis parkering er for kort tid til, at kunder kan handle i flere butikker eller kombinere indkøb med andre ærinder.

En udvidelse til 60 minutter vil:

- gøre det mere attraktivt at handle lokalt,
- skabe bedre rammer for handelslivet,
- bidrage til et mere levende bymiljø, hvor man i højere grad kan nå flere butikker på samme 'ophold'."

### *Bemærkninger til forslaget*

Forvaltningen gennemførte i foråret 2025 en erhvervsundersøgelse og dialogmøde med erhvervslivet, hvori erhvervslivet bl.a. blev bedt om at tage stilling til, om man ønskede en udvidelse eller bibeholdelse af nuværende tidsrestriktion på hande­lsgaderne. Resultatet af undersøgelse og dialogmøde blev fremlagt udvalget den 18. august 2025.

Erhvervsundersøgelsen er en del af den samlede parkeringsevaluering, der gennemføres i december 2025 og januar 2026, hvor spørgsmålet om en eventuel udvidelse af tidsrestriktionen også vil indgå, ligesom det også vil indgå, hvorvidt tidsrestriktionen også skal gælde H.C. Ørsteds Vej og Smallegade.

I undersøgelsen fremgår det, at 55 % af detailhandlen ønsker en udvidelse af tidsrestriktionen til 60 min. På tværs af alle brancher er 43 % for en udvidelse til 60 min., mens 31 % ønsker at bibeholde nuværende tidsrestriktion på 30 min. På dialogmødet var det 50/50, om man ønskede at bibeholde eller udvide.

Det primære argument for en udvidelse er, at kunderne kan besøge flere butikker og "nå alle indkøb".

De primære argumenter imod en udvidelse er, at man i teorien går fra 15 mulige parkeringer til 7 mulige parkeringer i løbet af en dag, og dermed kan det være svære at finde en parkeringsplads.

## **Anbefaling**

Fra tidligere sagsfremstilling:

Forvaltningen vurderer, at det vil være mest hensigtsmæssigt at vente med at tage stilling til beslutningsforslaget til resultatet af parkeringsundersøgelsen, hvor også en eventuel udvidelse af tidsrestriktionen indgår, da man kan risikere, at der tegner sig et andet holdningsbillede, når den resterende undersøgelse er gennemført.

Udskiftning af skilte ved ændring af lokaltidsrestriktion fra 30 min til 60 min vurderes at koste ca. 250.000 kr., hvilket forvaltningen ikke kan pege på finansiering til inden for det nuværende budget. Det anbefales på den baggrund, at forslaget ikke tiltrædes.

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

## **Historik**

**Indstilling, den 19. januar 2026, punkt 3:**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- ikke tiltræder forslaget, idet der ikke kan peges på finansiering, ligesom det vil være hensigtsmæssigt at afvente alle resultaterne af den samlede parkeringsevaluering.

**Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 19. januar 2026, punkt 3:**

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om et forslag til en forsøgsordning samt en vurdering af udgiften til en undersøgelse af parkeringsflowet på handlgaderne.

# **Punkt 68: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Jacob Rosenberg og Carina Høedt og rådmændene Laura Lindahl og Nikolaj Bøgh om bedre udnyttelse af reserverede parkeringspladser til elbiler, el-delebiler og opladning**

05.09.00-G01-76-25

## **Resumé**

Der er stillet forslag om en analyse om muligheden for bedre udnyttelse af p-pladser reserveret til el-biler, delebiler og opladning af el-biler samt om en eventuel gradvis nedlæggelse af reserverede pladser til disse formål. Forvaltningen foreslår med denne sag, at forslaget imødekommes via udarbejdelse af en analyse og efterfølgende sag, der beskriver mulighederne for bedre at udnytte de reserverede pladser. Den ønskede analyse kan udarbejdes ultimo 2026/primus 2027.

## **Beslutning**

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse.

## **Indstilling**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- indstiller til Magistraten at tiltræde forslaget om en analyse af bedre udnyttelse af reserverede parkeringspladser til elbiler, el-delebiler og opladning.

## **Overskrift**

Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Jacob Rosenberg og Carina Høedt og rådmændene Laura Lindahl og Nikolaj Bøgh om bedre udnyttelse af reserverede parkeringspladser til elbiler, el-delebiler og opladning

## **Anledning**

Kommunalbestyrelsen oversendte den 29. september 2025 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Jacob Rosenberg og Carina Høedt og rådmændene Laura Lindahl og Nikolaj Bøgh om bedre udnyttelse af reserverede parkeringspladser til elbiler, el-delebiler og opladning

### "Baggrund"

Der er i dag en række parkeringspladser på Frederiksberg, som er reserveret til særlige formål, især til elbiler, el-delebiler og opladning af elbiler. Mange af disse pladser står i store dele af døgnet tomme, samtidig med at det kan være vanskeligt for både beboere, handicapbiler og besøgende at finde parkering.

Det er uhensigtsmæssigt og skaber frustration, når ellers brugbare pladser står ubenyttede hen i længere perioder. Formålet med dette forslag er at sikre en bedre og mere effektiv udnyttelse af de eksisterende parkeringspladser til gavn for flest muligt, uden at det begrænser mulighederne for at parkere og oplade elbiler, når der reelt er behov for det.

Den påtænkte analyse og forslag til politisk behandling vil kunne bidrage til at afhjælpe parkeringspresset i kommunen med et reduceret behov for at skulle etablere nye parkeringspladser.

Forslag til beslutning

1. at Kommunalbestyrelsen pålægger det relevante politiske udvalg at udarbejde en sag til politisk behandling, der analyserer og beskriver mulighederne for at udnytte kommunens reserverede parkeringspladser til elbiler, eldelebiler og opladningspladser mere fleksibelt gennem døgnetimer. Forvaltningens analyse kan med fordel omfatte:
  1. Belægningsgrad for de relevante typer af pladser over døgnet og ugen.
  2. Mulige modeller for delt brug af pladserne (fx fri parkering i dagtimerne og reserveret til opladning om natten).
  3. Erfaringer og modeller fra andre kommuner, herunder Københavns Kommune.

4. Eventuel gradvis ommærkning eller nedlæggelse af pladser, der viser sig at være systematisk underudnyttede.
2. at analysen belyser forskellige scenarier for en mere fleksibel anvendelse, herunder muligheden for at tillade almindelig parkering (beboer-, handicap- og gæsteparkering m.v.) på disse pladser i tidsrum, hvor de i dag typisk står tomme.
3. at analysen også belyser, om der er reserverede pladser, der i givet fald kan nedlægges helt eller delvist, hvis de viser sig at være dårligt udnyttede."

## Bemærkninger til forslaget

### *Bedre datagrundlag på vej*

En fyldestgørende analyse i stil med den foreslåede kræver baggrundsdata for belægningsgrader ved de reserverede pladser. I dag har Papp Mobility, efter aftale med Frederiksberg Kommune opsat sensorer på 62 parkeringspladser. Disse er fordelt på 46 ladepladser og 18 elbil-parkeringspladser uden lademulighed. Papp Mobility har ultimo 2025 igangsat et projekt, hvor der etableres yderligere 152 sensorer på ladepladser i Frederiksberg Kommune. Sensorerne etableres primo 2026 og projektets varighed er ét år (jf meddelelsespunkt til Miljø- og Trafikudvalget 24. november 2025 punkt c).

Forvaltningen modtager data som Papp Mobility indsamler, hvilket forventes at give et betydeligt mere fyldestgørende billede af belægningen på ladepladser og elbil-parkeringspladser i løbet af 2026. Derfor forventes der at foreligge yderligere viden om de temaer, der rejses i forslaget, ultimo 2026/primo 2027, uden at der skal afsættes kommunale midler til dataindsamling (ressourcer til dataanalyse dækkes indenfor eksisterende budget).

På den baggrund foreslår forvaltningen, at den foreslåede analyse udarbejdes ultimo 2026/primo 2027, hvorefter Miljø- og Trafikudvalget vil få forelagt en sag med resultaterne, der samtidig beskriver mulighederne for at udnytte de reserverede pladser bedre.

Hertil kommer, at viden om brug af delebilspadser fra statussagen om delebiler, som Miljø- og Trafikudvalget får forelagt ultimo 2026, vil indgå i sagen. I sagen vil også indgå en opdateret status på konverteringen af elbil-parkeringspladser til normale parkeringspladser, jf. nedenfor.

Forvaltningen vurderer, at det nævnte antal sensorer giver et fornuftigt vidensgrundlag for den ønskede analyse. Hvis udvalget ønsker sensorer på samtlige ladepladser i byen, skønnes det at koste 600.000-700.000 kr.

### *Tidligere beslutninger med henblik på optimeret anvendelse af reserverede pladser*

Kommunalbestyrelsen besluttede den 29. april 2024 at udfase elbil-parkeringspladser uden en ladestander i takt med at nye ladepladser sættes i drift. I skrivende stund er der konverteret 86 elbil-parkeringspladser til almindelige parkeringspladser. Det er forventningen, at der vil blive konverteret yderligere 389 pladser i takt med, at der kommer nye ladestandere i drift. Såfremt den nuværende takt følges, vil konvertering ske indenfor eksisterende budget og være afsluttet om ca. 5 år.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at beslutningsforslaget tiltrædes, idet en analyse udarbejdes på baggrund af data fra bl.a. eksisterende sensorer og fra de 152 sensorer, der er ved at blive etableret. Forvaltningen forelægger en sag med resultatet heraf og muligheder for bedre udnyttelse af de reserverede parkeringspladser primo 2027.

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

# **Punkt 69: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Carina Høedt og Jacob Rosenberg og rådmand Laura Lindahl om reserverede parkeringspladser til beboere i pressede områder på Frederiksberg**

05.09.00-G01-110-25

## **Resumé**

Der er stillet forslag om at reservere parkeringspladser til personer med beboerlicens. Forslaget forslås implementeret i et område med høj belægningsgrad, fx i området omkring Rahbeks Allé. Forvaltningen vurderer, at effekten vil være begrænset i dette område, da majoriteten af områdets parkanter allerede har beboerlicens. Desuden gælder, at en sådan ordning dels vil øge parkeringspresset i nabogader, dels vil øge risikoen for misforståelser (blandt parkanterne). Hertil kommer, at forvaltningen ikke kan pege på finansiering til implementeringen. Forvaltningen anbefaler på disse baggrunde, at forslaget ikke tiltrædes.

## **Beslutning**

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse.

## **Indstilling**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- indstiller til Magistraten ikke at tiltræde forslaget om reserverede parkeringspladser til beboere i pressede områder på Frederiksberg, idet der ikke kan anvises egnede områder til denne type regulering eller peges på finansiering hertil.

## **Overskrift**

Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Carina Høedt og Jacob Rosenberg og rådmand Laura Lindahl om reserverede parkeringspladser til beboere i pressede områder på Frederiksberg

## **Anledning**

Kommunalbestyrelsen oversendte den 8. december 2025 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Carina Høedt og Jacob Rosenberg og rådmand Laura Lindahl om reserverede parkeringspladser til beboere i pressede områder på Frederiksberg:

"I flere dele af Frederiksberg – særligt omkring Rahbeks Allé – oplever beboere et markant pres på parkeringspladserne. Mange må køre længe rundt for at finde en plads tæt på deres bolig, hvilket både skaber frustration, øget trafik og unødigt CO<sub>2</sub>-udslip.

Københavns Kommune har for nylig igangsat en forsøgsordning, hvor en andel af parkeringspladserne i særligt belastede områder reserveres til de beboere, der bor i nærområdet. Formålet er at reducere søgetrafik og gøre det lettere for lokale beboere at parkere nær deres hjem.

En tilsvarende ordning kunne med fordel afprøves på Frederiksberg, hvor flere kvarterer har lignende udfordringer.

Ordningen forventes at have flere positive effekter:

- Mindre søgetrafik og færre gener i kvarteret: Når beboere lettere kan finde en plads tæt på deres hjem, mindskes den cirkulerende trafik, støj og unødige kørsel i boligområderne.
- En mere tryk og praktisk hverdag: Beboere, der kommer hjem med børn, indkøb eller bagage, får lettere adgang til parkering i nærheden af deres bolig.
- Mere 'retfærdig' brug af p-pladserne: De, der bor og lever i området til daglig, får bedre adgang til de pladser, der er tættest på deres hjem. Samtidig kan det være med til at reducere de meget høje belægningsprocenter – ofte over 100% – som opstår, når mange udefrakommende parkerer i boligkvarterer, og beboere ikke kan finde parkering når de kommer hjem.

Formålet er med andre ord at skabe bedre parkeringsforhold for beboere i særligt pressede områder, reducere søgetrafik og styrke trivsel og fremkommelighed i hverdagen.

Ved at lade os inspirere af erfaringerne fra København og tilpasse ordningen til lokale forhold kan Frederiksberg Kommune tage et konkret skridt mod en mere rolig, logisk og beboervenlig parkeringspolitik.

Det Konservative Folkeparti foreslår derfor at Frederiksberg Kommune:

1. finder en model for hvordan forslaget her udmøntes, med udgangspunkt i modellen i KBH: et specifikt antal parkeringspladser i et specifikt område fra kl. 16.00 eftermiddag til kl. 07.00 morgen reserveres til køretøjer med beboerlicens i det specifikke område.
2. udpeger områder, hvor ordningen indføres – med forslag om at starte omkring Rahbeks Allé og de omkringliggende gader.
3. at der indstilles til forvaltningen hvordan ordningen bedst muligt håndhæves og hvad det kræver samt behovet for skiltning: en løsning kunne være et ekstra (gratis) licens som beboere i området får, og som gælder for de involverede pladser.

Og sidst men ikke mindst:

4. indfører ordningen om reserverede pladser til beboere i specifikke områder.

#### *Bemærkninger til forslaget*

En ordning med bilparkeringspladser reserveret til beboere i aftentimerne kan potentielt bidrage til kortere søgetid for beboere i områder med høje belægningsgrader og give en mere forudsigelig adgang til parkering tæt på boligen. Når en del af de eksisterende pladser reserveres til beboere i aftentimerne, kan det samtidig reducere den trafik, der opstår, når bilister ”kører rundt” for at finde en ledig plads.

Parkering i området omkring Rahbeks Allé (jf. forslag) foretages i dag i høj grad af personer med beboerlicens. Det betyder, at de reserverede pladser i store dele af tidsrummet allerede benyttes af den brugergruppe, der foreslås prioriteret. Effekten af en reservation til personer med beboerlicens vil derfor være begrænset.

Hvis alle pladserne i området ønskes forbeholdt kun beboere i området (og ikke andre frederiksbergborgere med beboerlicens), vil området skulle skiltes som en selvstændig zone. Denne løsning vil kræve grundlæggende ændringer i hele kommunens zone- og beboerlicenssystem.

Hvis andre parkanter med beboerlicens fortsat må parkere i området, kan det fx ske med restriktionstavler som ved den lejede parkeringsplads ved Frederiksberg Centeret.

Der er en række trafikale og driftsmæssige forhold, der har væsentlig betydning for, hvordan en sådan ordning kan fungere i det foreslåede område.

Vejene omkring Rahbeks Allé-kvarteret hører til kommunens mest belastede parkeringsområder med belægningsgrader mellem 92 og 115 pct. i aftentimerne:

- Schlegels Allé: 115 pct.
- Asmussens Allé: 104,8 pct.
- Jacobys Allé: 115,3 pct.
- Kochsvej: 90,8 pct.
- Henrik Ibsens Vej 92,9 pct.
- Frydendalsvej: 100 pct.
- Platanvej: 106,5 pct.
- Carit Etlars Vej: 107,8 pct.
- Paludan Müllers Vej: 108,8 pct.

Der findes således ikke nærliggende veje, som vil kunne absorbere den yderligere efterspørgsel i naboerområder, som vil blive udløst af ordning omkring Rahbeks Allé-kvarteret, som umuliggør gæsteparkering her.

Der er heller ingen nærliggende private parkeringskældre eller lign., som vil kunne absorbere en yderligere parkeringsefterspørgsel.

En mere restriktiv adgang til bestemte pladser må derfor forventes at forstærke belastningen på de allerede hårdt ramte naboveje (se Bilag 1 for oplysninger om belægningsgrader i området omkring Rahbeks Allé-kvarteret).

Generelt gælder:

1. at ordninger, hvor parkering forbeholdes personer med beboerlicens, fungerer bedst på lukkede eller visuelt klart afgrænsede parkeringsarealer (hvor skiltning og adgangsregulering er mere enkel som f.eks. den lejede plads ved Frederiksberg Centeret).
2. at områder, hvor besøgende udgør en stor andel af parkanterne – f.eks. områder nær turistattraktioner eller bycentre, og hvor der er private parkeringsanlæg besøgende i stedet kan benytte – er bedre egnet til en parkeringsordning som ønsket i forslaget.
3. at det generelt giver en dårligere udnyttelse af byens samlede parkeringskapacitet, når visse pladser reserveres til bestemte grupper/bestemte formål, da reservede pladser kan stå tomme samtidig med, at efterspørgslen på almindelige pladser ikke kan imødekommes.
4. at ”gæsteparkering” også kan være udløst af besøgende fra andre dele af Frederiksberg. Denne type parkering vil ikke blive reduceret, eftersom Frederiksberg er én stor parkeringszone.

*Skønnet pris, såfremt ordning ønskes udført*

Forvaltningen vurderer, at det vil koste 65.-75.000 kr. at indføre ordningen i området bestående af Rahbeks Allé, Bakkegårds Allé, Halls Allé og Brøndsteds Allé. Der kan ikke anvises finansiering hertil.

I området er i dag 242 almindelige bilparkeringspladser, 7 handicappladser, 8 ladepladser, 5 pladser til elbiler uden lademulighed og 6 pladser til delebiler med fast stamplads. Der er to muligheder for skiltning med ca. samme pris:

1. Af de 242 almindelige parkeringspladser kan 50 pladser jævnt fordelt i området reserveres til personer med beboerlicens. Denne løsning vil kræve opsætning af 14-16 skilte.
2. Der kan skiltes med restriktionstavler ved indkørsel til området som ved den lejede parkeringsplads ved Frederiksberg Centeret. Som følge af området størrelse skal der formentlig suppleres med yderligere skiltning inde i selve området. Vælges denne løsning er alle pladser i området forbeholdt personer med beboerlicens, og der er ingen mulighed for gæsteparkering i området.

Et givent område vil som nævnt skulle skiltes som en selvstændig zone, hvis alle pladser i området ønskes forbeholdt kun beboere i dette område omkring (og ikke andre frederiksbergborgere med beboerlicens, som i dag også kan parkere i området) bl.a. for at forsimple og potentielt billiggøre skiltningen. Denne løsning vil kræve grundlæggende ændringer i hele kommunens zone- og beboerlicenssystem.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at beslutningsforslaget ikke tiltrædes, udet forslagets effekt vurderes beskeden. Hertil kommer at forvaltningen ikke kan anviser finansiering.

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

## **Bilag**

Bilag 1\_Belægningsgrader i området omkring Rahbeks Allé

# Punkt 70: Orientering om parkeringsundersøgelse

05.09.00-G01-1-26

## Resumé

I forbindelse med indgåelse af parkeringsaftale i 2023 blev der samtidig indgået aftale om, at ordningen skulle evalueres senest i 2026. I den forbindelse blev der i foråret 2025 lavet en parkeringsundersøgelse for erhvervslivet, der blev forelagt udvalget den 18. august 2025, og i november/december blev der foretaget en parkeringsundersøgelse for borgere over 18 år, pendlere og besøgende. Over 12.500 borgere har besvaret, både med og uden bilejerskab, og er dermed den mest omfattende parkeringsundersøgelse, der er foretaget.

I undersøgelsen blev der ligeledes spurgt ind til transportvaner. Undersøgelsen resultater forelægges udvalget til orientering.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- tog resultat af parkeringsundersøgelsen til efterretning.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- tager resultat af parkeringsundersøgelsen til efterretning.

## Overskrift

Orientering om parkeringsundersøgelse

## Anledning

I forbindelse med indgåelse af parkeringsaftale i 2023 blev der samtidig indgået aftale om, at ordningen skulle evalueres senest i 2026. I foråret 2025 gennemførte forvaltningen derfor en undersøgelse for erhvervslivet via spørgeskema og efterfølgende dialog møde. Resultat af denne delundersøgelse blev forelagt udvalget den 18. august 2025 og er vedlagt her som bilag 1 og 2.

I november/december 2025 blev der udsendt spørgeskemaer ud til alle over 18 år, alle aktive pendlere på udsendelsestidspunktet samt flyers med link til besøgende. I undersøgelsen blev der spurgt ind til; Brugen af bilen, parkeringsadfærd, holdninger og parkeringsreglerne, der trådte i kraft 1. oktober 2023. Resultatet af undersøgelsen er vedhæftet som bilag 3. Et stort antal frederiksbergborgere har svaret, herunder mange uden bil i husstanden, dog er husstande med bil overrepræsenteret blandt respondenterne.

Udvalgte nedslag fra rapporten:

- 25 % af bilejerne benytter primært deres bil i weekender
- Beboere uden bil benytter primært cyklen (55 %) og kollektiv trafik (25 %) til og fra arbejde. Hos bilejerne er det primært bilen (38 %) og henholdsvis 31 % og 8 %, der benytter cykel eller kollektiv trafik.
- 2 % forventer at stoppe med at have bil inden for 2 år. Bilturene vil primært blive erstattet af kollektiv trafik (54 %) og cykel (21 %), hvor delebil kun udgør 7 %.
- 12 % forventer at anskaffe sig bil inden for 2 år.
- Pendlere og besøgende parkerer oftest på det østlige Frederiksberg (70 % og 73 %) og 13 % af de besøgende, der parkerer på Frederiksberg, har slutdestination uden for Frederiksberg, hvilket er en stigning på 3 % siden 2021.
- Den oplevede søgetid er steget og højest på det østlige Frederiksberg - den længste oplevede gangtid er også her.
- 65 % bilejerne mener ikke, de får færre besøg på grund af parkeringsforholdene, hvor det er 77 % af beboerne uden bil.
- Besøgende og pendlere mener generelt, at priserne for parkering er for dyre eller tilpas, hvor et flertal af beboerne mener priserne er tilpas.

- Et flertal af borgere, både bilejere og uden bil, foretrækker at styrke den kollektive trafik for at gøre det lettere at finde en parkeringsplads samt evt. tiltag, så tilvæksten mindskes.
- Forudsat anlæggelse af flere parkeringspladser: Her foretrækkes underjordiske anlæg frem for at inddragelse af areal på overfladen.
- Beboerne med bil (38 % ) foretrækker at bibeholde 30 min. tidsbegrænsning på Godthåbsvej, Falkoner Allé og Gl. Kongevej, og 37 % ønsker 60 min. Hos borgerne uden bil er flertallet lidt større for bibeholdelse af 30 min., hvor fordelingen er 35 % for og 24 % for 60 min.
- Beboerne er primært tilfredse med ændringerne i timepriserne samt indførelse af betaling for el-biler samt den øget differentiering i priserne.
- Et flertal af beboerne med og uden bil synes elbils licensen er for billig.
- Beboerne er tilfredse med tidsbegrænsningen i parkeringskældre samt overvægt til meget tilfredse med begrænsningen på 2 biler.

Parkeringschefen vil deltage i udvalgets behandling af punktet. Oplæg er vedlagt som bilag 4.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at udvalget tager resultatet af parkeringsundersøgelsen til efterretning.

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag 1 - Parkeringsundersøgelse erhvervslivet

Bilag 2 - Opsamling dialogmøde

Bilag 3 - Rapport Parkeringsanalyse 2025

Bilag 4 - Parkeringsundersøgelse 2025\_konklusioner

# Punkt 71: Beslutning om etablering af nye bilparkeringspladser 2026

05.09.00-G01-72-25

## Resumé

Miljø- og Trafikudvalget får med denne sag forelagt forslag til, hvordan de afsatte midler til ny bilparkering skal anvendes i 2026.

Forvaltningen anbefaler en løsning, hvor midlerne primært anvendes til etablering af nye bilparkeringspladser som erstatning for bilparkeringspladser, der nedlægges i forbindelse med andre anlægsprojekter, samt at der for eventuelle overskydende midler etableres nye bilparkeringspladser, der giver en nettotilvækst i antal pladser. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

1. godkendte, at midlerne til etablering af bilparkeringspladser i 2026 primært anvendes til etablering af nye bilparkeringspladser som erstatning for bilparkeringspladser, der nedlægges i forbindelse med andre anlægsprojekter,
2. godkendte, at eventuelle overskydende midler anvendes til etablering af netto nye bilparkeringspladser, således at der kommer en netto tilvækst i antallet af bilparkeringspladser, og
3. indstiller til Magistraten at meddele anlægsbevilling på 1,1 mio. kr. til etablering af bilparkeringspladser finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2026.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. godkender, at midlerne til etablering af bilparkeringspladser i 2026 primært anvendes til etablering af nye bilparkeringspladser som erstatning for bilparkeringspladser, der nedlægges i forbindelse med andre anlægsprojekter,
2. godkender, at eventuelle overskydende midler anvendes til etablering af netto nye bilparkeringspladser, således at der kommer en netto tilvækst i antallet af bilparkeringspladser, og
3. indstiller til Magistraten at meddele anlægsbevilling på 1,1 mio. kr. til etablering af bilparkeringspladser finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2026.

## Overskrift

Beslutning om etablering af nye bilparkeringspladser i 2026

## Anledning

I forbindelse med Budget 2024 blev der afsat en pulje på 1,0 mio. kr. ”til etablering af yderligere bilparkeringspladser på Frederiksberg, hvor der er mulighed for at optimere de eksisterende P-pladser”, mens det i budget 2025 blev vedtaget, at puljen til etablering af yderligere parkeringspladser forøges med 1,1 mio. kr. i 2026 og i 2027 samt 0,1 mio. kr. i 2028, bl.a. til pladser med el-ladestandere. Der er således afsat samlet 2,1 mio. kr. til etablering af bilparkeringspladser på Frederiksberg i 2026. Det er endvidere besluttet, at nye parkeringspladser i videst muligt omfang anlægges med anden belægning end asfalt.

En ny bilparkeringsplads på terræn koster i gennemsnit ca. 70.000 kr., hvilket vil sige, at der for den afsatte pulje kan anlægges ca. 28 bilparkeringspladser i 2026, hvoraf de 5 allerede er disponeret i sag nr. 21 "Beslutning om flere træer 2026 - Anlægsbevilling og disponering", som Miljø- og Trafikudvalget behandlede på mødet den 2. februar 2026.

Med denne sag skal Miljø- og Trafikudvalget beslutte retningslinjer for, hvordan de resterende midler bruges.

Nye bilparkeringspladser som erstatning.

Forvaltningen foreslår, at de afsatte midler til bilparkering primært anvendes til etablering af nye pladser, der erstatter parkeringspladser, der nedlægges i forbindelse med anlægsprojekter, herefter kaldet erstatningsparkeringspladser. Projekter, der udløser et behov for at nedlægge parkeringspladser vil typisk være projekter målrettet formål som f.eks. mere grønt, klimatilpasning, udeservering og bedre oversigtsforhold for at øge trafikikkerheden. Brug af midlerne til erstatningsparkeringspladser vil således bidrage til at gennemføre projekter, der understøtter politisk besluttede mål for bynatur, biodiversitet, byliv og mobilitet.

Udvalget bad på mødet den 9. marts om, at det i fremtidige sager vedr. anlægsprojekter tydeliggøres, hvis de pågældende projekter udløser etablering af erstatningsparkeringspladser finansieret af puljen til parkering.

### Netto nye bilparkeringspladser

Forvaltningen foreslår, at eventuelle midler, som pr. november 2026 ikke er disponeret til eller forventes disponeret til erstatningsparkeringspladser, anvendes til etablering af netto nye bilparkeringspladser. Dermed arbejdes mod, at der i 2026 sker en nettotilvækst i antallet af bilparkeringspladser. Det bemærkes, at der i mobilitetspolitikken står, at biler skal fylde mindre i gadebilledet.

### Mulig placering af nye bilparkeringspladser på terræn

Der blev i 2015 foretaget en screening af, hvor på Frederiksberg der kan etableres nye bilparkeringspladser på terræn uden store omkostninger for anden anvendelse af byrummet. Screeningen blev opdateret forud for forhandlingerne om budget 2026. Aktuelt er der på listen udpeget potentiale for 230 nye bilparkeringspladser på terræn. Når der etableres nye parkeringspladser (uanset om netto nye pladser eller nye pladser, der erstatter pladser, der nedlægges) vil denne liste danne udgangspunkt for forvaltningens forslag til, hvor nye pladser kan etableres. Listen over mulige placeringer er vedlagt som bilag 1.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at midlerne anvendes til etablering af nye bilparkeringspladser som beskrevet ovenfor.

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Der er afsat en pulje på 1,0 mio. kr. i driftsmidler i budget 2024 samt en anlægsbevilling på 1,1 mio. kr. i budget 2025 til etablering af bilparkeringspladser på Frederiksberg i 2026.

I forbindelse med vedtagelse af indstillingen meddeles anlægsbevilling på 1,1 mio. kr. til anlæg af bilparkeringspladser af rådighedsbeløbet afsat til formålet i 2026 under Miljø- og Trafikudvalget. Driftsmidlerne på 1,0 mio. kr. er bevilget ved budgetvedtagelsen.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten og kommunalbestyrelsen

## **Bilag**

Bilag 1 P-screening FRB\_opdateret2025

Bevillingsskema - Beslutning om etablering af bilparkeringspladser i 2026

# Punkt 72: Orientering om evaluering af forsøg udført på Dr. Abildgaards Allé

05.00.00-P00-1-21

## Resumé

En del af Dr. Abildgaards Allé har som et forsøg været ombygget fra maj 2025 til september 2025. Der var i forsøgsperioden etableret et grønt byrum, og vejen var spærret for gennemkørende biltrafik. Forsøget er nu evalueret. Evalueringen er positiv, og forvaltningen anbefaler derfor, at der afsættes midler i regi af trafikikkerhedspuljen til at projektere et forslag til et permanent byrum og stop for gennemkørende biler. Projekteringen anbefales også at omfatte supplerende tiltag for at reducere overflytning af biltrafik til de mindre parallelveje.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- tager evalueringen af forsøg på Dr. Abildgaards Allé til efterretning.

## Overskrift

Orientering om evaluering af trafikforsøg på Dr. Abildgaards Allé

## Anledning

Miljø- og Trafikudvalget besluttede den 8. april 2024 at gennemføre et forsøg med at lukke Dr. Abildgaards Allé for gennemkørende trafik som en del af klimafondsprojekt nr. 5 (vedtaget af Magistraten den 31. maj 2021).

Formålet med forsøget har været, at:

1. fjerne gennemkørende biltrafik på Dr. Abildgaards Allé
2. gøre det mere trygt at gå og cykle og dermed fremme brugen af gang og cykel
3. etablere en grøn indgang til Dr. Abildgards Allé med et lokalt byrum og plads til ophold
4. teste konsekvenserne af i mindre skala at omdanne bilparkering til anden type anvendelse af byrummet

## Udformning af forsøget på Dr. Abildgaards Allé

I forsøgsperioden var Dr. Abildgaards Allé lukket for biltrafik ved Thorvaldsensvej - men med mulighed for at gå og cykle i begge retninger. Der blev etableret et byrum med møbler til leg og ophold, blomstersøjler og bigbags med træer. Otte bilparkeringspladser blev nedlagt for at etablere en vendeplads for personbiler og for at skabe plads til det midlertidige byrum.

Baggrund for at forsøget blev udført netop her var bl.a., at forvaltningen forud for forsøget havde fået en del borgerhenvendelser om meget gennemkørende biltrafik på Dr. Abildgaards Allé.

Billeder af det midlertidige byrum på Dr. Abildgaards Allé findes i bilag 1. Resultatet af evalueringen er sammenfattet i bilag 2. Fuld evalueringsrapport er vedlagt som bilag 3.

## Kort om evalueringen

Evalueringen bestod bl.a. af en række trafikale før- og eftermålinger, videooptagelser samt en spørgeskemaundersøgelse og stopinterviews blandt brugere og beboerne i området.

Der blev udsendt 1.198 breve til beboerne i området omkring Dr. Abildgaards Allé, besvarelsesprocenten var på 31 %. 55 % af respondenterne ønsker, at byrummet skal være permanent, mens 34 % er imod, og 11 % svarer "ved ikke". Det er især beboere på Dr. Abildgaards Allé, som oplever ændringerne som positive med henvisning til øget tryghed, mindre støj

og et forbedret socialt miljø. Blandt dem, der tilkendegiver utilfredshed, henvises især til de færre parkeringspladser og øget trafik på parallelvejene.

Evalueringen viser også, at vejlukningen af Dr. Abildgaards Allé gav trafiksikkerhedsmæssige udfordringer, da skraldebilerne skulle bakke over en lang smal strækning med dårlige oversigtsforhold, da det ikke var muligt at etablere en vendeplads stor nok til at kunne anvendes af skraldebilerne. Udfordringen blev forværret af, at biler ofte er parkeret i 2. position ud for træerne.

### Læring fra forsøget

Forsøget har givet følgende generel læring:

- Borgernes vurdering af ændringer i byens rum - selv som her udført "billigt" og midlertidigt - afspejler et relativt udbredt ønske om mere grønt og flere opholdsmuligheder, også når det i et vist omfang kræver nedlæggelse af bilparkering
- Selv mindre byrum kan give værdsat mulighed for byliv og ophold
- Selv mindre byrum kan påvirke biodiversiteten positivt, særligt når de etableres i sammenhæng med eksisterende grønne elementer som vejtræer
- Risiko for overflytning af biltrafik til andre gader er en konsekvens, der altid skal tages højde for forud for endelig beslutning om byrumsforbedringer

Hvad angår læring ift. det specifikke projekt, er der en række justeringer, som forvaltningen anbefaler indtænkt i udformningen, såfremt projektet gøres permanent. Herunder:

- Høj kvalitet byrumsinventar og grønne elementer
- Reduceret projektareal, så kun 3-5 bilparkeringspladser omdannes til byrum fremfor 8 som i forsøgsperioden. Denne justering vil fortsat muliggøre de fleste af de tiltag, der i evalueringen vurderes som positive
- Supplerende trafikale tiltag for at forhindre at gennemkørende trafik overflyttes fra Dr. Abildgaards Allé til L.I. Brandes Allé og N.J. Fjords Allé
- Det nye byrum skal designes, så skraldebilen kan passere (fx i form af bevægelig stele eller overkørbart byudstyr)

Det skønnes, at et eventuelt permanent projekt vil koste ca. 750.000 kr. at anlægge, inklusiv projektering, hertil en mindre stigning i driftsudgifter. Det er her forudsat, at et projekt vil indeholde grønne elementer (herunder 2-4 træer) og andet byrumsinventar af "frederiksbergkvalitet", samt at trafikdæmpningen på parallelveje sker via skiltning og eventuelt enkelte fysiske trafikdæmpende tiltag som supplement til de vejbumpe, der er der i dag.

### Næste skridt

Forvaltningen anbefaler, at videre projektering i retning af et permanent nyt byrum igangsættes via midler fra trafiksikkerhedspuljen (jf. kommende sag på dagsordenen). Arbejdet vil omfatte projektering af et nyt byrum med samme placering som i forsøg (dvs. hvor Dr. Abildsgårds Allé møder Thorvaldsensvej) og tiltag rettet mod at reducere gennemkørende biltrafik på parallelgader.

Som udløber af evalueringen har forvaltningen også overvejet en undersøgelse af et alternativ, hvor byrum og lukning for gennemkørende biltrafik i stedet etableres i den anden ende af Dr. Abildgård's Allé, dvs. mod Rolighedsvej, eftersom en sådan løsning kan gøre det nemmere at håndtere udfordringen med renovation og gennemkørende biltrafik på parallelveje. Anbefalingen af projektering af et byrum mod Thorvaldsensvej er imidlertid valgt, eftersom placering af et byrum dette sted nu er testet og evalueret. Denne placering giver bedst potentiale for et attraktivt byrum samtidig med, at det vurderes, at de gener, der er påpeget i evalueringen, kan reduceres i det endelige design.

Såfremt anbefalingen følges af udvalget – herunder at der i regi af sag trafiksikkerhedspuljen afsættes midler til projektering - igangsættes nu den videre projektering. Projektforslag inkl. indsats rettet mod at reducere trafik på parallelvejene vil efterfølgende blive forelagt udvalget til godkendelse inden eventuel udførsel. Udførsel vil forudsætte, at der disponeres midler til dette. Projektforslag forventes fremlagt for udvalget i Q4 2026. Inden da vil forslaget blive sendt i borgerhøring.

### **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at evalueringen af forsøg tages til efterretning.

Forvaltningen anbefaler endvidere, at videre projektering i retning af et permanent nyt byrum igangsættes som beskrevet ovenfor, og at det sker via midler fra trafiksikkerhedspuljen (jf. sag kommende sag på dagsordenen om udmøntning af trafiksikkerhedspuljen).

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser, da sagen indgår i udmøntning af Trafiksikkerhedspuljen 2026.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag 1, Fotos af det midlertidige byrum på Dr. Abildgaards Allé

Bilag 2, Resume evaluering af Dr. Abildgaards Allé

Bilag 3, Evaluering af Dr. Abildgaards Allé

# Punkt 73: Orientering om evaluering af trafikforsøg på Eversvej

05.00.00-P00-1-21

## Resumé

En del af Eversvej har som et forsøg været ombygget fra maj 2025 til september 2025. Formålet var at skaffe viden om, hvordan byens indretning kan bidrage til at fremme gang og cykling samtidig med, at der skabes plads til mere grønt og ophold. Forsøget er nu evalueret. Evalueringen er overvejende positiv, men forvaltningen anbefaler imidlertid ikke et permanent projekt, da andre projekter med samme formål vurderes at have en mere positiv balance mellem omkostninger og effekt. Sagen forelægges til udvalgets orientering.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- tager evalueringen af forsøg på Eversvej til efterretning.

## Overskrift

Orientering om evaluering af trafikforsøg på Eversvej

## Anledning

### Baggrund

Miljø- og Trafikudvalget vedtog den 8. april 2024 at indsnævre indkørslen fra Finsensvej til Eversvej som et led i klimafondsprojekt nr. 5 ”Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken”. Formålet med forsøget var, at:

- forbedre trygheden og tilgængeligheden for gående på Finsensvej, når de krydser Eversvej og forbedre trygheden for cyklende på Eversvej
- etablere en grøn indgang til Eversvej med et lokalt byrum og plads til ophold
- teste konsekvenserne af i mindre skala at omdanne bilparkering til anden type anvendelse af byrummet

### Udformning af forsøget på Eversvej

Ved mødet mellem Eversvej og Finsensvej er vejprofilen i dag meget bredt, hvilket giver en lang krydsning for fodgængere og kan skabe utryghed for cyklister samt høj hastighed for motortrafik ved ind- og udkørsel fra Eversvej. For at imødekomme dette blev indkørslen til Eversvej ved hjælp af afmærkning gjort mindre. De tre nærmeste parkeringspladser i krydset blev fjernet, og der blev etableret træer, beplantning og blomstersøjler på hjørnerne. På det ene hjørne blev der ligeledes opsat en bænk. Der blev inden forsøget registreret en del cykelparkering langs facaden, og der blev derfor omdannet fire bilparkeringspladser til i alt 12 cykelparkeringspladser.

Billeder af det midlertidige byrum på Eversvej findes i bilag 1. Resultatet af evalueringen er sammenfattet i bilag 2. Fuldstændig evalueringsrapport er vedlagt som bilag 3.

### Kort om evalueringen

Evalueringen bestod bl.a. af en række trafikale før- og eftermålinger samt en spørgeskemaundersøgelse blandt 1082 beboere på Eversvej og nærliggende veje. Forvaltningen modtog 218 besvarelser. Derudover har forvaltningen i løbet af forsøgsperioden modtaget en række henvendelser fra borgere i området med synspunkter og spørgsmål vedr. projektet.

Resultatet af spørgeskemaundersøgelsen indikerer en overvejende positiv modtagelse af forsøget. 52 % af respondenterne ønsker, at byrummet skal være permanent, mens 35 % er imod.

Spørgeskemaundersøgelsen viser ikke et reduceret bilbrug, men 11 % af respondenterne oplyser, at de har gået og cyklet mere under forsøget. Mere grønt og beplantning fremhæves som positivt, reduktionen i bilparkeringspladser fremhæves som negativt, og der påpeges også udfordringer ved ud- og indkørsel til Eversvej som følge af forringede oversigtsforhold pga. begrønningen. Trafiksikkerhedsmæssigt vurderes forsøget samlet set at have haft en positiv effekt som følge af forkortet krydsning af Eversvej, og da der i forsøgsperioden ikke kunne 'skæres hjørner' på samme måde som normalt, når biler kører ud og ind af Eversvej til/fra Finsensvej. Evalueringen viser desuden, at lokale bruger byrummet til at snakke med naboerne og forbipasserende benytter det til at få et hvil på deres vej.

### *Læring fra forsøget*

Der er opnået følgende generel læring af projektet:

- Borgernes vurdering af ændringer i byens rum - selv som her udført "billigt" og midlertidigt - afspejler et relativt udbredt ønske om mere grønt og flere opholdsmuligheder også når det i et vist omfang kræver nedlæggelse af bilparkering
- Hjørneudbygninger har en positiv trafiksikkerheds- og tryghedsmæssig effekt
- Selv små byrum med en enkelt bænk kan give mulighed for byliv og ophold
- Selv små byrum med kun en smule ny beplantning øger biodiversiteten og tiltrækker bier og insekter

Beslutes det at udføre projektet permanent, vurderes følgende projektjusteringer relevante:

- Byrumsinventar af høj kvalitet, herunder også af de grønne elementer
- Reducere projektets areal til kun at indebære nedlæggelse af 2-4 bilparkeringspladser fremfor 7. Denne justering vil fortsat muliggøre de fleste af de tiltag, der i evalueringen vurderes som positive og samtidig væsentligt reducere den ulempe som flest påpeger, nemlig nedlæggelsen af bilparkering
- Sikre at beplantning på de udvidede hjørner ikke forringer oversigtsforhold ved ind- og udkørsel til Eversvej fra Finsensvej

Det skønnes, at et eventuelt permanent projekt vil koste ca. 600.000 kr. at anlægge inklusiv projektering. Det er her forudsat, at et projekt vil indeholde permanent flytning af kantsten med henblik på "opstramning" af kryds, fuldt gennemført fortov på Finsensvej til krydsning af Eversvej samt grønne elementer (herunder 1-3 træer) og andet byrumsinventar af "frederiksbergkvalitet". Udelades markante grønne elementer, skønnes et projekt at kunne udføres for ca. 400.000 kr. Er der omvendt fokus primært på de grønne elementer, og der ikke etableres gennemført fortov, skønnes et projekt at kunne udføres for et tilsvarende beløb, dvs. ca. 400.000 kr.

### Næste skridt

Projektet anbefales ikke udført permanent for nuværende, da det her og nu vurderes, at andre projekter, for færre midler, vil give mere værdi bl.a. målt på brugere, der får gavn af projektet, bidrag til opfyldelse af mål på trafikområdet og for et mere grønt Frederiksberg.

Et muligt permanent projekt det pågældende sted vil i stedet indgå på forvaltningens liste over potentielle fremtidige projekter til gavn for trafiksikkerhed og yderligere grønt i byrummet. Dvs. projekter, som kan blive forelagt udvalget i forbindelse med senere udmøntning af puljer eller ifm. budgetforhandlinger.

Et overblik over forvaltningens prioritering af projekter til gavn for trafiksikkerhed og tryghed fremgår af sag om udmøntning af trafiksikkerhedspuljen, jf. kommende sag på dagsordenen. Ønsker udvalget et permanent projekt på Eversvej, kan det ske ved, at midler til projektet afsættes i regi af trafiksikkerhedspuljen på bekostning af et andet projekt. Denne omprioritering anbefales dog ikke.

### **Anbefaling**

Det anbefales, at evalueringen af forsøg på Eversvej tages til efterretning.

### **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag 1, Fotos af midlertidigt byrum på Eversvej

Bilag 2, Resume evaluering af Eversvej

Bilag 3, Evaluering af Eversvej

# Punkt 74: Beslutning om disponering af trafikikkerhedspulje 2026

05.01.00-G01-50-25

## Resumé

I 2026 er der afsat 2 mio. kr. i budgettet til trafikikkerhedspuljen. Dertil kommer ca. 160.000 kr., som er midler, der forventes overført fra 2025. I denne sag skal udvalget disponere midlerne til dette års arbejde med at fremme trafikikkerhed og tilgængelighed.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget  
â€“ udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- godkender disponering af trafikikkerhedspuljen 2026 som beskrevet i sagen, inkl. overførte midler på 0,16 fra 2025.

## Overskrift

Beslutning om disponering af trafikikkerhedspulje 2026

## Anledning

I budget 2026 er der afsat 2 mio. kr. i trafikikkerhedspuljen. Nedenfor uddybes forslaget til disponering af puljen. Overordnet gælder, at forslagene tager udgangspunkt i emner og projekter nævnt i Budget 2026, henvendelser fra borgere og brugere af byen samt kommunens mÅl på trafikikkerheds- og tilgængelighedsområdet sammenfattet i Mobilitetspolitikken.

### Analysér, datagrundlag mm. (0,3 mio. kr.)

For at understøtte arbejdet med uheldsbekæmpelse og indsatser i forhold til sikkerhed og tryghed er det vigtigt fortsat at indhente viden og data. Derfor foreslår forvaltningen, at der disponeres midler til bl.a. trafiktillyllinger, videoanalyser, gennemkørselsanalyser, adgang til uheldsportalen m.m. Der gennemføres f.eks. både faste årlige trafiktillyllinger, og der laves ad hoc-tillyllinger og målinger i forbindelse med bl.a. borgerhenvendelser.

### Tilgængelighed (0,4 mio. kr.)

Frederiksberg Kommunes tilgængelighedsplan blev vedtaget i 2025 (se status på 2025-indsatser i bilag 1). I planen er kommunen inddelt i 16 områder (se bilag 2), som er prioriteret ud fra antal og vigtighed af destinationer i området, antal registreringer af behov for forbedringer og graden af alvorlighed af behovet for forbedringer i området.

På baggrund af denne prioritering foreslår forvaltningen, at der fokuseres på område 7 og dernæst område 12. Forvaltningen foreslår â€“ indenfor de enkelte områder - at fokusere på indsatser, som vil være til gavn for mange og som har betydning for både beboeres og synshæmmede.

Forvaltningens konkrete forslag til anvendelse af midlerne i 2026 er følgende:

- Område 7: Krydset Frederiksberg Allé-Platanvej (Frederiksberg Allé st.) - forbedring af kantstene, ramper og taktile fliser mv.
- Område 7: Vesterbrogade â€“ udbedringer, hvor taktilfliser og ledelinjer ligger forkert.
- Område 12: Krydset Godthåbsvej-Kronprinsesse Sofies Vej â€“ etablering af taktilfliser, asfaltramper og kantstensånkning.
- Område 12: Godthåbsvej v. Aksel Møllers Have St. â€“ etablering af taktilfliser, asfaltramper og kantstensånkning.

Det forventes at kunne effektivisere anlægsarbejdet ved primært at fokusere på kryds og for hvert enkelt kryds at udbedre alle udpegede behov for forbedringer samtidig. Forslagene er drøftet med og godkendt af Handicaprådet og Seniorrådet. I forbindelse af temadrøftelsen om trafikikkerhed den 17. februar 2026 vil forvaltningen desuden foretage en registrering af, i hvilket omfang der er opstribet bilparkering delvist på fortov til gene for fodgængere.

Alternativer til ovenstående forslag er bl.a. disse:

- Krydset H.C. Ørstedes Vej-Rosenørns Allé (område 15) - forbedring af kantstene, ramper og taktile fliser mv.
- Forum St. (område 15) - opretning af fliser og ledelinjer ved fodgængerovergang.

De to alternative forslag er ikke drøftet med Handicaprådet og Seniorrådet.

#### Trafikkerhed (ca. 1,46 mio. kr.)

Trafikkerhed handler både om sikkerhed (objektiv registrering af ulykker) og tryghed (den enkeltes opfattelse af faren ved at færdes i trafikken). I 2025 blev der registreret 33 alvorlige ulykker på Frederiksberg. Som det fremgik af temadrøftelsen med udvalget i februar 2026, er der således langt til det politiske mål om maksimalt 15 alvorlige tilskadekomne årligt. Personer på cykel og til fods udgør 88 % af de alvorligt tilskadekomne. Samtidig er der et mål i kommunens mobilitetspolitik om at få flere borgere til at gå og cykle. Forvaltningen foreslår derfor, at der er fokus på projekter, der bidrager til både tryghed og sikkerhed for personer til fods og på cykel med særlig vægt på skoleveje.

Nedenfor er som nr. 1-8 listet forvaltningens forslag til projekter. Projekt 1 indgår på listen som følge af, at det er udpeget i Budget 2026. For projekt 2-8 gælder, at de er udtryk for forvaltningens anbefaling baseret på en vurdering af, hvordan der for de afsatte midler kan skabes mest mulig forbedring af sikkerhed og tryghed.

Også andre projekter end de 8 foreslåede kan bidrage til bedre sikkerhed og tryghed. Derfor er som nr. 9-13 nævnt alternative projekter, som også vurderes at kunne bidrage til bedre sikkerhed og tryghed. Ønskes nogle af projekterne 9-14 udført, skal der udgå projekter for et tilsvarende beløb blandt projekterne 1-8.

Å

Nr.	Forslag til projekter	Prisoverslag (kr.)	Å		Å
			Påvirkning	Å	
Å	Å	Å	Tråler	Bil-p	Å
1	Lauritz Sørensens Vej: Etablering af to bump (Årsdågnstrafik 533, gns.hast.: 25,6 km/t, 15 % af bilerne kører over 33,9 km/t)	100.000	Ingen	Ingen	Å
2	Sjællanders Allé: Etablering af bump (skolevej)	300.000	Ingen	Ingen	Å
3	Trafikal 'tryghedszone' ved Skolen på Grundtvigsvej, Skolen ved Søerne og Jakobskolen via skiltning og mindre fysiske tiltag (skoleveje)	200.000	Ingen	Ingen	Å
4	Rundkørsel ved Femte Juni Plads: Detailprojektering af anbefalet forslag (se bilag 3) (skolevej)	210.000	Minus 2	Ingen	Å
5	Dalgas Boulevard: Lys/blink dagnet rundt ved de to fodgængerfelter ved Lindevangskolen m.m. (skolevej)	300.000	Ingen	Ingen	Å

6	Dr. Abildgaards Allé: Skitseforslag: Permanent nyt byrum, inkl. lukning for gennemkørende biltrafik og indsats på parallelgader (jf. tidligere sag på dagsordenen "Orientering om opfølgning på evaluering af forslag udformet på Dr. Abildgaards Allé")	150.000	Plus 2-4	Minus 3-5	Å
7	Lollandsvej og Bentzonsvej: Etablering af bump og etablering af cykling mod ensretning (skolevej)	200.000	Ingen	Ingen	Å
8	Undersøge behov for flere fodgængerovergange (B26) (forvaltningen udarbejder undersøgelse i 2026)	0	Ingen	Ingen	Å
Å	<b>I alt</b>	<b>1.460.000</b>	Å	Å	Å
Å	<b>Alternative projekter til ovenstående</b>	Å	Å	Å	Å
9	Stockflethsvej (mellem Nylandsvej og Tesdorpfvej): Etablering af to bump (Årsdagstrafik 889, gns.hast.: 30,4 km/t, 15 % af bilerne kører over 38,4 km/t).	100.000	Ingen	Ingen	Å
10	Pulje til akutte borgerhenvendelser, så forvaltningen har mulighed for relativt hurtigt at kunne afhjælpe mindre, trafikale problemstillinger.  Påvirkning af træer og bilparkering afhænger af de konkrete henvendelser og tiltag.	200.000	Å	Å	Å
11	Svanholmsvej: Etablering af to bump til anbefalet 30 km/t (Årsdagstrafik 915, gns.hast. 25,1 km/t, 15 % af bilerne kører over 32,3 km/t).	100.000	Ingen	Ingen	Å
12	Eversvej ved Finsensvej: Gennemgående fortov og permanent etablering af udvidede hjørner med grønt og opholdsmulighed (jf. tidligere sag på dagsordenen "Orientering om opfølgning på evaluering af forslag på Eversvej").	600.000	Plus 3	Minus 4	Å
13	Generel trafiksikkerhedskampagne: Gentagelse af kampagnen 'Venlige trafikanter' sidst gennemført i 2021.	150.000	Ingen	Ingen	Å
14	Skitseprojektering redesign af kryds Godthåbsvej/C.F. Richs Vej-Mathilde Fibigers Vej for at modvirke cykling på fortov	150.000	Ingen	Ingen	Å

(drÅ,ftet ifm. udmÅ,ntning af pulje i 2025, anbefales ikke prioriteret af forvaltningen).					
---	--	--	--	--	--

AnlÅ,gsprojekterne pÅ, listen er af mindre skala og udfÅ, res derfor uden yderligere politisk behandling, sÅ, fremt de i regi af denne sag besluttet af udvalget (se bilag 3 for kort over projekterne i ovenstÅ, vende tabel).Å

Hvad angÅ, r projekter pÅ, listen, der udelukkende indeholder projektering/analyse â€“ fx rundkÅ, rsel pÅ, Femte Juni Plads â€“ gÅ, lder, at resultat af projektering/analyse vil blive forelagt udvalget inden eventuel udfÅ, rsel. UdfÅ, rsel vil i disse tilfÅ, lde samtidig krÅ, ve anvisning at yderligere midler. Det skal endvidere bemÅ, rkes, at anlÅ, gsprojekterne pÅ, listen krÅ, ver politiets samtykke og derfor er med forbehold for politiets tilladelse.Å

### BemÅ, rkninger til projekter omtalt i Budget 2026

Som en del af Budget 2026 Å, nskes alternative muligheder for rundkÅ, rslen ved Femte Juni Plads belyst. Det blev desuden ifm. disponeringen af trafikikkerhedspulje 2025 besluttet at afsÅ, tte midler til at kvalificere forslag til Å, ndring af rundkÅ, rslen. Som supplement til tidligere designforslag er derfor udarbejdet et nyt forslag, som forvaltningen foreslÅ, r detailprojekteret i 2026 via midler fra puljen (se projekt 4 pÅ, listen ovenfor, se bilag 4 for skitse af forslag). Forvaltningen vurderer, at forslaget imÅ, dekommer Å, nsket om en rundkÅ, rsel, der er tryk at cykle i ved at bibeholde cykelbane/cykelsti i rundkÅ, rslen samtidig med, at sikkerheden Å, ges via tiltag, der vil reducere bilernes hastighed og forbedre krydsning af sidevejene for gÅ, vende. UdfÅ, res projektet, vil det betyde fÅ, ldning af 1-2 trÅ, er. Et indledende skÅ, n er, at selve anlÅ, gsprojektet vil koste 1,8-2,1 mio. kr. - midler der skal afsÅ, ttes, sÅ, fremt projektet pÅ, baggrund af detailprojekteringen godkendes til udfÅ, rsel.

I budget 2026 indgÅ, r endvidere, at behovet for en eventuel fodgÅ, ngerovergang ved daginstitutionen Louis P pÅ, GodthÅ, bsvej skal undersÅ, ges. Her er i dag en midterhelle som stÅ, tte til krydsende fodgÅ, ngere. SignalanlÅ, ggene ved hhv. GodthÅ, bsvej og Tesdorpsvej er ca. 90 meter mod vest og ca. 120 meter mod Å, st. Forvaltningen vurderer derfor, at behovet for krydsningsmuligheder allerede er godt dÅ, kket. Et fodgÅ, ngerfelt vil desuden hÅ, mme fremkommeligheden for cykel- og biltrafik, som vil skulle holde tilbage for krydsende fodgÅ, ngere, hertil kommer faren for, at biler eller cykler ikke overholder den Å, ndrede vigepligt, hvilket vil Å, ge ulykkesrisikoen. Det kan derfor ikke anbefales, at etablere en fodgÅ, ngerovergang det pÅ, gÅ, ldende sted.

Af budget 2026 fremgÅ, r endvidere, at disponering af trafikikkerhedspulje 2026 skal omfatte etablering af hastighedsdÅ, mpende foranstaltninger pÅ, Lauritz SÅ, rensens Vej (se projekt 1 pÅ, listen ovenfor). TrafiktÅ, lling for vejen viser ca. 530 biler dagligt (Å, rsdÅ, gntrafik). HastighedsmÅ, yling viser en gennemsnitshastighed for biler pÅ, 26 km/t, og at 85 % af bilerne kÅ, rer under 34 km/t. Der er registreret Å, t personskadeuheld pÅ, vejen perioden 2020-2026, det pÅ, gÅ, ldende uheld var ikke relateret til hastighed.Å

### **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at trafikikkerhedspulje 2026 disponeres til ovenstÅ, vende beskrevne indsatser fordelt pÅ, :

- Analyser, datagrundlag, abonnemeter mm. 0,3 mio. kr.
- TilgÅ, ngelighed 0,4 mio. kr.
- Trafikkerhed ca. 1,46 mio. kr.

### **BevillingsmÅ, ssige konsekvenser**

I Budget 2026 er der afsat 2 mio. kr. til trafikikkerhedspulje 2026. Dertil kommer, at et mindre forbrug pÅ, ca. 160 t.kr. fra 2025 overfÅ, res til 2026 i forbindelse med regnskab 2025. I alt disponeres 2,16 mio. kr.

### **BorgmesterpÅ, ytegning**

Intet at bemÅ, rke

### **Behandling**

MiljÅ, - og Trafikudvalget

### **Bilag**

Bilag 1 Status på tilgængelighed 2025

Bilag 2 Tilgængelighedsplan 2025 - kommunen inddelt i 16 områder

Bilag 3 Kort over forslag til- og alternative projekter

Bilag 4 Løsningsforslag for rundkørsel ved Femte Juni Plads

Bevillingsskema puljeudmøntning trafiksikkerhed 2026

# Punkt 75: Beslutning om disponering af pulje til fremme af cykling

05.01.00-G01-67-25

## Resumé

I 2026 og 2027 er der afsat i alt 2 mio. kr. i budgettet til fremme af cykling. I denne sag fremlægges forvaltningens forslag til disponering af midlerne til udvalgets godkendelse. Der er fokus på projekter, der kan motivere flere til at cykle og forbedre sikkerhed og tryghed bl.a. via bredere cykelstier og bedre kryds.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

1. vedtog forslag 1-4, idet forvaltningen vender tilbage, om forslag 5 kan erstattes med forslag 7 inden for den afsatte anlægsbevilling, og
2. indstiller til Magistraten at meddele anlægsbevilling på i alt 1 mio. kr. til fremme af cykling, finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet med 1 mio. kr. i 2027.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. godkender projekter til fremme af cykling for 2 mio. kr. som foreslået i sagen - og
2. indstiller til Magistraten at meddele anlægsbevilling på i alt 1 mio. kr. til fremme af cykling, finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet med 1 mio. kr. i 2027.

## Overskrift

Beslutning om disponering af pulje til fremme af cykling

## Anledning

I 2026 og 2027 er der årligt afsat 1 mio. kr. i puljemidler til bedre cykelforhold, herunder også med fokus på trafikikkerhed og tryghed. Midlerne foreslås udmøntet i samme sag af hensyn til bedre mulighed for planlægning og hurtigere udførelse.

Der er allerede mange, der cykler på Frederiksberg, og der er gode cykelforhold, men der er også steder, hvor forholdene kan yderligere forbedres.

Miljø- og Trafikudvalget fik i august 2025 forelagt en status på mobilitetspolitikens 13 delmål. De største udfordringer med at nå målene relaterer sig til andelen af borgernes ture på cykel (i dag sker 29 % af turene på cykel, men målet er 40 %) samt trafikikkerhed, hvor personer på cykel er særligt udsatte.

På Frederiksberg afvikles relativt meget cykeltrafik på ikke så meget plads. Derfor efterspørger borgerne på Frederiksberg ofte bredere cykelstier/-baner for bedre at kunne navigere i en cykeltrafik, hvor typen af cykler og spænd i cykelhastigheder er øget de senere år. I den nationale cyklistundersøgelse 2024 angiver 27 % af de adspurgte frederiksbergborgere, at de er generet af for smalle cykelstier, når de cykler. Andre svar, der peger i samme retning, er, at 37 % er generet af ladcykler, 23 % af elcykler og 16 % af personer på almindelig cykel.

Forslagene til anvendelse af midlerne har tre fokusområder:

- Forbedret tryghed og sikkerhed i kryds, da dette har stor betydning for den samlede ”cykeloplevelse”.
- Optimering/effektiv udnyttelse af areal blandt andet mhp. at skabe bredere cykelstier/-baner og harmonisere cykelhastigheder f.eks. via ”grønne bølger”. Fokus både på ”mindre og nemme” udvidelser og på analyser, der kan give udvalget et stadig bedre grundlag for eventuelle beslutninger om større forbedringer.
- Informations-/kampagneindsats rettet mod børn og forældre mhp. øget cykling til skole.

## Forslag til projekter

Tabel 1 nedenfor giver et overblik over, hvilke projekter det foreslås at igangsætte.

Hovedparten af projekterne indgik i bilag 2 i ”Status på Mobilitetspolitikken” forelagt udvalget den 18. august 2025. Hvor der i tabellen er angivet (B26), er det analyser bestilt i regi af Budget 2026.

Også andre projekter end projekterne i tabel 1 kan bidrage til bedre cykelforhold. Tabel 2 indeholder derfor projekter, som også vurderes at kunne bidrage til bedre cykelforhold, men som ikke er førsteprioritet for forvaltningen. Ønskes projekter i tabel 2 udført, skal projekter i tabel 1 for et tilsvarende beløb udgå.

Nr.	Anbefalede projekter	Prisoverslag		Påvirkning	
		2026	2027	Træer	Bil-p
1	Bredere cykelstier/-baner:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Screening af, hvor behov for bredere cykelstier (B26)</li> </ul>	250.000	0	0	0
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bredere cykelbane Pile Allé - vestlig side syd for Roskildevej samt fremført busperron (skitse i bilag 1)</li> </ul>	450.000	0	0	Plus 2
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bredere cykelsti Vesterbrogade over for Rahbeks Allé og forlængelse af helle v. fodgængerfelt (skitse i bilag 1)</li> </ul>	0	250.000	0	0
2	Cykelparkering:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overblik over, hvor der mangler cykelstativer (B26) (forvaltningen udarbejder analyse i 2026)</li> </ul>	0	0	0	0
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konvertering af bilparkeringspladser til forbedret cykelparkering v. daginstitutioner og idrætsanlæg visse steder.</li> </ul>	0	200.000	0	Minus 4
3	Optimering:				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forprojektering målrettet optimering af kryds hvor Den Grønne Sti krydser større veje mhp. bedre sikkerhed, tryghed og fremkommelighed, særligt for cykel- og gangtrafik, men også med fokus på at identificere konsekvenserne for bus- og biltrafik.</li> </ul>	300.000	0	0	0
4	Optimering:	0	250.000	0	0
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Etablering og evaluering af to grønne bølger sat til cykelhastighed, inkl. forudgående screening af potentiale (jf. kommende sag på dagsordenen "Beslutning</li> </ul>				

	om forsøg med grøn bølge på Gl. Kongevej").				
5	Informationsindsats/kampagne rettet mod børn og forældre mhp. optimeret effekt af de foreslåede fysiske skolevejsindsatser (jf. sag om trafikikkerhed)	0	300.000	0	0
	<b>I alt</b>	<b>1.000.000</b>	<b>1.000.000</b>		

Tabel 1

Nr.	Alternative projekter	Prisoverslag	Påvirkning	
			Træer	Bil-p
6	Grundtvigsvej ml. Henrik Steffens Vej og Bianco Lunos Allé: Etablering af cykelgade	250.000	0	Minus 1
7	Nyelandsvej v. Yrsavej: Udvidelse af helle og forlængelse af cykelstien i den sydlige side af vejen	400.000	0	0
8	Forsøg: Samarbejde med erhvervsområde (F.eks. Lautrupparken/Ballerup Kommune) om forsøg med "trængselsbelønning" til Frederiksbergborgere, der vælger at pendle på cykel over længere afstande	300.000	0	0

Tabel 2

Anlægsprojekterne på listen – herunder grøn bølge - er af mindre skala og udføres derfor uden yderligere politisk behandling, såfremt de i regi af denne sag besluttet af udvalget. Undtagelsen er dog projekt om cykelparkering, her forelægges udvalget forslag til delprojekter, inden de udføres. Antal bilparkeringspladser, der nedlægges som følge af de foreslåede anlægsprojekter, er netto 2. Forslag vedr. mulige erstatningspladser vil blive inkluderet, når forslag til delprojekter vedr. cykelparkering forelægges udvalget.

Hvad angår projekter på listen, der udelukkende indeholder projektering/analyse, gælder, at projektet afsluttes med, at resultatet af projektering/analyse forelægges udvalget til beslutning om eventuelle næste skridt. Hvad angår forsøg med "trængselsbelønning", har der været indledende kontakt til Ballerup Kommune, Stockholm Kommune og DTU om et samarbejde. Igangsættes projektet i regi af denne sag, udarbejdes et konkret forslag til set-up, som forelægges for udvalget forud for udførsel af projektet.

Det skal endvidere bemærkes, at anlægsprojekterne på listen kræver politiets samtykke, og udførsel derfor er med forbehold for politiets tilladelse.

## Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at midlerne til cykelfremme disponeres som foreslået i tabel 1 ovenfor.

## Bevillingsmæssige konsekvenser

I 2026 og 2027 er der i alt afsat i alt 2 mio. kr. i puljemidler til fremme af cykling. Midlerne er afsat i regi af "Pulje til fremme af cyklisme". Pulje til fremme af cyklisme blev senest tilført midler som en del af Budget 2026 under overskriften "trafikikkerhed og bedre vilkår for cyklister".

I Budget 2026 er der således totalt afsat følgende puljemidler til fremme af cykling i 2026 og 2027:

2026: 1 mio. kr. (er anlægsbevilget med 0,5 mio. kr. på projekt Pulje til fremme af cyklisme og 0,5 mio. kr. på trafiksikkerhed og bedre vilkår for cyklister i forbindelse med vedtagelsen af Budget 2026 og disponeres i indeværende sag)

2027: 1 mio. kr. (disponeres med 0,5 mio. kr. på projekt pulje til fremme af cyklisme og 0,5 mio. kr. på trafiksikkerhed og bedre vilkår for cyklister i indeværende sag)

Forvaltningen indstiller, at der meddeles anlægsbevilling på 1 mio. kr., finansieret af rådighedsbeløbet afsat i 2027.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, kommunalbestyrelsen

## **Bilag**

Bilag 1\_Skitse af bredere cykelstier og baner

Bevillingsskema - Beslutning om disponering af pulje til fremme af cykling

# Punkt 76: Beslutning om "grøn bølge" for cyklister på Gammel Kongevej

05.00.00-P00-1-21

## Resumé

Trafiksignalerne på Gammel Kongevej har som et forsøg været samordnet til cykelhastighed fremfor til bilhastighed. Forsøget med den ændrede samordning ("grøn bølge") er nu evalueret, og udvalget skal med denne sag beslutte, om forsøget skal gøres permanent. Evalueringen viser en mærkbart reduceret rejsetid for cykeltrafikken og en svagt reduceret rejsetid for biltrafikken. Samtidig er bussernes rejsetid så godt som uændret. Det anbefales derfor at gøre forsøget permanent.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- godkendte at bevare en "grøn bølge" på Gammel Kongevej, hvor trafiksignalerne er samordnet til cykelhastighed.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- beslutter at bevare en "grøn bølge" på Gammel Kongevej, hvor trafiksignalerne er samordnet til cykelhastighed.

## Overskrift

Beslutning om "grøn bølge" for cyklister på Gammel Kongevej

## Anledning

Miljø- og Trafikudvalget besluttede på møde den 8. april 2024 at gennemføre et forsøg med en såkaldt grøn bølge for cyklister på Gammel Kongevej – dvs. at signalerne på strækningen samordnes til cykelhastighed (18 km/t) fremfor til bilhastighed. Forsøget er en del af klimafondsprojekt nr. 5, som Magistraten vedtog den 31. maj 2021.

Forsøget havde til formål at indsamle viden om, hvordan byens indretning kan bidrage til at fremme gang og cykling ved konkret at undersøge, om rejsetiden for personer på cykel på Gammel Kongevej kunne forkortes, og hvordan det i så fald ville påvirke den øvrige kørende trafik.

### Udformning af forsøget

En grøn bølge sat til cykelhastighed på Gammel Kongevej mellem Henrik Steffens Vej og Værnedamsvej blev implementeret i november 2024 og har været i funktion siden da. Konkret indebar forsøget en ændret samordning af fire trafiksignaler på strækningen. I testperioden er busprioriteten desuden annulleret i de signalregulerede kryds på strækningen. Forsøget har kostet ca. 220.000 kr., som er anvendt til omprogrammering af signaler og evaluering.

Med baggrund i cykeltællinger blev samordningen retningsbestemt i "myldretidsretningen". Samordningen blev derfor optimeret i østgående retning om morgenen og i vestgående retning om eftermiddagen. Krydset Falkoner Allé/Gammel Kongevej indgik ikke i forsøget, da dette signalanlæg har en længere omløbstid, og derfor ikke kan samordnes med de andre kryds på Gammel Kongevej. Derudover var krydset Gammel Konge-vej/Vodroffsvej under ombygning pga. arbejdet med Kalvebod Brygge Skybrudstunnel, hvilket betød, at dette kryds på det tidspunkt ikke blev koblet på samordningskæden.

### Evaluering af forsøget

Evalueringen omfatter effekt på cykel-, bil- og busstrafik med fokus på bl.a. rejsehastighed, forsinkelse og antal stop. Analysen inkluderer udover trafikken ad Gammel Kongevej også den tværgående trafik i krydsene Gammel Kongevej/Bülowsvej og Gammel Kongevej/H.C. Ørstedes Vej.

Den gennemsnitlige rejsetid for en person på cykel på Gammel Kongevej er reduceret med 27-34 sekunder, hvilket svarer til en rejsetidsreduktion på ca. 11 %. For krydsende cykeltrafik er konsekvensen omtrent neutral. Cykeltrafikken på strækningen steg med ca. 15 % fra 2024 til 2025. I hvilken grad der er tale om en stigning i den samlede cykeltrafik i korridoren eller en overflytning fra andre veje er ikke kortlagt.

Biltrafikken på Gammel Kongevej har fået en svagt reduceret rejsetid. Det skyldes sandsynligvis, at samordningen til 18 km/t bedre matcher bilernes faktiske hastighed end den højere hastighed, som signalerne tidligere var samordnet til. Krydsende biltrafik er minimalt påvirket med undtagelse af krydset Gammel Kongevej/Bülowsvej. Her er registreret en betydelig forsinkelse i eftermiddagsspidsstimen.

Bussernes rejsetid er så godt som uændret. Movias vurdering er, at ændringerne i bussernes køretid er så minimal, at det ikke har nævneværdig betydning for busserne. En grøn bølge sat til cykelhastighed på Gammel Kongevej vil dermed ikke kræve ændringer i køreplaner og ikke påvirke driftsøkonomien.

Gående bliver påvirket af grøntiden i individuelle signaler, men bliver ikke påvirket af en ændret samordning af signaler. Eftersom grøntiden i individuelle signaler ikke er ændret, er gangtrafik ikke en del af evalueringen.

Se bilag 1 for den samlede evaluering af forsøget.

### Næste skridt grønne bølger

Forvaltningen vurderer bl.a. på baggrund af forsøget, at der sandsynligvis også kan være andre steder på Frederiksberg, hvor der er potentiale for at optimere signalerne, så de i endnu højere grad end i dag understøtter kommunens mål på mobilitetsområdet. Derfor foreslås det i regi af sag om udmøntning af cykelpuljen, jf. sag på samme dagsorden, at det afsættes 250.000 kr. med det formål at etablere og evaluere yderligere to grønne bølger sat til cykelhastighed. Evalueringen vil blive forelagt udvalget sammen med en anbefaling vedr. om de implementerede grønne bølger skal gøres permanente.

Det er forvaltningen indledende vurdering, at Finsensvej og Rolighedsvej er egnede strækninger til at indføre grøn bølge sat til cykelhastighed uden, at bil- og busstrafik i større grad påvirkes negativt. Inden en grøn bølge på de pågældende veje etableres, foretages en screening af mulighederne for grøn bølge sat til cykelhastighed mere generelt for at sikre, at de to nævnte veje er de to mest velegnede strækninger til dette.

### **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at samordningen af trafiksignalerne på Gammel Kongevej til en hastighed tilpasset cykeltrafikken gøres permanent.

Forvaltningen anbefaler desuden, at der afsættes midler med det formål at etablere og evaluere yderligere to grønne bølger sat til cykelhastighed, og at det sker via midler fra cykelpuljen (jf. sag om udmøntning af cykelpuljen).

### **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Ønsker udvalget at fjerne signalsamordningen sat til cykelhastighed på Gammel Kongevej og i stedet reetablere samordningen sat til bilhastighed samt busprioritering på strækningen, vil det koste ca. 50.000 kr. Udgiften til dette vil kunne finansieres af driftspuljen til trafiksignaler.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

MTU

### **Bilag**

Bilag 1, Evaluering af grøn bølge for cyklister på Gammel Kongevej

# Punkt 77: Beslutning om sti gennem skolegården på Nylandsvej

01.02.00-G01-1-26

## Resumé

I budget 2026 er der afsat midler til renovering af Skolen på Nylandsvejs skolegård. Inden design af den nye skolegård kan færdigprojekteres, er der behov for at tage politisk stilling til, i hvilken grad skolegården i fremtiden skal være åben for offentlig passage, jf. at der i dag er en sti gennem skolegården, som er åben hele døgnet. Forvaltningen anbefaler, at skolegården lukkes for offentlig passage (gennemgang) i skoletiden inkl. tidlig eftermiddag, hvor der er mange børn i SFO, og skolegården derfor fortsat bruges flittigt. Inden en endelig beslutning vil der skulle gennemføres en offentlig høring af forslaget om delvis lukning af stien.

Stien gennem skolegården er drøftet ad flere omgange og senest i Miljø- og Trafikudvalget den 24. november 2025, hvor udvalget anmodede forvaltningen om at undersøge to spørgsmål relateret til den fremtidige løsning vedr. passage gennem skolegården. Svar på disse spørgsmål indgår i sagen, som hermed forelægges til udvalgets genbehandling.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- godkendte, at der arbejdes videre med at skolegården lukkes for offentlig passage (gennemgang) i tidsrummet 8:30 - 16:00 på hverdage, og at skolegården udformes, så der i døgnetts øvrige timer er mulighed for offentlig passage gennem skolegården.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- godkender, at der arbejdes videre med at skolegården lukkes for offentlig passage (gennemgang) i tidsrummet 8:30-16:00 på hverdage, og at skolegården udformes, så der i døgnetts øvrige timer er mulighed for offentlig passage gennem skolegården.

Forvaltningen indstiller, at Undervisningsudvalget

- tager sagen til orientering.

## Overskrift

Beslutning om sti gennem skolegården på Skolen på Nylandsvej

## Anledning

Som led i den kommende renovering af Skolen på Nylandsvejs skolegård skal der tages politisk stilling til, i hvilken grad skolegården i fremtiden skal være åben for offentlig passage, jf. at der i dag er en sti gennem skolegården, som er åben for alle hele døgnet. En stillingtagen til dette er en forudsætning for at kunne slutprojektere den kommende skolegård. Samtidig bad Miljø- og Trafikudvalget på møde den 24. november 2025 forvaltningen undersøge et par spørgsmål vedr. mulige stiforløb, som nu er undersøgt (kopi af sagsfremstilling er vedlagt som bilag 1).

Baggrund om stien

Stien er populær og benyttes dagligt af op til 1.600 fodgængere som genvej mellem Svømmehalskvarteret og bymidten samt mellem Frederikshave-bebyggelsen og bymidten, hertil kommer brugere af stien, der har ærinde på skolen og i Børnehuset Æblehaven. Stien er således et lille men vigtigt element for Frederiksberg som en attraktiv by at gå i.

Skolen oplever en række gener fra stien. Dels optager den plads som ellers kunne indgå endnu mere som en del af skolegården, dels oplever lærere og elever til tider at brugere af stien optræder ubehageligt overfor børnene i skolegården, fx hvis boldspil eller legeredskaber på stien opleves generende af forbipasserende. Omvendt er offentlige stier gennem skolegårde et koncept som eksisterer en række steder (se bilag 2), og det har en række fordele, hvis det er muligt at kombinere skolegård og sti med offentlig adgang. Det ændrer dog ikke på, at mange af skolens interessenter, herunder skoleledelsen, ser klare fordele ved, at stien er lukket for offentligheden i skoletiden .

Stien er ikke formelt udlagt som offentlig, men bygger på et aftalegrundlag. Der har været sti med offentlig adgang gennem skolegården i mere end 20 år. Det er forvaltningens vurdering, at der er juridisk mulighed for at lukke stien helt eller delvist, eksempelvis i skoletiden. Hel eller delvis lukning af stien vurderes dog at forudsætte en offentlig høring.

For mere om brug af stien henvises til sag ”Skolen på Nylandsvej – evaluering af offentlig passage”, behandlet på møde i Miljø- og Trafikudvalget den 4. marts 2024.

### Tidligere beslutninger

Miljø- og Trafikudvalget og Undervisningsudvalget besluttede den 7. marts 2022 at opretholde stien – også i skoletiden. Samtidig blev der iværksat tiltag som opsætning af låger og skiltning med henblik på at reducere generne fra stien. Evalueringer viser dog, at disse tiltag ikke har haft den ønskede effekt, og at skolen fortsat oplever gener.

Miljø- og Trafikudvalget besluttede bl.a. derfor på møde den 24. november 2025 i forbindelse med beslutning om frigivelse af anlægsmidler til renovering af skolegården, at forvaltningen skulle 1) Indlede dialog med CBS og Frederikshave Beboerforening om mulighed for et alternativ stiforløb sydvest for Æblehaven til Solbjerg Plads (se bilag 3, hvor mulighed for ny låge, som er en forudsætning for et sådant alternativt stiforløb, er markeret som nr. 6) og 2) Undersøge alternativ mulighed for, at naboer til skolen kan have nøgleadgang til eksisterende låger inden for skolens åbningstid. Begge dele for at begrænse generne af en eventuel lukning for offentlig passage i skoletiden.

De 2 punkter er nu undersøgt. Punkt 1: Forvaltningen har afholdt møde med CBS. CBS ønsker ikke et stiforløb over eget areal etableret og peger på, at der allerede er et stiforløb fra Frederiks Have over CBS' campusområde til Fasanvej Station (se bilag 3, låge 5). På den baggrund - og med de udfordringer de har med det eksisterende stiforløb - ønsker CBS ikke endnu et stiforløb, et stiforløb der i givet fald også kan betyde nedlæggelse af 1-2 bilparkeringspladser. Ud fra den tilbagemelding har forvaltningen ikke set grund til at holde møde med ejerforeningen Frederiks Have. Punkt 2: Det er teknisk muligt at give beboere i Frederiks Have en nøglebrik, så de kan benytte et stiforløb, der ellers vil være aflåst. Et sådant tiltag vil medføre en mindre driftsudgift for skolen på anslået 5.000 kr. årligt. Et sådant tiltag indgår dog ikke i forvaltningens anbefaling.

### Anbefalet grundlag for design af ny skolegård

Der findes ikke en løsning, der opfylder alle ønsker. En lukning af stien i skoletiden vil øge trygheden for mange med tilknytning til skolen samt skabe mere plads i en relativt lille skolegård. Omvendt vil en lukning medføre længere gangafstande for de mange borgere, der benytter stien.

Forvaltningen anbefaler en lukning af stien i skoletiden, og at tidsrummet for lukningen gøres så begrænset som muligt. Konkret anbefales derfor en lukning i tidsrummet 8:30 til 16:00. Dermed er den fulde skoletid (alle frikvarterer) omfattet af ”spærretiden” og det samme gælder det tidsrum, hvor flest børn er i SFO. Samtidig vil mange brugere i morgen- og eftermiddagsmyldretiden fortsat kunne benytte stien. Det samme vil gælde en stor del af de forældre, der afleverer børn via låger, der i fremtiden delvist vil være låst samt brugere af passagen i eksempelvis weekenden. Anbefalingen er således baseret på en afvejning af hensyn.

Der er, også når skolegården er renoveret, en række indgange til skolegården for at sikre både adgang og offentlige passage udenfor spærretiden (se bilag 2 for lågernes placering). Spærretiden anbefales håndhævet ved, at der i låge 3 og 4 installeres en lås, der automatisk låser/låser op på de besluttede tidspunkter (de to låger skal lukkes af personale når spærretiden starter). Ved låge/indgang 1 og 2 opsættes blot skilte med beskeden ”ingen gennemgang i tidsrummet X-Z”. Gårdvagt og andet personale på skolen får kode eller lign., så de kan låse låge 3 og 4 op, hvis de skal benyttes i spærretiden.

### Næste skridt

Undervisningsudvalget forelægges projektforslag til renovering af skolegården til godkendelse inden udførsel. Forud for dette gennemføres den offentlige høring vedr. forslag om delvis lukning for gennemgang. Forvaltningen anbefaler, at det i forbindelse med udarbejdelsen af projektforslaget fastlægges præcist, hvor de kommende låger placeres, system til låsning/åbning og hvordan passagen gennem skolegården udformes (en egentlig sti eller en mere en slynget passage gennem legeplads mv.). Det forudsættes, at passagen fortsat medfører en genvej i stil med, hvad der er i dag samt lever op til krav til tilgængelighed. I øvrigt gælder, at skolegården fortsat vil være et åbent friareal på hverdage fra kl. 17-21 samt i weekender og helligdage fra kl. 10-18 tilsvarende de andre skolegårde i Frederiksberg Kommune.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at skolegården ved Skolen på Nylandsvej som led i renoveringen fremadrettet lukkes for offentlig passage (gennemgang) i tidsrummet 8:30-16:00 på hverdage.

Det anbefales, at ”spærretid” rent teknisk gennemføres som beskrevet ovenfor, samt at projektforslaget for den kommende skolegård fastlægger det præcise design for den fremtidige offentlige passage.

### **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

Undervisningsudvalget

### **Bilag**

Bilag 1

Bilag 2

Bilag 3

# Punkt 78: Orientering om det Frederiksberggrønne regnskab 2025

04.00.00-G01-17-25

## Resumé

Kommunalbestyrelsen har besluttet at arbejde med et Frederiksberggrønt regnskab. Af væsentlige resultater for 2025 kan fremhæves, at der er tilført 5.454 nye m<sup>2</sup> grønt og plantet 231 nye træer. I denne sag forelægges regnskabet for 2025 til udvalgets orientering.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- tog orientering om Det Frederiksberggrønne regnskab til efterretning.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- tager orientering om Det Frederiksberggrønne regnskab til efterretning.

## Overskrift

Orientering om det Frederiksberggrønne regnskab 2025

## Anledning

Kommunalbestyrelsen vedtog den 12. august 2024, at der med baseline i 2021 skal udarbejdes et Frederiksberggrønt regnskab for 2024 og frem. Regnskabet for 2025 forelægges i denne sag til udvalgets orientering jf. bilag 1. Der vedlægges også et kort med de udførte projekter i 2025 jf. bilag 2.

Det Frederiksberggrønne regnskab har til formål at måle, om det lykkes at gøre byen grønnere – herunder at skabe flere grønne m<sup>2</sup> og skabe grønne områder i højere kvalitet end tidligere. Regnskabet skal støtte arbejdet med at bevare og udvikle Frederiksbergs særlige grønne identitet med fokus på bynatur, som er vedtaget i strategi for bynatur og biodiversitet. Dette bidrager til et levedygtigt miljø for fugle-, insekt- og dyrearter, som er med til at øge biodiversiteten og livskvaliteten for byens borgere og brugere.

En vigtig del af at arbejde med bynatur er at inspirere og stimulere til grønne initiativer hos den enkelte borger, i skolen, foreninger mm. Det Frederiksberggrønne regnskab understøtter formidlingen af den grønne udvikling i byrummet.

De væsentligste resultater for 2025-regnskabet er:

- 231 flere træer langs veje og parker, i institutioner m.v.
- 2.619 m<sup>2</sup> nye parker samt grønne anlæg og tiltag
- 448 m<sup>2</sup> mere bynatur og biodiversitet
- 2.387 m<sup>2</sup> grønne arealer ved klimatilpasning
- 5.454 nye m<sup>2</sup> grønt i alt
- 13.985 m<sup>2</sup> grønne arealer omlagt til højere kvalitet
- Kronedække i 2025: 26 % af kommunens areal. Mål i 2030: Minimum 25 %.

Miljø- og Trafikudvalget bad på møde den 12. maj 2025 om at få forelagt en sag med et mere ambitiøst mål for kommunens kronedække. Udvalget vil blive forelagt en separat sag om mål for kronedække forventeligt inden sommerferien 2026.

Fremadrettet er der planlagt nye begrønningstiltag i 2026 som led i budgetaftalen for 2026, herunder særligt i "Den Grønne Pakke" for 20 mio. kr. over budgetperioden.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at sagen tages til efterretning.

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag 1 - Det Frederiksberggrønne Regnskab 2025

Bilag 2 - Kort over projekter i Grønt Regnskab 2025

# Punkt 79: Orientering om snerydning og vinterbekæmpelse

05.07.02-G01-69-26

## Resumé

Magistraten bad på mødet den 9. marts 2026 om, at Miljø- og Trafikudvalget blev forelagt en sag om evaluering af snerydningen i 2026, og at sagen ligeledes blev forelagt Kultur- og Fritidsudvalget til orientering. I denne sag forelægges en evaluering af forvaltningens snerydning og vinterbekæmpelse på veje, fortove og idrætsanlæg samt af tilsynet med private grundejeres snerydning og vinterbekæmpelse. Dette års snefald har været ekstraordinært stort.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- tog evaluering af snerydning i 2026 til efterretning, idet udvalget bad forvaltningen opprioritere indsatsen for, at grundejere husker at rydde deres fortove via informationskampagner, øget tilsyn, påbud og om nødvendigt snerydning på ejers regning.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget

- tager evaluering af snerydning i 2026 til efterretning.

## Overskrift

Orientering om snerydning og vinterbekæmpelse

## Anledning

Magistraten bad på møde den 9. marts 2026 om en evaluering af snerydningen i 2026. I denne sag beskrives derfor forvaltningens snerydning og glatførebekæmpelse generelt og ved de to snefald i 2026.

### Glatførebekæmpelse, herunder prioritering, på Kommunale veje og fortove

Ved risiko for glatføre iværksættes i første omgang præventiv saltning. Ved snevejr iværksætter forvaltningen decideret snerydning med fejmaskiner/materiel med plov. Ved kraftigt snefald som i februar indkaldes ligeledes store traktorer med plov og kost. Indsatsen sker i en prioriteret rækkefølge; Trafikveje, skoleveje, cykelstier og busruter prioriteres først. Ramper ved vejovergange og busstoppesteder prioriteres ved normal arbejdstids begyndelse, hvis de ikke nås under udkald. Når disse er farbare og sikre, bliver der også sneryddet på sidevejene.

Når der falder så meget sne, som der gjorde i starten af februar, tager det tid, inden alle sidevejene er ryddet, og der vil uundgåeligt være ophobninger af sne langs fortovene rundt omkring i byen.

I februar 2026 faldt der i forbindelse med en snestorm den 5. og 6. februar ekstraordinært meget sne, over 20 cm. Her igangsatte forvaltningen en præventiv indsats med saltning aftenen inden snefaldet startede, hvorefter der blev ryddet for sne under hele snestormen. I den efterfølgende weekend arbejdede forvaltningen med at sikre en så fremkommelig infrastruktur som mulig, bl.a. ved at rette de snemængder, der lå til gene for blandt andet gående, cyklende, parkerede og kørende biler samt ved busstoppesteder, hjørner, overgange og institutioner, hvor det generelt var svært at komme til.

### Tilsyn med private grundejeres offentlige fortove

Det er forvaltningens praksis, at der den efterfølgende hverdag efter snefald køres tilsyn med snerydning på private grundejeres offentlige fortove. Forvaltningen kan ikke være alle steder i byen, og prioriteringen er her den samme med trafikveje, skoleveje, cykelstier og busruter. Når der på tilsyn registreres fortove, der ikke er ryddet, vil forvaltningen give ejeren en påmindelse, og herefter kan der udstedes et påbud.

Umiddelbart efter ”snestorm-weekenden” førte forvaltningen tilsyn med vinterbekæmpelsen på fortove, da forpligtelsen til at glatførebekæmpe og snerydde fortove påhviler de tilgrænsende grundejere. Forvaltningen havde i de første dage fokus på de større veje og derefter på villavejene, hvor der typisk opleves udfordringer med snerydning på fortovene foran

private matrikler. Det kan oplyses, at en række grundejere fik et varsel om påbud om at fjerne sneen på fortove. Det er forvaltningens erfaring, at grundejeren agerer på henvendelserne herfra, således der bliver sneryddet – men også at sneen nogle gange ”tør” væk, før et egentligt påbud udstedes.

Processen for at fjerne sne på borgerens regning er, at der først gives en påmindelse om reglerne for snerydning på offentligt fortov foran privat matrikel samt erstatningsansvar. Herefter kan der udstedes påbud med x antal dage til at vinterbekæmpe og endelig kan kommunen fjerne sne på borgerens regning.

Forvaltningen har i indeværende vintersæson givet påmindelse til ca. 150 borgere om deres forpligtelse til at rydde fortovet foran deres matrikel for sne, hvoraf ca. 50 har været sendt i e-boks og 100 har været sedler lagt i postkasser.

Forvaltningen har modtaget ca. 200 henvendelser omkring manglende snerydning på fortove og veje, dette gælder både hvor kommunen og private matrikelejer er ansvarlige for at vinterbekæmpe.

### Glatførebekæmpelse af idrætsanlæg

Sideløbende med glatførebekæmpelsen af kommunens infrastruktur, sker der glatførebekæmpelse af kommunens boldbaner. Boldbanerne bliver glatførebekæmpet indenfor normal arbejdstid, med anlægget på Jens Jessens Vej som første prioritet og skolernes boldbaner efterfølgende.

Normal glatførebekæmpelse ved frost sker via saltning. Ved let snefald vil saltning have effekt, mens ved kraftigt snefald, har saltning ikke den store effekt. I dette tilfælde forsøges sneen at skrubes væk fra 2-3 prioriterede boldbaner. Det er ikke muligt at bruge store køretøjer på banerne, så processen ved kraftigt snefald er langsommelig. I forbindelse med snestormen blev der først allokeret ekstra personale til boldbanerne i weekenden efter snefaldet, da kommunens infrastruktur på dette tidspunkt fungerede tilfredsstillende.

Vinterbekæmpelse på idrætsanlæggene er en kompleks størrelse, hvor vejr, temperaturer og snemængder medfører mange forskellige scenarier.

Når temperaturerne ligger omkring eller under frysepunktet, (præ-)saltes vej- og gangarealer for at sikre sikker færdsel. Ved frost uden sne udføres præventiv saltning, mens der ved let sne kombineres saltning og kost. Ved større mængder sne kræves afskrabning og gentagen saltning. Afskrabning er imidlertid vanskeligt pga. banernes opbygning og begrænsede udenomsarealer.

Der er aftalt en prioritering af, hvornår hvilke boldbaner skal være spilbare – her indgår skolekunstgræsbaner med laveste prioritet.

De hyppige og kraftige snefald i årets første måneder har udfordret driften og begrænset adgangen til anlæggene markant. Historisk har anlæggene aldrig kunnet ryddes fuldt ved større snefald, og det er heller ikke realistisk med den nuværende aftale. I vintre med kun kortvarig frost og sne har 2–3 boldbaner kunnet åbnes hurtigt, men denne vinter har været ekstraordinær med over 20 cm sne.

### Retningslinjer og procedurer fungerer, ekstraordinært meget snefald i 2026

Det er forvaltningens vurdering, at metoderne og indsatsen på både kommunens infrastruktur og boldbaner var tilfredsstillende.

Glatførebekæmpelsen på veje har i indeværende år allokeret knap 4.000 arbejdstimer + 75 timer med landmænds traktorer. Indsatsen har medført et merforbrug på ca. kr. 3 mio. Til sammenligning blev der i 2025 brugt 1810 timer til glatførebekæmpelsen af veje, hvilket har medført et mindre forbrug på knapt kr. 1 mio.

Glatførebekæmpelse på boldbaner indgår i den samlede kontrakt med FIU og håndteres derfor indenfor normal arbejdstid ifølge den aftale. Ved det store snefald i starten af februar 2026 blev der imidlertid brugt ca. 80 weekendtimer på at rydde boldbaner.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at evaluering af snerydning i 2026 tages til efterretning.

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget