

REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 27-04-2020

Mødedato Mandag d. 27. april 2020 kl. 19:20

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Strategi for Ren luft 2030.....	5
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe, 2. viceborgmester Michael	9
Forslag til beslutning fra rådmand Mette Bram om udfasing af brændeovne i ejendomme tilsluttet f	11
Udmøntning af plan for lokal vedvarende energi.....	13
Statussag regulering af parkeringsordning.....	16
Status på Bæredygtighedsplan for miljøet 2018-2021.....	19
Status efter et halvt år med Nyt Bynet.....	23
Orientering om cykelparkeringsanalyse 2020 og beslutning af måltal for cykelparkering.....	25
Disponering af midler til forbedring af cykelparkeringsforhold samt cykelsikkerhed og -parkering i	29
Bevarende lokalplan 193 for Fuglebakkebebyggelsen - endelig vedtagelse efter supplerende høring	32
Omdisponering af midler inden for renholdelsesbudgettet i relation til afvikling af NaboMøbler 2.0	34
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og 2. viceborgmester Micha	37

Punkt 103: Meddelelser

00.22.04-P35-4-19

Sagsfremstilling

a. Besigtigelse – Vodroffsvej 18

Besigtigelse af træer på Vodroffsvej 18 – Klage over kommunens afgørelse om fældning af træer - foreslås berammet mandag den 18. maj 2020 kl. 8.15.

Sagen behandles på udvalgs mødet den 18. maj 2020.

b. Biodiversitet i bytræer

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om opsætning af 2 slags fælder til opsamling af insekter i 4 bytræer på Frederiksberg.

Fælderne opsættes som en del af et pilotprojekt, som går ud på at kortlægge, hvilke insekter der findes i de pågældende træer, og i hvor rigt omfang for derefter at kunne sige noget om værdien af bytræer i forhold til biodiversitet. Baggrunden for undersøgelserne er et ønske om at sikre en større biodiversitet og understøtte bykommuners arbejde med biodiversitet og FN's verdensmål.

Helt konkret vil der blive opsat fælder til opsamling af insekter i 4 træer på Frederiksberg henholdsvis på Frederiksberg Allé, Frederiksberg Ældre Kirkegård, i Lindevangsparken og i Aksel Møllers Have. Fælderne opsættes i 1 uge af gangen, 3 gange i løbet af 2020. Første gang fra 8-15. maj, anden gang fra 1-8. juli og sidste gang fra 11-18. september. Som en del af projektet vil der også blive opsat fælder på private arealer. I alt opsættes der fælder i 10-15 træer. Fælderne opsættes i en højde, så de ikke er tilgængelige uden stige eller lignende.

Ansøger har indgået samarbejde Københavns Universitet og Zoologisk Museum. Fælderne vil blive naturligvis blive opsat og nedtaget uden gener for træer eller borgere.

Johannes Fogs Fond støtter projektet. Frederiksberg Kommune får naturligvis indblik i resultatet af undersøgelserne, som vil blive samlet og publiceret i minimum to artikler.

Forvaltningen agter at give tilladelse til opsætning af fælder.

c. Teltopsætning i Lindevangsparken og Grøndalen til institutioner

I forbindelse med skolers og institutioners åbning har der været behov for ekstra plads til særligt institutionerne.

Der har i mange tilfælde været muligt at etablere plads i en række af byens lokaler, herunder blandt andet Hermeshallen, Bülowshallen, KUBE, Norskehuset i Søndermarken, Spejderhytten bag Søndermarken m.v.

Der har imidlertid været behov for yderligere plads, og derfor er der opsat telte og toiletvogne i henholdsvis Lindevangsparken og nu i Grøndalen (tidligere 5. juni Plads). Der er opsat tre telte hvert sted til brug for institutionen Sneglehuset i Lindvangsparken og Kufferten i Grøndalen.

Der er herudover efter aftale med Slots- og Kulturstyrelsen opsat telte og toiletvogne ved Norskehuset i Søndermarken.

d. Borgmesterbrev vedr. nye regler for klimatilpasning til klima-, energi- og forsyningsminister Dan Jørgensen

Regeringen har den 25. februar 2020 præsenteret hovedpunkterne i et samlet udspil til nye regler på vandområdet for forsyningselskaber med det formål at sætte skub i den kommunale indsats med klimatilpasning. Udspillet forhandles med partierne bag vandsektorloven, som omfatter V, LA, K, S, DF, EL, SF og RV. Som input til forhandlingerne er der sendt et borgmesterbrev til klima-, energi- og forsyningsministeren, da dele af udspillet vurderes at kunne sætte indsatsen med klimatilpasning og skybrudshåndtering i stå. Københavns Kommune har tilsvarende sendt brev til klima-, energi- og forsyningsminister fra overborgmesteren og teknik og miljøborgmesteren. Brevet er koordineret med Frederiksberg Forsyning.

e. Orientering om udarbejdelse af mobilitetspolitikken

Som en del af udarbejdelsen af mobilitetspolitikken indgår både borgerinddragelse og to temamøder. Det første temamøde blev afholdt i januar 2020. På baggrund af Corona-krisens konsekvenser, er det på nuværende tidspunkt ikke muligt at planlægge borgerinddragelse eller temamøde nr. 2.

Forvaltningen fortsætter det arbejde, der på nuværende tidspunkt kan udføres i forbindelse med mobilitetspolitikken. Der udarbejdes en ny tidsplan for mobilitetspolitikken, når mulighederne og tidsperspektivet for borgerinddragelse og temamøder er kendte, hvorefter den nye tidsplan forelægges udvalget. Det betyder, at mobilitetspolitikken ikke som tidligere er besluttet, vil blive forelagt udvalget i august 2020.

f. Fremtidig anvendelse og indretning af fleksareal på Henrik Steffens Vej i relation til Skolen på Grundtvigsvej

I forbindelse med dialogen om arealerne ved Skolen på Grundtvigsvej, blev der den 13. januar 2020 gennemført en besigtigelse af 2 åbne skolegårde i Københavns Kommune, henholdsvis ved Damhusengens Skole i Vanløse og ved Guldberg Skole på Nørrebro. På besigtigelsen deltog repræsentanter fra Undervisningsudvalget, By- og Miljøudvalget, skolebestyrelsen, forældregruppen, skolens ledelse og forvaltningen.

På baggrund af besigtigelsen besluttede udvalget på mødet samme dag at udsætte sagen, idet man ønskede at se på forslag til ny indretning på baggrund af forslag fra skolebestyrelsen og følgegruppen.

På grund af den nuværende situation, hvor restriktionerne omkring Corona-krisen gør, at det ikke har været muligt at mødes med skolebestyrelse og følgegruppe for at udvikle idéer og udarbejde egentlige forslag til en ny indretning af fleksarealet, er sagen forsinket, og vil forventeligt først kunne forelægges udvalget til behandling efter sommerferien. Forvaltningen fortsætter det arbejde, der på nuværende tidspunkt kan udføres, og vil forsætte dialogen og de fysiske møder med skolebestyrelse og forældregruppe, så snart det er muligt.

Punkt 104: Strategi for Ren luft 2030

09.10.12-G01-1-18

Resume

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

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, Kultur-, - og Miljøområdet indstiller,

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

Sagsfremstilling

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

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

Kortlægningen

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

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

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

Virkemidler

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

Eksisterende og allerede besluttede virkemidler

Elektificering af transportsektoren - Elbilstrategi 2030

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

Udvidelse af miljøzonen med dieselvarebiler

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

Styrkelse af den kollektive transport og den bæredygtige mobilitet

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

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

Byplanlægning - placering af miljøfølsomme institutioner

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

Tilsyn med brændeovne og kampagner for miljørigtig fyring

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

Brug af Photokatalyserende belægninger

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

Nye virkemidler som kan medtages i strategien

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

Udvidelse af miljøzonen med persondieslbiler (1)

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

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

Skærpet indsats over for brændeovnsforurening (2)

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

Universitet vurderer potentialet for miljøeffekt til 5*. Forbud (helt eller delvis) eller obligatorisk krav om partikelfilter vil kræve ny statslig lovgivning.

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

En fremrykning af kommunens nuværende beslutning om at omstille busdriften på Frederiksberg til emissionsfri fra år 2030 til år 2025 anslår Movia vil koste mellem 2,5-17 mio. kr. i engangskompensation for ændring/opsigelse af eksisterende kontrakter for relevante Frederiksbergs buslinjer. Dertil kommer yderligere driftsudgifter på anslået ca. 5 mio. kr. Fremrykningen af målet fra 2030 til 2025 er i Københavns Kommune tiltrådt på følgende forudsætninger; Eldrevne busser er fortsat afgiftsfrie, og der er opbakning til målændringen blandt øvrige deltagere i Movia regi, der skal finansiere udgifterne. Frederiksbergs Kommunes årlige udgifter til busserne andrager pt. ca. 55 mio. kr. By- og Miljøudvalget besluttede 23. marts 2020, at høringssvaret til Movias Mobilitetsplan 2020 suppleres med; "Frederiksberg Kommune ønsker en målsætning på Frederiksberg om omstilling til el-drift hurtigst muligt og gerne fra 2025.

Frederiksberg Kommune vil gerne i dialog med Movia og de relevante kommuner om mulighederne herfor og de økonomiske og samlede miljømæssige konsekvenser herved, med henblik på, at kommunerne som trafik købere kan tage konkret stilling til muligheder og konsekvenser." DCE/Århus Universitet har ikke specifikt effektvurderet dette tiltag. Det kan oplyses, at linje 2A og linje 18 fra december 2019 er overgået til fuld el-drift, og at Frederiksbergbusserne i dag overholder Euronorm 6.

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

Virkemiddel	Miljøeffekt (1-5)	Anslået økonomi	Forudsætninger for implementering af virkemidler (ny lovgivning osv.)
1 Udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler	4	2 mio. kr. til skiltning, eftermontering af filter på eksisterende køretøjer samt kommunikation om ordningen.	En miljøzone omfattende dieselpersonbiler kan tidligst i kraft i 2021/2022. Fordre samarbejde med eksterne parter (primært København). Kræver ny statslig lovgivning.
2 Skærpet indsats overfor brændeovnsforurening	5	Inden for få år forventes prisen at falde til 10.000 kr. pr. partikelfilter.	Partikelfiltre er i dag ikke kommercielt tilgængelige på markedet, men forventes snart at være det. Forbud (helt eller delvis) eller obligatorisk krav om partikelfilter vil kræve ny statslig lovgivning.
3 Fremrykning af Movias mål for eldrevne busser fra i dag 2030 til 2025	Ikke vurderet af DCE/AAU	2,5 - 17 mio. kr. i engangskompensation for ændring/opsigelse af eksisterende kontrakter. 5 mio. kr. til driftsudgifter.	Samarbejde med øvrige kommuner i regi af MOVIA. Politisk godkendelse i flere kommuner (MOVIA).

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

By-, Kultur-, og Miljøområdet vurdering

Det er By-, Kultur- og Miljørådets vurdering, at Frederiksberg Kommune allerede har igangsat stort set alle de væsentlige tiltag mod luftforureningen, som det er muligt for kommunen, med den nuværende lovgivning. Det er desuden

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

Økonomi

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

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og Miljøudvalget

Bilag

Kortlægning luft FRB

Virkemiddelkatalog FK

Strategi luft april

brev folketing april

Punkt 105: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe, 2. viceborgmester Michael Vindfeldt, rådmænd Lone Loklindt, kommunalbestyrelsesmedlem Ruben Kidde og rådmænd Mette Bram om forbud af gamle dieselbiler i miljøzonerne på Frederiksberg

09.10.04-G01-1-19

Resume

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

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

Begrundelse

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

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

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

Bemærkninger til forslaget

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

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

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

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

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

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

Økonomi

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

Borgmesterpåtegning

nej

Behandling

By- og Miljøudvalget, m, k

Bilag

brev folketing april

Punkt 106: Forslag til beslutning fra rådmand Mette Bram om udfasing af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet

09.10.00-G01-5-19

Resume

Rådmand Mette Bram har stillet forslag om at udfase brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet. Brændeovne står for ca. 46 % af den lokale partikelforurening på Frederiksberg. Det er ikke med den eksisterende miljølovgivning muligt for kommunen generelt at beslutte af udfase brændeovne tilsluttet fjernvarmesystemet. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om forslag til beslutning om udfasing af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet skal tiltrædes.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag til beslutning om udfasing af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet ikke tiltrædes, idet der ikke er lovhjemmel hertil.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 2. december 2019 følgende forslag fra rådmand Mette Bram om udfasing af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet.

Frederiksberg Kommune indfører forbud mod anvendelse af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet.

Motivation:

Brændeovne giver både stor lokal forurening og er det største enkeltbidrag til luftforurening. De 17.000 brændeovne i København og Frederiksberg udleder ca. lige så meget, som alle bilerne i hovedstaden og er anledning til gener, sygedage og for tidlige dødsfald.

Med tiden bliver bilerne antagelig mindre forurenende, men det er ikke givet, at brændeovnene bliver det, selvom der er indført tilskud til udskiftning.

Og da langt, langt de fleste boliger på Frederiksberg har indlagt fjernvarme, er brændeovne også helt unødvendige.

Derfor bør der indføres et forbud, som også vil støtte ambitionen om CO₂-neutralitet i 2030.

Det kan som minimum indføres gradvist ved, at forbuddet træder i kraft fra førstkommende indflytning/ejerskifte.

Kilder:

<https://ing.dk/artikel/nye-tal-braendeovne-hovedskurken-region-hovedstaden-212029>

<https://braendefyringsportalen.dk/til-kommunerne/udvalgte-eksempler/kommunale-forskrifter>"

Bemærkninger til forslaget

Kortlægningen af luftforureningen på Frederiksberg viser, at brændeovne på Frederiksberg bidrager med ca. 46 % af det lokale partikeludslip (PM_{2,5}). På landsplan bidrager brændeovne med ca. 2/3 af partikeludslippet. Opgørelserne viser, at brændeovnene på Frederiksberg bidrager med ca. 0,8 for tidlige dødsfald om året (ud af i alt 76 årligt beregnede).

Miljøbeskyttelsesloven giver ikke hjemmel til at nedlægge et generelt forbud mod anvendelse af brændeovne. Det kræver ny national lovgivning. Et hovedprincip i den gældende miljøbeskyttelseslov er, at den skal medvirke til at forebygge forurening, og at det sker udfra en individuel vurdering af sagerne. Gener fra brændeovne og brændeovnsrøg reguleres efter miljøbeskyttelseslovens § 42, brændeovnsbekendtgørelsen, og hvis en kommune, som Frederiksberg, har udarbejdet en lokal brændeovnsforskrift efter denne. Det fremgår af forskriftens § 19. "By-, Kultur- og Miljøområdet kan nedlægge midlertidigt eller permanent forbud mod brug af en fastbrændselsovn, hvis den ikke overholder bestemmelserne i denne forskrift eller afgørelser truffet efter forskriften." Med den nuværende lovgivning er der alene mulighed for at påbyde ejeren af en brændeovn at bringe konstaterede gener til ophør. Sker dette ikke, enten fordi det ikke er teknisk muligt eller fordi ejeren ikke accepterer at gøre dette, kan man som sidste mulighed forbyde brugen af brændeovnen.

Regeringen har i øjeblikket et lovforslag fremme om, at brændeovne fra før 2003 obligatorisk skal udskiftes med nye - ved ejerskifte.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der i dag, med den eksisterende lovgivning, ikke mulighed for, at kommunen kan stille generelle krav om f.eks. udfasning af brændeovne i fjernvarmeområder som Frederiksberg.

Økonomi

Nærværende sag har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

nej

Behandling

By- og Miljøudvalget, m, k

Punkt 107: Udmøntning af plan for lokal vedvarende energi

00.16.00-P20-5-17

Resume

Med udgangspunkt i redegørelsen om mulige teknologier og solceller, som By- og Miljøudvalget tidligere har taget til efterretning, følger her forslag til, hvordan de afsatte midler fra Budget 2017 kan anvendes. Der foreslås tre indsatsområder: 1) Rådgivning til bygningsejere om etablering af solceller på tage, 2) Fortsat samarbejde med Frederiksberg Forsyning om at omstille spidslastanlægget på Stæhr Johansens Vej fra fossil olie til vedvarende energi, og 3) Rådgivning med det formål at få integreret fleksibilitet og lokal vedvarende energi i byudviklingen af Hospitalsgrunden.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at godkende forslag til disponering af afsatte midler til lokalt produceret vedvarende energi.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag til disponering af afsatte midler til lokalt produceret vedvarende energi godkendes

Sagsfremstilling

Historik

Som en del af budget 2017 blev der afsat midler til en plan for mere lokal produktion af vedvarende energi. Ønsket var, at planen skulle belyse, hvordan den lokale produktion af vedvarende energi kunne øges væsentligt. I samarbejde med Frederiksberg Forsyning har forvaltningen i 2018 screenet, hvilke former for vedvarende energi, der er mulige lokalt på Frederiksberg. Resultatet var, at det var vigtigt at fastholde fokus på, at fjernvarmeforsyning på vedvarende energi fastholdes som primær varmekilde i den tætbebyggede by med solenergi som supplement. Solceller fremhæves som den teknologi med størst potentiale, også i den tætte by.

På den baggrund blev der i 2018 udarbejdet en rapport af Kuben Management om muligheder/barrierer for flere solceller på Frederiksberg. Ifølge rapporten er der mulighed for solceller, der kan producere el svarende til 10% af det nuværende elforbrug på Frederiksberg, men det afhænger af en række faktorer:

- I 2018 ændrede man afregningsmetoden for den producerede strøm, hvilket har betydet, at det økonomisk er blevet mindre attraktivt for bygningsejeren at opsætte solceller. Den nuværende ordning betyder, at solceller primært er rentable i forbindelse med bygninger, hvor elforbruget er stort i dagtimerne og i sommerhalvåret, og hvor solcelleproduktionen fortrænger afgiftsbelagt el
- Den, der ejer bygningen har også ejerskabet til solcelleanlægget, og lejere kan derfor ikke opsætte solceller på den bygning de lejer. Det gælder lejere i private udlejningsboliger og erhvervsvirksomheder i lejede bygninger. Det kan være en udfordring, at investeringen skal gennemføres af ejeren, mens besparelsen tilfalder lejeren
- De almene boligforeninger er udfordret af, at afregningsreglerne kræver, at elsystemet omlægges, så alle lejere sikres at få gavn af et solcelleanlæg
- Med de nuværende regler er det nærmest umuligt at etablere solceller på eksisterende kommunale bygninger på grund af krav om selskabdannelse ved energiproduktion

Rapporten peger på, at det er muligt at opsætte solceller på Frederiksberg, svarende til 10 procent af det nuværende elforbrug, men der er en række rammevilkår, som modvirker, at dette niveau nås. Der er derfor behov for, at indsatsen for at fremme solceller og dermed lokalt produceret vedvarende energi suppleres med andre indsatser, og i den henseende er tiltag som omstilling af spidslastanlægget på Stæhr Johansens Vej samt udviklingen af Hospitalsgrunden som et bæredygtigt byområde oplagte muligheder.

Den 26. november 2018 tog By- og Miljøudvalget redegørelsen og rapportens forslag til efterretning. Her følger en plan for, hvordan de resterende midler kan anvendes til at udmønte forskellige initiativer:

Tilbud om rådgivning til borgere og virksomheder om etablering af lokale solcelleanlæg

Rapporten fra Kuben Management i 2018 viser, at der på daværende tidspunkt var 63 net-tilsluttede solcelleanlæg i Frederiksberg Kommune, hvoraf nogle sidder på private bygninger. Så der er potentiale for etablering af flere solcelleanlæg. Det handler derfor først og fremmest om at gøre bygningsejerne interesserede i muligheden for at supplere bygningens energiforsyning med lokalt produceret vedvarende energi.

I og med, at Frederiksberg Kommune stiller krav om høj arkitektonisk kvalitet i bybilledet, er det en forudsætning, at etablering af solceller sker i samspil hermed. Derfor ligger potentialet for at fremme solceller først og fremmest i løsninger, der nænsomt kan integreres i bygningernes arkitektur. Det kan fx være ved renovering/udskiftning af en hel tagflade, hvor solcelleanlægget integreres i selve tagfladen. Men det vil altid være kommunens vurdering, om opsætning af solceller kræver byggesagsbehandling.

Frederiksberg Kommune vil samarbejde med en ekstern rådgiver, der kan varetage en uvildig rådgivning af den konkrete ejendom og vurdere potentialet for solceller.

For at kunne understøtte rådgivningen til bygningsejerne udarbejdes information til frederiksberg.dk og subsitet baeredygtig.frederiksberg.dk, hvor interesserede på et GIS-kort kan finde deres bygning og ved hjælp af farvekoder aflæse, om bygningen har potentiale for etablering af solceller. Kortet er under udarbejdelse og forventes klar inden sommeren 2020.

Dernæst kommer informationen i to etaper:

- 1) Forvaltningen udvælger ejendomme med solcellepotentiale, som vil modtage en henvendelse i deres e-boks
- 2) Forvaltningen informerer bredt på kommunens Facebook-side og via annoncering i Frederiksberg Bladet.

Det konkrete tilbud til bygningsejerne består derefter af følgende:

- Bygningsejeren henvender sig til Frederiksberg Kommune med et ønske om at drøfte mulighederne for etablering af solceller på en konkret ejendom
- I samarbejde med Frederiksberg Kommune foretager rådgiveren en indledende screening af ejendommen, herunder om der er tale om en fredet ejendom eller en ejendom med en høj bevaringsværdi (hvor der højst sandsynligt ikke vil blive givet tilladelse til et solcelleanlæg), desuden en indledende vurdering af ejendommens potentiale for solcelleenergi
- Hvis der er et potentiale arbejder rådgiveren videre således, at bygningsejeren i sidste ende får en rapport, der kan bruges i den videre byggesagbehandling samt som oplæg til en solcelleleverandør
- Afslutningsvis bliver bygningsejeren inviteret til et møde med rådgiver, hvor den videre proces drøftes og planlægges

Screeningsrapporten kan med fordel bestå af følgende:

- Bygningen (Tagets orientering og hældning, tagbelægning - fordele og ulemper, mulighed for arkitektonisk indpasning, montage metoder)
- El-installationer (Opbygning af hoved- og bimåler - der er afgørende for økonomien, placering af hovedtavler, dimensioner på el-teknisk udstyr)
- Solcelleanlæg (Udkast til størrelse og placering på tagflade, simulering af produktion, tilbagebetalingstid)
- Generelt (Byggeansøgning, levetider for anlæg, drift, vedligehold)

Tidsplanen er, at første etape af information til bygningsejere sker i juni 2020, og anden etape, når GIS-kortet meldes klar til brug. Tilbuddets effekt evalueres primo oktober 2020

Samarbejde med Frederiksberg Forsyning om omstilling af spidslastanlæg til vedvarende energi

Frederiksberg Forsynings spidslastanlæg på Stæhr Johansens Vej bliver i kortere perioder brugt til at supplere fjernvarme- og elforsyningen fra de normale forsyningskilder. Det sker typisk i meget kolde perioder, hvor den normale varmforsyning ikke er tilstrækkelig. Anlægget drives på fossile energikilder, og er derfor et fokuspunkt i kommunens samarbejde med Frederiksberg Forsyning om at omstille til vedvarende energikilder som et led i at opfylde målsætningen om Frederiksberg som CO₂-neutral i 2030. Det er derfor en mulighed at afsætte midler til en ekstern rådgiver, der kan understøtte omstillingen af spidslastanlægget til vedvarende energi.

Undersøgelse af mulighed for at integrere lokalt produceret vedvarende energi i byudviklingen af Hospitalsgrunden

Det er besluttet at DGNB-certificere Hospitalsgrunden som en del af udviklingsplanerne for området. Det betyder, at der bliver lagt en overordnet ramme for, hvordan området skal udvikle sig ud fra en lang række bæredygtighedskrav, herunder stillingtagen til i hvilken grad områdets energiforbrug skal dækkes af vedvarende energi. Et kriterium i DGNB-certificeringen af et byområde er, at andelen af vedvarende energi bør være så høj som mulig. I udarbejdelsen af udviklingsplanerne for området vil der derfor blive lagt særlig vægt på, at området ved ibrugtagning i høj grad skal være forsynet med vedvarende energi, hvoraf en del skal være lokalt produceret.

Omstilling af spidslastanlægget på Stæhr Johansens Vej samt muligheden for at integrere vedvarende energi på Hospitalsgrunden vil ske i tæt samarbejde med Frederiksberg Forsyning. Det er yderligere beskrevet i sagen om DK2020 og Frederiksberg Kommunes kommende klimaplan.

Andre muligheder

Skulle det ved evalueringen i oktober 2020 vise sig, at det har været vanskeligt at få bygningsejernes interesse for at fremme solceller i byen, kan det overvejes at bringe de afsatte midler til vedvarende energi i spil i forbindelse med kommunens klimaplan (DK2020).

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Forvaltningen vurderer, at der på baggrund af tidligere fremlagte redegørelser er et potentiale for lokalt produceret vedvarende energi på Frederiksberg. Planen for udmøntning af de afsatte midler giver mulighed for at realisere ønsket om, at en større del af energiforsyningen på Frederiksberg på sigt vil være lokalt produceret og fra vedvarende energikilder.

Økonomi

Der er i 2020 afsat 256.000 kr. til fremme af lokal produktion af vedvarende energi. I 2017 og 2018 blev der samlet set afsat 300.000 kr., der blev anvendt til udarbejdelse af screeningsundersøgelser. Midlerne på 250.000 kr. i 2019 blev ikke anvendt.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og Miljøudvalget

Punkt 108: Statussag regulering af parkeringsordning

05.09.00-G01-17-18

Resume

Denne sag giver udvalget en tidlig status på parkeringsordningen efter ændringerne pr. 1. januar 2020. Herudover giver sagen et kort rids af parkeringsanalysen gennemført i november 2019, der udgør baseline for en senere evaluering af ændringerne.

Overordnet viser den tidlige status, at ændringerne har haft en positiv effekt i forhold til omgåelse af reglerne, at brugerne er tilfredse med nyt licens- og ansøgningssystem, og at der er kommet lidt mere plads på vejene. Det skal dog bemærkes, at det endnu er for tidligt at vurdere en blivende effekt.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om status på ændringerne af parkeringsordningen og parkeringsanalysen foretaget november 2019 til efterretning.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orienteringen om status på ændringerne af parkeringsordningen og parkeringsanalysen foretaget november 2019 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Den 1. januar 2020 trådte ændringerne af parkeringsordningen i kraft, omfattende fuld digitalisering, miljødifferentieret licens og regulering af priserne på primært pendlerlicens og betalingsparkering.

Sagen indeholder en første, tidlig status efter 2 måneder, idet det skal understreges, at det er for tidligt at vurdere en blivende effekt af ændringerne på baggrund af, så få måneder. Herudover har Corona krisen, og indførelsen af midlertidig gratis parkering som følge af denne, en betydelig indvirkning på parkeringsmønsteret, således at det er yderst vanskeligt at forudse det samlede billede for 2020.

Status på parkeringsordningen 2 måneder efter ændringen

Forud for ændringernes ikrafttræden 1. januar 2020 har alle borgere over 18 år (ca. 88.000), registrerede pendlere, ansatte i kommunen og erhvervslivet fået tilsendt breve omkring ændringerne. Derudover har der været en kampagne i medierne, pressemeddelelser, plakater og flyers om samme.

Overordnet er det forvaltningens vurdering, at ændringerne har haft en positiv effekt i forhold til omgåelse af reglerne, hvilket bl.a. stigningen i solgte pendlerlicenser indikerer, samt at parkeringspresset i byen er stagneret. En stagnation, der allerede begyndte efter udmeldingen om beslutningen i juni 2019. Parkeringsanalysen fra november 2019 indikerer ligeledes dette.

Brugerne af licenssystemet har taget godt i mod den nye platform, selvom en mindre systemfejl gav mange henvendelser og sager til manuelbehandling, men allerede i februar måned er der "normale" tilstande, selvom der er øget ansøgning til licenser og primært pendlerlicenser.

Erfaringerne fra de første 2 måneder er lidt mere detaljeret følgende:

Borgerrespons

- Brugerne af licenssystem og APP mv. roser systemet
- Brugerne roser tilgangen med advarsel og den forudgående kommunikation
- Der har været en del kontakt på gaden og ros. Et par citater/historier fra gaden:
 - "har købt/fået el-løbehjul, da pendlerlicensen er steget (dvs. den ønskede effekt om alternative transportmidler til bilen)
 - "i har virkelig informeret godt"
 - "på tide beboerlicens steg"
- Der har været mange opkald om, hvor "uretfærdigt" det er, både mht. stigningerne og miljødifferentieringen, og især stigningen på pendlerlicens (idet der ikke henvises til den mindre stigning på 80 kr, som blev implementeret fra 1. januar, men det forhold at man overhovedet skal betale, hvilket tyder på, at mange har udnyttet muligheden for at stille på skiven)

Beboerlicens

Der er konstateret en lille stigning i antallet, selvom den som udgangspunkt burde være konstant. Det vurderes, at det skyldes optagelse af privatfællesveje, og at borgere på disse veje ikke tidligere har haft licens, samt en stigning i bilparken.

· Tabel 1. Udvikling i beboerlicenser

År	Januar		Februar		Samlet omsætning (kr)	Merprovenu (kr)	Frederiksbergs andel (30%)
	Antal licenser	Omsætning (kr)	Antal licenser	Omsætning (kr)			
2019	2.217	357.000	1.884	301.440	658.440	-	-
2020	2.484	489.000	2.020	395.595	884.595	226.155	67.846

Erhvervslicens

Som udgangspunkt er der ikke forventet store udsving i antallet af erhvervslicenser, men det er fordoblet. Dette kan indikere, at man tidligere har omgået reglerne og at kravet om digital registrering har ændret dette.

Tabel 2. Udvikling i erhvervslicenser

År	Omsætning (kr)			Merprovenu (kr)	Frederiksbergs andel (30%)
	Januar	Februar	Samlet		
2019	17.710	55.660	73.370	-	
2020	139.150	87.285	226.435	153.065	45.919,509

Pendlerlicens

Omsætningen i de første 2 måneder er knapt 1,2 mio. kr. højere end i de samme to måneder i 2019. Det svarer til, at der er købt ca. 1.800 flere "licensmåneder". Dette kunne indikere, at omgåelsen har været større end antaget, og at ordningen har den ønskede effekt.

Tabel 3. Udvikling i pendlerlicenser

År	Omsætning (kr)			Merprovenu (kr)	Frederiksbergs andel (30%)
	Januar	Februar	Samlet		
2019	681.460	554.190	1.235.650	-	
2020	1.698.640	717.500	2.416.140	1.180.490	354.147

Der er tillige solgt flere pendlerlicensdage i de første to måneder i forhold til sidste år (20.610 vs. 51.690). Det kan indikere, at parkanter i højere grad overvejer transportmiddel.

Timebetaling

Antallet af transaktioner er steget med ca. 160% i de to første måneder af året i forhold til 2019. Den samlede omsætning er tilsvarende steget med godt 50%.

Tabel 4. Udviklingen i timebetaling

År	Januar		Februar		Samlet omsætning (mio. kr.)	Merprovenu (mio. kr.)	Frederiksbergs andel (30%)
	Antal transaktioner	Omsætning (mio. kr.)	Antal transaktioner	Omsætning (mio. kr.)			
2019	95.889	2,1	97.082	2,0	4,1	-	-
2020	243.707	3,2	253.523	3,1	6,3	2,2	0,66

Afgifter og advarsler

Der er i de to første måneder givet 6.436 advarsler og pålagt 3.234 afgifter – i alt 9.660 "hilsener". Af afgifterne er 788 for zonen, dvs. dem, der både har fået advarsel og efterfølgende afgift for manglende betaling/registrering. Til sammenligning blev der i januar og februar 2019 givet 7.783 afgifter, dvs. en difference på 1.877

Det vurderes umiddelbart, at forskellen udtrykker et behov for tilvænnning og en mere effektiv kontrol på grund af digitaliseringen og nye terminaler.

Advarslerne svarer til en mindre omsætning på samlet ca. 3,3 mio. kr., hvoraf Frederiksbergs andel udgør ca. 1 mio. kr. Ordningen med advarsler løber i 6 måneder.

Parkeringsundersøgelsen

Parkeringsundersøgelsen blev gennemført i november 2019 med henblik på at udgøre en baseline for den senere evaluering af ændringerne i parkeringsordningen, hvortil der er planlagt en yderligere parkeringsanalyse i efteråret. Det skal dog bemærkes, at der er en risiko for, at analysen i efteråret må udsættes – afhængig af den aktuelle Corona krises varighed og effekt samt en eventuel ”anden bølge”. For at kunne give værdi – i forhold til evaluering af den ændrede parkeringsordning – må parkeringssituationen på tidspunktet for analysens gennemførelse ikke være væsentligt påvirket af andre forhold, og adfærden skal have haft lejlighed til at normalisere sig.

Parkeringsanalysen er som noget nyt gennemført ved at sende spørgsmål direkte til brugerne. Alle licensholdere - både beboerlicens og pendlerlicens- fik til sendt et spørgeskema direkte på mail. Frederiksberg Erhverv bidrog med en mailliste på sine medlemmer og deltog i et panel, med henblik på målretning af spørgsmål. Besøgende fik flyers, som blev uddelt og placeret bag vinduesviskerne

Denne fremgangsmåde vurderes at være en succes. Mens der i 2017 kom ca. 1.200 besvarelser ud af ca. 42.000 omdelte flyers, indkom der i 2019 ca. 7.500 besvarelser, en svarprocent over 30 for borger og pendlere. Det er vurderingen, at den større besvarelsesprocent giver et mere nuanceret billede af adfærd og holdninger.

Parkeringsanalysen udgør som nævnt baseline for en senere opfølgende parkeringsanalyse, og begge danner afsæt for en evaluering af ændringerne i parkeringsordningen. Isoleret giver den seneste analyse således ingen fingerpeg om den aktuelle udvikling. Den skal derfor ikke gennemgås i detaljer – det vil ske i forbindelse med evalueringen - men der kan nævnes et par highlights:

- Det østlige Frederiksberg er stadig væsentligt mere udfordret på parkeringsområdet end det vestlige Frederiksberg - selvom de gennemsnitlige belægningsgrader er faldet lidt på det østlige Frederiksberg og steget lidt i vest
- Den gennemsnitlige søgetid efter en p-plads er samlet steget lidt på det vestlige Frederiksberg, men faldet lidt på det østlige Frederiksberg
- 10% af de besøgende i november 2019 oplyste, at de flyttede på p-skiven under parkeringen mod 21% i 2017
- Beboernes tilfredshed med parkeringsforholdene er steget lidt i både vest og øst – samlet er tilfredsheden dog stadig lavest blandt beboerne i øst
- Besvarelserne fra erhvervslivet viser meget store variationer
- 46% af de besøgende forventer, at digital registrering fra første minut i nogen eller høj grad vil få dem til at parkere mindre på Frederiksberg
- 37% af de besøgende forventer, at digital registrering fra første minut vil få dem til at anvende et andet transportmiddel end bilen, når de har ærinde på Frederiksberg, af disse forventer 58% at bruge kollektiv trafik og 35% cykel
- Elbiler og plugin-hybrid-biler udgør 1,2% af bestanden mod 0,8% i 2018
- Antallet af besøgende og pendlere med destination uden for Frederiksberg er 0,6%, hvilket er et yderligere fald fra 2018, hvor andelen var 1%. (Det skal bemærkes, at dette tal ikke fremgår direkte af den vedlagte analyse. I analysen omfatter tallet alene andelen i forhold til parkering fra besøgende udefra. Opgøres tallet ud fra det samlede antal parkeringer – inklusive egne borgere, som i de tidligere analyser - er andelen som nævnt 0,6%).

Økonomi

Sagen i sig selv indeholder ikke økonomiske konsekvenser.

Det er for tidligt at udtale sig om, hvorvidt budgetforudsætningerne for den ændrede parkeringsordning – alt andet lige - overholdes på baggrund af blot 2 måneder med den ændrede ordning. Coronakrisens varighed, herunder varigheden af gartis parkering vil naturligvis påvirke det samlede provenu.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og Miljøudvalget

Bilag

Incentive Parkering på Frederiksberg 11feb2020 pdf

Punkt 109: Status på Bæredygtighedsplan for miljøet 2018-2021

01.02.25-P15-1-16

Resume

I 2018 fik Frederiksberg en plan, der under fem temaer beskrev indsatsen for at sikre byens fortsatte bæredygtige udvikling på miljøområdet. Planen skal revideres i 2022, men inden redegøres der med denne sag for fremdriften af de projekter og initiativer, der er i den nuværende plan. Status primo 2020 viser, at der inden for alle de opstillede målsætninger er fremdrift. Der arbejdes således målrettet for, at Frederiksberg Kommune skal bevare sin position som en af Danmarks bæredygtige byer, og for at kunne indfri beslutningen om, at Frederiksberg som by skal være CO₂-neutral i 2030.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog status på bæredygtighedsplanen til efterretning.

Indstilling

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller, at status på bæredygtighedsplanen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I 2018 blev Bæredygtighedsplan for miljøet vedtaget. Den består af fem temaer: Bæredygtigt byggeri og byudvikling, Den bæredygtige energiforsyning, Bæredygtig mobilitet, Cirkulær økonomi og ressourcer, Biodiversitet og bynatur. Hvert tema indeholder 2-3 målsætninger, der understøttes af en række eksempler på igangværende eller påtænkt igangsatte initiativer.

Status på bæredygtighedsplanen er disponeret således, at der for hver målsætning er redegjort for initiativernes fremdrift og eventuelle resultater. Herunder følger status for hvert tema i bæredygtighedsplanen:

Tema 1: Bæredygtigt byggeri og byudvikling

Målsætning 1: Vi vil fremme bæredygtigt byggeri og bæredygtige områder

- I 2020 forventes det, at er kommunens tre DGNB-projekter bliver færdigcertificeret: Den nye skolebygning på Skolen på Duevej blev certificeret i 2018, klubbygningen Tempeltræet på hjørnet af J.M. Thieles Vej, og plejecentret Ingeborggården følger i 2020
- I 2020 er der udarbejdet en pjece, der skal fungere som et dialogværktøj mellem kommune og private bygherrer med gode eksempler til at bidrage til kommunens målsætning om at være CO₂-neutral i 2030
- Det forventes, at byggeriet af de nye bygninger på CBS Campus bliver DGNB-certificeret på byområdeniveau

Målsætning 2: Vi vil nedbringe energi- og ressourceforbruget i bygninger

- De kommunale bygninger energirenoveres løbende. Det har medvirket til et fald i elforbruget på 22 procent siden 2009. Det er kun i pleje- og ældreboliger, hvor elforbruget ikke er reduceret fra 2017 til 2018. Fjernvarmeforbruget er desuden faldet med 15 procent siden 2007

Samlet set har Frederiksberg Kommune i årene 2017-2019 reduceret energiforbruget i de kommunale bygninger med 1,2 GW, hvilket svarer til en CO₂-reduktion på cirka 140 tons

- Der er løbende gennemført byfornyelse af ejendomme på Frederiksberg. Der er gennemført omfattende forbedringer af køkken- og badeforhold i boligerne, foretaget totalrenoveringer af bygningernes klimaskærm og gennemført gårdsammenlægninger. Fra 2020 og frem vil nye byfornyelsesinitiativer fortrinsvist fokusere på energirenovering af bygningernes klimaskærm og på at øge kvaliteten af grønne ude- og opholdsarealer. Målet er bl a. at skabe rammer for sociale fællesskaber i regi af Områdeudviklingen ved Finsensvej Vest.
- Frederiksberg Kommune har gennemført 100 energiscreeninger af andels- og ejerboliger som et tilbud til private boligejere. Screeningerne førte til få konkrete energisparetiltag, og blev derfor ikke videreført
- Mere end 50 virksomheder på Frederiksberg er medlem af netværket Go Green Danmark. 10-15 virksomheder deltager i det lokale netværk, hvor Frederiksberg-virksomheder bliver inviteret til fire årlige inspirationsmøder med afsæt i FN's verdensmål

Målsætning 3: Vi vil sikre, at Frederiksberg er en robust by, der kan håndtere klimaændringer

- Arbejdet med at klimatilpasse byen fortsætter planmæssigt, og der er gennemført 22 skybrudsprojekter

Tema 2: Den bæredygtige energiforsyning

Målsætning 1: Vi vil omstille til vedvarende energikilder i fjernvarme- og bygasforsyningen

- Kommunen deltager i det regionale projekt "Energi på tværs" om omstilling af energisystemer
- Der investeres fortsat i vedvarende energianlæg. Det seneste er et varmepumpeanlæg i forbindelse med ibrugtagning af nyt vandværk
- Kommunens vindmøller i Næstved og på Lolland producerer 69 millioner kilowatt-timer årligt, hvilket svarer til elforbruget i 33.000 lejligheder

Målsætning 2: Vi vil sikre et fleksibelt energisystem baseret på bæredygtige energikilder

- I 2021 har ARC anlagt og ibrugtaget et sorteringsanlæg, som skal udsortere metal og plast fra restaffald. Anlægget skal kunne sortere 160.000 tons affald pr. år og udsortere cirka 9.700 tons blandet plast og cirka 3.600 tons metaller. I 2021 vil ARC desuden etablere en biogasløsning, der kan varetage behandlingen af madaffald fra ejerkommunerne
- Frederiksberg Centret, Falkoner Centret og Falkoner Biograf er tilsluttet til fjernkøling
- I 2020 gennemfører Frederiksberg Kommune en række tiltag for at fremme lokalt produceret vedvarende energi på Frederiksberg. Der er udarbejdet et kort over potentielle tagflader, hvor der kan etableres solceller og private bygningsejere er blevet rådgivet om mulighederne

Tema 3: Bæredygtig mobilitet

Målsætning 1: Frederiksberg skal være Danmarks mest cyklende by

- I 2020 er der cykelstier eller -baner langs alle trafikveje. Platanvej og Frederiksberg Allé færdiggøres i år

Målsætning 2: Frederiksberg skal have effektiv og højklasset kollektiv trafikbetjening baseret på den mest miljøvenlige teknologi

- Den nye metrolinje, Cityringen, er indviet i 2019 med tre stationer på Frederiksberg
- Linjerne 2A og 18 blev sat i drift som elbusser fra december 2019. Høringssvaret til Movias Mobilitetsplan 2020 er desuden suppleret med, at "Frederiksberg Kommune ønsker en målsætning om omstilling til eldrift hurtigst muligt og gerne fra 2025"
- Der skal tages stilling til udbygning af metroen de kommende år – Frederiksberg Kommune ønsker især at fremme en videreførelse fra Ny Ellebjerg over Frederiksberg mod Nørrebro og Bispebjerg

Målsætning 3: Vi vil fremme fossilfri biltrafik

- Frederiksberg har 24 aktive delebilsparkeringspladser til debiler med fast stamplads. GreenMobility har 198 aktive licenser på Frederiksberg, som alle er elbiler. DriveNow har 211 aktive licenser på Frederiksberg
- Der er 35 elkøretøjer i den kommunale flåde og arbejdet med at omstille hele bilparken inden 2030 fortsætter
- Elbilstrategien blev vedtaget i 2019 med et mål om, at Frederiksberg skal være elbilby nr. 1
- I 2020 vil flere borgere i Svømmehalskvarteret benytte sig af delemobilitet, idet Frederiksberg Kommune i samarbejde med delebiloperatørerne på Frederiksberg (LetsGo, DriveNow og GreenMobility) vil tilbyde flere debiler i kvarteret
- Et nyt forslag til "Strategi for ren luft 2030" fremlægges i foråret 2020

Tema 4: Cirkulær økonomi og ressourcer

Målsætning 1: Vi vil tænke og handle cirkulært og forebygge affald i samarbejde med borgere og virksomheder

- I 2020 vil flere brugte ting blive genanvendt i takt med, at Bispeengen Genbrugsstation bliver udviklet. I 2019 afhentede organisationerne cirka 180 tons brugte ting til direkte genbrug. I en forsøgsperiode bliver der ikke længere indkøbt engangsservice til rådhuset og i institutionerne, og fra 1. april 2020 må der ikke længere anvendes indkøbt engangsservice
- Frederiksberg Kommune deltager i det tværkommunale samarbejde POGI, der styrker bæredygtige indkøb
- Udrulningen af madaffaldsordningen går efter planen, og reduktion af madspild er et område med stor bevågenhed i Ressourceplan 2026
- Den proaktive vejledning af bygherrer og entreprenører i forhold til bedre materialeudnyttelse og håndtering af byggeaffald er styrket i form af langt flere vejledningsbesøg. Antallet af besøg på byggepladser øget fra 50 til 100 besøg per år. Der blev udført 108 besøg i 2019. Målsætningen om 100 vejledningsbesøg per år fastholdes for 2020

Målsætning 2: Vi vil øge genanvendelsen af affald

- Frederiksberg Kommune har nået målet om 40 procent genanvendelse. Det er blandt andet sket ved at etablere flere ordninger for genanvendeligt affald, herunder indsamling af madaffald
- Sorteringsanlægget på ARC, der kan udsortere metal og plast fra restaffald, er taget i brug inden udgangen af 2021. Det samme gør sig gældende for en biogasløsning på ARC
- Frederiksberg Kommune har fortsat et tæt samarbejde med Region Hovedstaden om at beskytte grundvandet. Der er særligt fokus på at begrænse private grundejeres brug af pesticider og vejsalt

Tema 5: Biodiversitet og bynatur

Målsætning 1: Vi vil skabe mere bynatur og øge biodiversiteten

- Der er skabt flere levesteder og grønne åndehuller for byens flora og fauna for eksempel ved at tilså udvalgte arealer med den specielle Frederiksberg Blomstereng
- Når byen klimatilpasses etableres vandflader og planter, der fremmer biodiversiteten i områderne
- I 2020 er flere private arealer fri for sprøjtegift, idet borgere og virksomheder har støttet kommunens initiativ ved at deltage i kampagnen "Giftfri Have"
- Frederiksberg blev udnævnt til "Bivenlig kommune" i 2018 og fremmer derved levestederne for de vilde, hjemmehørende bier og andre insekter

Målsætning 2: Vi vil have flere træer og flere grønne åndehuller

- Der findes allerede otte stilleområder på Frederiksberg, der løbende vedligeholdes, så borgerne fortsat har mulighed for rekreation og fordybelse uden generelt støjende aktiviteter. I den kommende kommuneplan foreslås det, at yderligere tre områder bliver udpeget: Kærlighedsstien, Søfrontparken og en udvidelse af området mellem Peter Bangs Vej og Roskildevej
- 2/3 af de private bevaringsværdige træer er registreret og resten af arbejdet er færdigt sommeren 2020
- Der er fortsat fokus på at fremme grønne tage, taghaver og facader i byen

Målsætning 3: Vi vil fremme fællesskab om det grønne

- Samarbejdet med Københavns Bybiforening fortsætter med bier i Magnetens sansehøve og etablering af et observationsbistade i KU.BEs have
- Puljen til grøn omstilling blev i 2019 primært anvendt til at støtte etablering af grønne gårde
- Naturvejlederne har løbende tilbud, der retter sig mod kommunens institutioner og havde i 2019 offentlige arrangementer med cirka 7.300 besøgende
- I 2020 er der etableret en byhave ved KU.BE med involvering af områdets borgere og brugere. Desuden er der etableret et rullende grønt kontor, der skal fungere som kommunikationsplatform ved borgerarrangementer i byen
- Frederiksberg Kommune er medansøger på en EU-ansøgning fra KU-Science om et eksperimentarium, hvor lokale fødevarerproducenter og borgere mødes om fremtidens fødevarer

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Forvaltningen vurderer, at der er god fremdrift i de projekter og initiativer, der skal sikre den miljømæssige bæredygtige udvikling af Frederiksberg. Bæredygtighedsplanen giver fortsat et overblik over de udfordringer Frederiksberg som by

står over for og som der bliver taget hånd om og arbejdet med.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og Miljøudvalget

Punkt 110: Status efter et halvt år med Nyt Bynet

13.05.16-A00-1-19

Resume

Nyt Bynet har været i drift i omkring et halvt år. Det tager tid for brugerne at vende sig til nye rejsemønstre og det tager tid at indhente passagertællinger. Sagen fremlægger ud fra kundehenvendelser de første indikationer af tilfredsheden med Nyt Bynet.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om de første indikationer af Nyt Bynet til efterretning.

Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller at orienteringen om de første indikationer af Nyt Bynet tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Cityringen åbnede 29. september 2019. Med 17 metrostationer blev der skabt nye rejsemuligheder og busserne blev omlagt til Nyt Bynet, og sat i drift den 13. oktober 2019.

Nyt Bynet har nu været i drift i omkring et halvt år. Sagen giver en første status ud fra de første tællinger samt de kundehenvendelser, der har været hos Movia og på Frederiksberg, og giver en første indikation på, hvordan det går med Nyt Bynet.

Det skal bemærkes, at situationen grundet COVID-19 er meget anderledes på nuværende tidspunkt end ventet, og denne sag er således et udtryk for situationen inden COVID-19. Det faldende antal passagerer har en markant betydning for indtægterne i den kollektive trafik. Derfor tilpassede Movia busdriften og kørte fra den 30. marts til den 13. april efter lørdagskøreplan. Besparelserne ved den reducerede drift modsvarer dog ikke indtægtstabet. Movia er sammen med operatørerne i gang med at afklare de økonomiske konsekvenser og mulighederne for, at operatørerne kan benytte de økonomiske hjælpepakker fra staten. Movia kan på nuværende tidspunkt ikke opgøre det estimerede tab på kommuneniveau. Men den samlede netto meromkostning for busdriften i hele Movias område per uge estimeres til at være i størrelsesordenen af 25 mio. kr.

På grundlag af tællinger fra november og december 2019, observationer, kunde- og mediereaktioner samt dialog med operatører, Region Hovedstaden og kommuner vurderer Movia, at det overordnet går godt med driften af de nye buslinjer. Det vil dog tage tid før passagererne har vænnet sig til de nye rejsemønstre og før de nye rejsestrømme kan kortlægges mere præcist. Movia forventer en to-årig indkøringsperiode på Nyt Bynet. En reel vurdering af passagertallene på buslinjerne kan først ske medio 2021, og igen medio 2022 for en mere endelig evaluering.

Fra søndag den 13. oktober og i ugerne 42 - 44 var medarbejdere fra Movia og en række buschauffører på gaden for at hjælpe kunder ved over 30 udvalgte stoppesteder og stationer. Movia oplyste efterfølgende, at kunderne overordnet set har virket velinformeret om de mange ændringer, dog har enkelte kunder været ærgerlige over nye rejseveje med bus, tog og metro. Antallet af kundehenvendelser til Movia, DOT og Frederiksberg Kommune har været højere end normalt, men ikke så højt, som det var forventet. Det tyder på, at kunderne har været informeret og at de er tilfredse.

Input fra kundetilfredshedsundersøgelse

Frederiksberg Kommune gennemførte i midten af november 2019 omkring en måned efter, at Nyt Bynet var sat i drift en tilfredshedsundersøgelse i busserne. Trods ændringerne med indførelsen af Cityringen og Nyt Bynet var tilfredsheden fortsat høj. Ikke lige så høj som de tidligere år, men situationen taget i betragtning høj. 66 % var "meget tilfreds" med busturen alt i alt og 90 % var samlet set "tilfreds" eller "meget tilfreds". I 2018 var næsten 80 % "meget tilfreds" og samlet var 92 % "meget tilfreds" og "tilfreds". Der var altså sket et lille fald på 2 procentpoint fra 2018 til 2019 på den samlede tilfredshed og et ryk fra "meget tilfreds" til "tilfreds", hvilket er forventeligt efter store ændringer.

Input fra kundehenvendelser

Movia har modtaget henvendelser på Facebook, via telefon og på mail. I alt har Movia modtaget 5.294 henvendelser i hele det sidste kvartal i 2019. Henvendelserne dækker hele Movias område. Antallet toppede i uge 42 og har efterfølgende stort set været faldende. På Frederiksberg er der kun kommet få henvendelser. Samlet med de læserbreve, der har været i Frederiksberg Bladet, har der været 16 henvendelser på Frederiksberg.

De linjer, der er kommet flest kundehenvendelser omkring, er:

- Linje 1A: Her har der været ønsker om, at få A-busdrift tilbage til Vigerslev Allé, at få linjen tilbage mellem Kongens Nytorv og Østerport, ønsker om direkte bus med mange afgang mellem Hovedbanegården og Hvidovre Hospital og natbusdrift til Klampenborg.

På Frederiksberg har der været et par henvendelser angående linje 1A. Her har det været frygt for, at linjen blev ændret, fordi der var meget utilfredshed med linjen i Københavns Kommune.

- Linje 18: Her har der været ønsker om flere afgang, særligt nord for Valby Station, overfyldte busser i morgentimerne fra Valby Station mod skolerne ved Sjælør Boulevard, ønsker om natbusdrift mellem Amager og Valby og bedre stoppestedforhold på Valby Station.

På Frederiksberg er linje 18 den linje, hvor der er kommet flest henvendelser. Her har der været nogle henvendelser angående for fyldte busser i myldretiden, men det der har fyldt mest, har været et ønske om flere afgang uden for myldretiden og i weekenden.

- Linje 7A: Her har det været utilfredshed med manglende overholdelse af køreplanen (linjen har været ramt af anlægsarbejde i Sluseholmen og ved Platanvej) og ønske om bus, som kører hele vejen ad Vesterbrogade (fra Pile Allé til Hovedbanegården).

På Frederiksberg har der også været nogle henvendelser angående linje 7A, men ikke noget der har peget i samme retning. Det er på nuværende tidspunkt svært at lave en vurdering af linjen, fordi den er omlagt ved Platanvej. Der er borgere, der er glade for at have den på Frederiksberg Allé (hvor den er omlagt til) og der er borgere der mangler den på Vesterbrogade.

- Linje 9A: Her har det været ønske om natbetjening og hurtigere adgang til metrostationer fra Tårnvej og Jyllingevej, som efter åbningen af Nyt Bynet ikke længere betjenes af linje 9A og ønsker om direkte bus fra Sydhavnen til Vesterbro/Frederiksberg.

På Frederiksberg har der været nogle enkelte henvendelser angående linje 9A. En angående utilfredshed med at miste den direkte forbindelse fra Peter Bangs Vej til Københavns centrum, en angående manglende busbetjening på Gammel Kongevej og en angående for meget busdrift på Kingosgade.

Derudover har en generel kommentar været, at det er problematisk, at Nyt Bynet kræver ekstra skift.

Det er positivt, at der ikke er kommet flere henvendelser og at kundetilfredsheden fortsat er høj. Det kan være tegn på, at de fleste er tilfredse med de ændringer, der er foretaget. På baggrund af kundehenvendelser, ud fra observationer ved stoppesteder og input fra chauffører kunne det på Frederiksberg på nuværende tidspunkt være relevant, at kigge videre på frekvensen på linje 18.

Tidsplan

Åbningen af Cityringen har stor betydning for indtægtsdelingen mellem bus, tog og metro. Derfor kan den første samlede økonomiske vurdering af Nyt Bynet først udarbejdes i forbindelse med det første estimat for år 2020 og første behandling af Movias budget for år 2021, der forelægges Movias bestyrelse den 23. juni 2020. Det betyder, at et overblik over den samlede økonomi af busdriften på Frederiksberg først kan fremlægges for By- og Miljøudvalget i august. Eventuelle beregninger af mulige ændringer på enkelte linjer vil Movia godt kunne udarbejde et overslag på inden. Til gengæld bliver beregninger af driften ud fra passagertal svær. I november og december var hele det kollektive net fortsat meget nyt og brugerne skulle vænne sig til nye skift. Ydermere var det en mild vinter, der ofte betyder færre passagerer end normalt. I januar var Cityringen ikke i drift i to uger og februar var kort og indeholdt en vinterferie. Marts skulle derfor være den første måned der kunne sammenlignes med tidligere år. Med et forår med Covid-19, hvor folk har arbejdet hjemmefra, hvilket har haft store konsekvenser for passagertallene, bliver det ikke muligt.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

Kommunikationsindsatsen om Nyt Bynet var fordelt over en lang periode, og idriftsættelsen af Nyt Bynet har givet få henvendelser. Allerede i foråret 2019 blev brugerne gjort opmærksom på, at der ville komme ændringer og i månederne op til driftstart, var det muligt at søge sin rejse på rejseplanen.dk. De få henvendelser tyder på, at langt de fleste brugere har været forberedt, og at det busnet der er sat i drift lever op til langt størstedelen af brugernes ønsker. Derfor vurderer forvaltningen, at det nye busnet er en succes, og at der ikke på nuværende tidspunkt er grundlag for at gennemføre ændringer. Når der kommer passagertal og det dermed bliver muligt at vurdere mere om de enkelte linjer, vil By- og Miljøudvalget få fremlagt en ny sag. Herudover vil forvaltningen sideløbende arbejde videre med mulighederne for ændret frekvens på linje 18.

Økonomi

Det er ikke muligt at analysere og konkludere på økonomien endnu.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og Miljøudvalget

Punkt 111: Orientering om cykelparkeringsanalyse 2020 og beslutning af måltal for cykelparkering

05.00.00-G01-66-20

Resume

Der fremlægges resultater af den gennemførte cykelparkeringsanalyse ift. registreringen af cykelstativer, anvendelsen af dem samt brugerinterviews. Der gives forslag til måltal på cykelparkeringsområdet, som udvalget skal tage stilling til. Desuden gives der forslag til virkemidler til forbedring af cykelparkeringen i Frederiksberg Kommune, som kan bidrage til at opfylde de måltal, der beslutes for cykelparkering.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at høre Cyklistforbundet om såvel analysen som forslag til måltal.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller

1. at resultaterne af cykelparkeringsanalysen tages til efterretning,
2. at by- og miljøudvalget beslutter måltal på cykelparkeringsområdet.

Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget vedtog den 23. september 2019, at der skulle gennemføres en analyse af behovet og muligheden for etablering af yderligere cykelparkeringspladser med særligt fokus på områder omkring trafikknudepunkter, uddannelsesinstitutioner, indkøbscentre og handelsstrøg, samt at der i forlængelse heraf skal fastsættes et måltal for cykelparkeringspladser. Planen for gennemførelsen af cykelparkeringsanalysen blev taget til efterretning på by- og miljøudvalgets møde den 25. november 2019.

I den efterfølgende sag om disponering af midler til cykelparkering og cykelsikkerhed i 2020 foreslås, hvilke virkemidler der kan tages i anvendelse for at bidrage til at opnå måltallene, der beslutes i indeværende sag.

Cykelparkeringsanalysen indeholder:

- resultater af cykelparkeringsregistreringen herunder iagttagelser omkring elløbehjul, samt forsøg med mærkning af cykler på Solbjerg Plads
- resultater af interviewundersøgelse blandt cykelparkeringsbrugere
- forslag til måltal
- forslag til virkemidler

Resultater af cykelparkeringsregistreringen

Cykelparkeringsregistreringen er gennemført på hverdage (tirsdag, onsdag, torsdag) i slutningen af januar og begyndelsen af februar. Tidspunktet på året kan have betydning for antallet af registrerede cykler, men det vurderes ikke at være markant, da det har været en mild vinter. Registreringen har omfattet mange parametre, hvor placeringen og antallet af cykelparkeringspladser er det essentielle tillige med belægningsgraden.

I 2016 blev der ligeledes gennemført en cykelparkeringsregistrering. En sammenligning af antal registrerede cykelparkeringspladser ser således ud:

	2016	2020
Antal lokaliteter	871	1.030

Offentligt tilgængelige cykelstativer på:

- offentlige arealer	7.838	12.377
- private arealer	6.148	7.563
I alt	13.986	19.940

Antal lokaliteter er altså steget med godt 18 %, hvilket både skyldes, at der er opsat mange cykelstativer i den mellemliggende periode, men også at registreringen i 2020 har været mere omfattende. Belægningsprocenten ved de to registreringer er nogenlunde konstant på knap 73 %.

Registreringen har bl.a. givet følgende resultater:

- Ved mange af de større trafikale knudepunkter er belægningen over eller tæt på 100 %.
- Knap 0,7 % af de parkerede cykler er ladcykler.
- Elcykler udgør kun 0,1 %.
- Antallet af fastlåste cykler til stativer eller andet byudstyr er knap 2 %.
- En generel observation er, at cyklisterne foretrækker at parkere deres cykler lige ved målet, uanset at der er ledig kapacitet lidt længere væk.
- Der er kun registreret ca. 2 % deciderede cykellig, altså hvor cyklen er ubrugelig i den nuværende tilstand.
- Væltede cykler giver nogle steder et rodet indtryk.

At der ikke registreres flere el- eller ladcykler kan hænge sammen med, at det er dyre cykler, som parkeres i kældre, skure eller gårdrum.

Iagttagelser omkring elløbehjul

Det generelle indtryk på registreringstidspunktet var, at elløbehjul ikke dominerer bybilledet på Frederiksberg, hvilket kan skyldes, at flere operatører ikke har så mange elløbehjul på gaden i vinterperioden. Billedet vil formentlig se noget anderledes ud i sommermånederne. Der blev registreret i alt 165 løbehjul på 98 lokaliteter, hvoraf 87 var parkerede løbehjul fra operatørerne, mens de resterende var parkeret af brugerne.

Når løbehjulene parkeres hensynsfuldt er de ikke et problem for hverken de gående eller æstetikken i byrummet. Elløbehjulene vælter dog nemt, når først de er parkeret. I de tilfælde udgør de ofte et stort problem, da de kan blokere adgangsvæje for fodgængere, svagtseende m.fl.

Mærkning af cykler på og omkring Solbjerg Plads

By- og Miljøudvalgets besluttede den 28. oktober 2019 at igangsætte en kampagne rettet mod både cyklister, som sætter deres cykler korrekt i cykelstativerne, og de cyklister, som sætter deres cykler uden for stativer.

I en periode på godt to måneder fra umiddelbart før jul 2019 til og med februar 2020 blev cykler på og omkring Solbjerg Plads mærket af to gange om ugen. Dem, der stod i cykelstativ, fik et grønt mærke med en glad smiley samt en oplysning om pladserne i cykelkælderen under Frederiksberg Gymnasium. Dem, der stod udenfor cykelstativ, fik et rødt mærke med en sur smiley, fordi cyklen var parkeret udenfor stativ. Samtidig blev der givet oplysning om de mange cykelparkeringspladser i området (ca. 2.900), og cykelkælderen under gymnasiet.

Der blev i perioden hængt hhv. 8.558 grønne mærker og 3.432 røde mærker på cyklerne. Der blev registreret, hvor mange mærker, der var hængt på cyklerne på otte lokaliteter på og omkring pladsen, f.eks. den store og den lille cirkel, omkring den hvide have og nedenfor den hvide trappe (mellem Falkoner Plads og Solbjergvej). Der var en tendens til, at lidt færre parkerede rundt om den hvide have og nedenfor den hvide trappe i løbet af perioden, men overordnet ses det ikke ud af tallene, at kampagnen har haft den ønskede effekt; at få flere til at parkere cyklen i et cykelstativ.

Resultater af interviewundersøgelsen

I interviewundersøgelsen er 246 brugere af cykelparkeringen på udvalgte trafikale knudepunkter blevet stillet en række spørgsmål med henblik på at kortlægge deres adfærd (kort- eller langtidsparkering), præferencer (mulighed for fastlåsning, overdækning mm) og generel tilfredshed med cykelparkeringen. Overordnet set er 56 % af cyklisterne tilfredse med cykelparkeringen ved de trafikale knudepunkter, mens 67 % er tilfredse med cykelparkeringsforholdene ved deres hjem (i etagebebyggelse) på Frederiksberg. Langt de fleste cyklister, der har udtrykt utilfredshed, begrundet det med manglen på cykelparkeringspladser tæt ved deres mål. 13 % af cyklisterne tilkendegiver, at bedre servicefaciliteter (overdækning samt mulighed for at fastlåse cyklen) kunne få dem til at parkere længere væk fra målet.

Korttidsparkering (under en time) har i langt de fleste tilfælde haft et indkøbsformål, mens størstedelen af de cyklister, der har parkeret i mere end 4 timer har benyttet den kollektive trafik.

Forslag til måltal

Etablering af cykelparkering med gode cykelstativer er vigtigt for at sikre ordnede byrum, hvor der ikke står cykler og flyder til gene for de forbipasserende og æstetikken i byrummet, men det er ikke nødvendigvis antallet af cykelparkeringspladser alene, der skal være en parameter for den gode cykelparkering. Kvaliteten af cykelparkeringen

kan også spille ind, som f.eks. mulighed for fastlåsning af sin cykel. Det foreslås at formulere måltal for cykelparkeringen, der omfatter både antal og kvalitet, samt at disse følges op ved at måle på brugertilfredshed.

Afhængig af hvilke måltal, der fastsættes er det vigtigt at have for øje, at de foreslåede virkemidler skal tages i brug og der skal afsættes midler, så der er realistisk muligt at opnå måltallene.

Følgende måltal foreslås formuleret for antallet, kvaliteten og tilfredsheden med cykelparkeringen for Frederiksberg Kommune frem mod 2025:

Måltal - antal cykelstativer

Følgende delmål foreslås formuleret i relation til antallet af cykelparkeringspladser:

- At antallet af cykelstativer og regulære cykelparkeringspladser øges med 10 procent - svarende til ca. 1.200 nye pladser på offentligt areal. Den primære udbygning med ny cykelparkering sker ved større trafikale knudepunkter, uddannelsessteder og langs etagebebyggelser.
- At belægningsgraden på mere fjernt beliggende cykelparkeringspladser øges med 25 procent gennem fortsat oprydning af herreløse cykler og - som en forsøgsordning i bymidten - fjernelse af ulovligt parkerede cykler.

Måltal - kvalitet af cykelparkeringen

Følgende delmål foreslås formuleret i relation til kvaliteten af cykelparkeringspladser:

- At der etableres supplerende mulighed for fastlåsning af cyklen ved 5 trafikale knudepunkter fjernere fra målet, så cykelparkeringspladserne fremstår mere attraktive.
- At der etableres cykelparkeringspladser tæt på målet ved midlertidige og permanente omdannelser af 2-4 veje til cykelgader.

Måltal - tilfredshed med cykelparkeringen

Følgende delmål foreslås formuleret i relation til tilfredsheden med cykelparkeringen:

- At mindst 75 % af cyklisterne er tilfredse med muligheden for at finde et ledigt stativ ved trafikale knudepunkter.
- At mindst 75 % af cyklisterne er tilfredse med standarden af cykelparkeringen ved trafikale knudepunkter

Forslag til virkemidler

Med de senere års udbygning af cykelparkeringen er mange af de nemme løsninger taget i brug. Særligt ved de trafikale knudepunkter og større mål som f.eks. uddannelsesinstitutioner er det en stor udfordring at etablere det antal cykelparkeringspladser, der efterspørges lige ved målet/indgangene.

Cykelparkeringsanalysen giver derfor forslag til både adfærdsregulerende virkemidler, så cykelparkeringspladser med ledig kapacitet bruges mere, samt midlertidige fysiske løsningsforslag, der kan testes og evalueres inden de eventuelt implementeres som permanente tiltag.

Fjernelse af cykler: Der kan laves en forsøgsordning med fjernelse af ulovligt parkerede cykler i et nærmere defineret geografisk område (Solbjerg Plads/Frederiksberg metroforplads), som skiltes med, at der kun må parkeres i cykelstativ. Hvis man parkerer udenfor cykelstativ bliver cyklen fjernet, idet det er beskrevet på skiltene, hvor cyklerne flyttes hen. Dette kræver transportministeriets tilladelse.

Oprydning af cykler: Der kan etableres et 'cykelkorps', der nogle gange om ugen (f.eks. 2-3 gange) går alle større cykelparkeringsanlæg igennem for at rydde op i væltede cykler og uhensigtsmæssigt parkerede cykler, hvilket København og Århus har gode erfaringer med.

Etablering af cykelgader: Selv om en vej skiltes som en cykelgade er der stadig mulighed for opretholde enkelt- eller dobbeltrettet biltrafik. Men færdsel med biltrafik skal på cykelgader ske på de cyklendes præmisser. Ved at omdanne veje til cykelgader er der mulighed for at indrette sidearealerne til andre formål, som f.eks. cykelparkering eller udeservering. I cykelparkeringsanalysen foreslås Solbjergvej på forsøgsbasis indrettet som cykelgade.

Udvidelse af cykelparkering ved trafikale knudepunkter: De trafikale knudepunkter har en høj belægningsprocent, og der gives konkrete forslag til, hvordan der kan etableres mere cykelparkering på to af lokaliteterne (Fasanvej St. og Frederiksberg St./bymidten).

Forbedring af cykelparkering på boligveje med etagebebyggelse: For at få mere cykelparkering langs vejene kan udvalgte bilparkeringspladser konverteres til cykelparkering, hvilket vil give plads til 8-10 cykler på hver bilparkeringsplads. Der kan også findes plads til mere cykelparkering ved ombygning/udbygning af fortovhjørner. Der foreslås en systematisk gennemgang af boligveje med etagebebyggelse for at udpege lokaliteter med mulighed for udbygning med ny cykelparkering.

Fastlåsning af cykler: Der er umiddelbart ikke så mange af de interviewede, der har tilkendegivet et stort behov for at kunne fastlåse deres cykler, ligesom der heller ikke er registreret mange fastlåste cykler. Dette kan dog skyldes, at der simpelthen ikke findes gode muligheder for fastlåsning. Der foreslås derfor et forsøg med opsætning af fastlåsningsstativer på udvalgte metrostationer, hvor de placeres ved de fjernest beliggende cykelstativer. På den måde kan det undersøges om cyklisterne er villige til at parkere lidt længere væk, hvis der er mulighed for fastlåsning.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Cykelparkeringanalysen viser, at der overordnet set er et tilstrækkeligt antal stativer i Frederiksberg Kommune med en belægningsprocent på 73. Udfordringen er, at der på trafikale knudepunkter og på steder, der er velbesøgte af cyklister, ikke kan gives mulighed for, at alle kan parkere deres cykel lige udenfor døren. Ved at anvende en kombination af de foreslåede virkemidler vurderer forvaltningen, at cyklisterne kan påvirkes til også at anvende cykelstativer lidt længere væk, så kapaciteten udnyttes bedre. Samtidig er det også vigtigt, at der i videst mulige omfang tilbydes mulighed for at parkere cyklen i stativ, der hvor behovet er. Forvaltningen vurderer, at for at nå de opsatte mål, bør hele paletten af virkemidler tages i brug.

Økonomi

Der er ikke økonomi i indeværende sag. Der er anvendt 145.000 kr. til udarbejdelse af cykelparkeringsanalysen. Hvilke udgifter, der kommer efterfølgende, afhænger af hvilke måltal der besluttes, og hvilke virkemidler der ønskes taget i anvendelse for at opnå måltallene.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og Miljøudvalget

Bilag

Cykelparkeringsanalyse Frederiksberg 20.4.2020

Punkt 112: Disponering af midler til forbedring af cykelparkeringsforhold samt cykelsikkerhed og -parkering i 2020

05.00.00-G01-51-20

Resume

Sagen beskriver, hvordan de resterende midler i 'puljen til forbedring af cykelparkering' samt midlerne til 'cykelsikkerhed og cykelparkering i 2020' foreslås anvendt. Der foreslås gennemført flere virkemidler fra cykelparkeringsanalysen, som f.eks. udvidelse af cykelparkering ved trafikale knudepunkter og på boligveje og forskellige forsøg med hhv. fjernelse af ulovligt parkerede cykler, etablering af cykelgade og opsætning af fastlåsningsstativer. For at fremme cyklisternes sikkerhed foreslås gennemført en kampagne rettet mod højresvingssuheld og uheld med åbning af bildøre med cyklister involveret.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at den resterende del af "puljen til forbedring af cykelparkering 2020" på 794.000 kr. disponeres som foreslået og finansieres af det til formålet afsatte rådighedsbeløb,
2. at der meddeles anlægsbevilling på 0,65 mio. kr. til "cykelsikkerhed og cykelparkering" finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2020,
3. at budgetterne for anlægsprojekterne vedrørende cykelparkering og cykelsikkerhed samles i et fælles projekt "cykelparkering og cykelsikkerhed 2020",
4. at udvalget forelægges konkrete forslag til kampagner, og at der i forbindelse med disse gennemføres før/efter-analyser, og at Cyklistforbundet og Rådet for Sikker trafik inddrages i planlægningen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at den resterende del af 'puljen til forbedring af cykelparkering' på 794.000 kr. disponeres som foreslået og finansieres af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2020,
2. at der meddeles anlægsbevilling på 0,65 mio. kr. til 'cykelsikkerhed og cykelparkering' finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2020,
3. at budgetterne for anlægsprojekterne vedrørende cykelparkering og cykelsikkerhed samles i et fælles projekt "cykelparkering og cykelsikkerhed 2020".

Sagsfremstilling

I budget 2020 er der afsat en pulje på 1 mio. kr. til forbedring af cykelparkering. Heraf er 206.000 kr. tidligere disponeret til hhv. en cykelparkeringsanalyse og mærkning af cykler på og omkring Solbjerg Plads. Det vil sige, at der i denne sag skal disponeres 794.000 kr. I forbindelse med budgetaftalen for 2020 blev der desuden afsat 650.000 kr. til 'cykelsikkerhed og cykelparkering'. De i alt 1.444.000 kr. foreslås disponeret som fremlagt nedenfor.

I den fremlagte cykelparkeringsanalyse (By- og Miljøudvalget den 27. april 2020) gives forslag til forskellige virkemidler af både fysisk og adfærdregulerende karakter. Flere af virkemidlerne foreslås gennemført som forsøg, for at kunne vurdere effekten af dem med henblik på at beslutte om forsøget skal gøres permanent, justeres eller afsluttes.

Cykelparkering

Der gives forslag til forskellige indsatser, som på hver sin måde kan bidrage til at forbedre cykelparkeringen - både ved at øge antallet af cykelparkeringspladser, og samtidig gøre det mere attraktivt at benytte cykelstativer lidt længere væk fra målet.

Forsøgsordning med fjernelse af ulovligt parkerede cykler: Færdselsloven giver mulighed for at søge transportministeriet om tilladelse til at etablere en forsøgsordning med fjernelse af ulovligt parkerede cykler indenfor et nærmere geografisk defineret område, som er tydeligt skiltet. I oktober 2019 besluttede By- og Miljøudvalget, at der skulle gennemføres en kampagne rettet mod både cyklister, som sætter deres cykler korrekt i cykelstativerne, og de cyklister, som sætter deres cykler uden for stativer, og at der efterfølgende kan iværksættes en forsøgsordning med flytning af ulovligt parkerede cykler på og omkring Solbjerg Plads.

Det foreslås, at forsøgsordningen med fjernelse af ulovligt parkerede cykler omfatter både Solbjerg Plads og Frederiksberg metroforplads, da problemet med cykler parkeret udenfor stativ findes flere steder i området. Der skal opsættes skilte ved adgangsvejene til området, der angiver at parkering af cykler udenfor stativer er forbudt. Desuden skal der opsættes skilte i området, der informerer om ordningen, og hvor man kan finde sin cykel, hvis den er fjernet - nemlig i cykelkælder under gymnasiet. Der foreslås en forsøgsperiode på 3 måneder med igangsættelse i sensommeren. Gennemførelsen af forsøget afhænger af at der opnås tilladelse fra transportministeriet. Såfremt at Transportministeriets tilladelse ikke opnås, vil der blive fremlagt en ny sag med forslag til en anden anvendelse af midlerne.

Der foreslås afsat 250.000 kr. til en forsøgsordning med fjernelse af ulovligt parkerede cykler.

Udvidelse af cykelparkering ved trafikale knudepunkter: Der foreslås opsat flere cykelstativer på Fasanvej metroforplads. Ved cykelparkeringsregistreringen blev der optalt 319 parkerede cykler i området, svarende til en belægningsgrad på godt 130 %. Belægningsgraden er højere på Fasanvej Station end på de øvrige metrostationer, og derfor foreslås opsat flere cykelstativer (godt 100 pladser) omkring Fasanvej Station på nogle af de arealer, som i dag allerede delvis benyttes til cykelparkering. Opsætningen af cykelstativerne afhænger af at der opnås tilladelse fra Metro. Såfremt at tilladelse fra Metros ikke opnås, vil der blive fremlagt en ny sag med forslag til en anden anvendelse af midlerne.

Der foreslås afsat 244.000 kr. til opsætning af flere cykelstativer på Fasanvej Station.

Udvidelse af cykelparkering ved trafikale knudepunkter kombineret med forsøg med cykelgade: For at forbedre både cykelforholdene, cykelparkeringen og for at understøtte forbindelsen af Albertslundruten/Den Grønne Sti gennem Frederiksberg foreslås Solbjergvej omdannet til cykelgade med kørsel tilladt for motoriserede køretøjer - altså at bilerne færdes på cyklisternes præmisser. Omdannelsen af Solbjergvej til cykelgade betyder, at de tidligere arealer reserveret til cykelbaner forsøgsvis kan omdannes til ny cykelparkering. Selvom de nye cykelparkeringspladser ligger lidt længere væk fra målet, så vurderes de umiddelbart attraktive, da de ligger på cykelruten på vej til målet.

Der foreslås afsat 450.000 kr. til forsøg med omdannelse af Solbjergvej til cykelgade samt etablering af midlertidig cykelparkering (ca. 200 pladser).

Mere cykelparkering på boligveje med etagebebyggelse: I forbindelse med cykelparkeringsregistreringen blev der fokuseret på mulighederne for cykelparkering på to boligveje, nemlig Bogøvej og Helgesvej. Gennemsnitlig var der kun plads til hver tredje parkerede cykel i et cykelstativ. Der er under registreringen også i en række tilfælde observeret, at cykler direkte optager plads på fortovsarealerne, så det eksempelvis ikke er muligt at passere med en barnevogn eller en kørestol, og i flere tilfælde er der registreret væltede cykler ud over fortovsarealerne. Dette udgør både et sikkerhedsmæssigt og et fremkommelighedsproblem for fodgængere. Derfor foreslås det, at der sættes fokus på at udbygge boligveje med etagebebyggelser med flere cykelparkeringsstativer.

Den umiddelbart mest oplagte måde er at udskifte et antal bilparkeringspladser med cykelstativer. En enkelt bilparkeringsplads kan erstattes af mellem 8-10 cykelstativer afhængig af hvilken løsning der vælges. Der tages generelt udgangspunkt i de veje/områder, hvor der kan anvises erstatningsparkering for de nedlagte bilparkeringspladser. Eksempelvis i svømmehalskvarteret, hvor parkeringskælderens under Langelands Plads har øget bilparkeringsudbuddet.

Der foreslås afsat 100.000 kr. til etablering af mere cykelparkering på udvalgte boligveje.

Fastlåsning af cykler: Der foreslås opsat fastlåsningsstativer på nøje udvalgte og samtidig fjernest beliggende cykelparkeringspladser ved en metrostation. Der er i forvejen fokus på Fasanvej Station ved at der er foreslået opsat flere cykelstativer, og det foreslås derfor, at fastlåsningsstativerne også opsættes på Fasanvej Station. Udover at teste om cyklisterne vil anvende fastlåsningsstativet skal det evalueres, om man kan få cyklister til at parkere lidt længere væk, hvis der er et tilbud om fastlåsning af cyklen. Forsøget suppleres med en informationskampagne om tilbuddet på den valgte lokalitet, og med information omkring hvordan stativerne anvendes.

Der foreslås afsat 50.000 kr. til opsætning af fastlåsningsstativer med dertil hørende information.

Cykelsikkerhed

I puljen til forbedring af trafikkerhed er der afsat midler til fysiske anlæg til forbedring af cyklisters sikkerhed. Da trafiksikkerheden afhænger meget af trafikanternes adfærd og opmærksomhed, er det vigtigt, at der både foretages fysiske forbedringer og at trafikanterne samtidig forsøges påvirket til en hensigtsmæssig adfærd gennem kampagner og information. Uheldsbilledet de seneste 10 år viser, at de fleste uheld, hvor cyklister kommer til skade, er højresvinguheld (uheld hvor en bil svinger til højre ind foran en ligeudkørende cyklist). Denne type uheld udgør 17 % af personskadeuheldene med cyklister. 14 % af personskadeuheldene med cyklister er venstresvinguheld (en bil der svinger til venstre ind foran en modkørende cyklist, der kører ligeud). Åbning af bildøre foran cyklister udgør 13 % af personskadeuheldene med cyklister.

Der foreslås at fokusere på højresvinguheld og åbning af bildøre i en kampagne. Der er på nuværende tidspunkt ikke udviklet forslag til kampagneelementer, men forvaltningen vil indgå et samarbejde med bureauet, som i 2019 ud- og afviklede kampagnen 'Venlige cyklister', som der generelt blevet taget godt imod. På den måde kan der opnås kontinuitet og genkendelighed i kampagnen, og der kan også følges op på nogle af budskaberne fra 2019-kampagnen.

Der foreslås afsat 350.000 kr. af midlerne til 'cykelsikkerhed og cykelparkering' til kampagne, information mv.

Orientering om statslig cykelparkeringspulje

Folketinget har afsat en pulje på 50 mio. kr. i 2020 til at fremme cykelparkering ved jernbanestationer, herunder lokalbanestationer, samt ved metro- og letbanestationer. Puljen skal bl.a. bidrage til at forbedre cykelparkeringsforholdene ved stationer, skabe tryghed ved cykelparkeringspladserne samt fremme brugen af el-cykler og el-ladcykler og dermed styrke sammenhængen mellem cykling og kollektiv trafik. Ansøgeren skal selv bidrage med minimum 50 procent af udgiften til projektet. Ansøgningsfristen forventes at blive den 14. august 2020. Afhængig af hvilke virkemidler der besluttes, vil der kunne søges om støtte til de projekter, der omhandler metroforpladser.

Sammenlægning af budgetter til cykelparkering og cykelsikkerhed til ét budget

I budget 2020 er der to anlægsbudgetter, der vedrører cykelparkering: 'pulje til forbedring af cykelparkering' samt 'cykelsikkerhed og cykelparkering'. Forvaltningen foreslår, at disse budgetter samles til et budget sammen med de midler til cykelparkering, der overføres fra 2019, og at dette budget hedder "cykelparkering og cykelsikkerhed 2020".

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at det er vigtigt at have fokus på fysiske tiltag for at forbedre cykelparkeringsforholdene på Frederiksberg - i dette tilfælde særligt etablering af cykelstativer, men at de fysiske forbedringer ikke kan gøre det alene, men skal følges op af f.eks. handlingsanvisende eller opmærksomhedsskabende kampagner eller hjælp til hensigtsmæssigt adfærd. Set i lyset af, at cyklister på Frederiksberg nogle steder parkerer deres cykel helt tæt på deres mål uanset, at den så ikke står hensigtsmæssigt eller ligefrem til gene for fodgængere, vurderes det også nødvendigt at lave forsøg med mere håndfaste virkemidler som fjernelse af cykler. Dette har flere andre byer gode erfaringer med. Forvaltningen vurderer, at det er essentielt at kombinationen af de foreslåede virkemidler tages i brug for at opnå de foreslåede måltal.

Økonomi

Der er i budget 2020 afsat en pulje til forbedring af cykelparkering på 1 mio. kr. samt et beløb på 650.000 kr. til 'cykelsikkerhed og cykelparkering'. Beløbet på 1 mio. kr. er anlægsbevilget af kommunalbestyrelsen i forbindelse med vedtagelsen af budgettet for 2020 på vilkår af, at bevillingen anvendes til projekter, som godkendes og prioriteres af By- og Miljøudvalget.

De 650.000 kr. til 'cykelsikkerhed og cykelparkering' skal anlægsbevilges af kommunalbestyrelsen.

Der er allerede disponeret 206.000 kr. af puljen til forbedring af cykelparkering (145.000 kr. til gennemførelse af cykelparkeringsanalyse samt 61.000 kr. til mærkning af cykler).

De resterende 794.000 kr. i 'puljen til forbedring af cykelparkering' anvendes til:

- Udvidelse af cykelparkering ved trafikale knudepunkter (Fasanvej Station) - 244.000 kr.
- Udvidelse af cykelparkering ved trafikale knudepunkter kombineret med forsøg med cykelgade (Solbjergvej) - 450.000 kr.
- Mere cykelparkering på boligveje med etagebebyggelse - 100.000 kr.

De 650.000 kr. til 'cykelsikkerhed og cykelparkering' anvendes til:

- Forsøgsordning med fjernelse af ulovligt parkerede cykler - 250.000 kr
- Forsøg med opsætning af fastlåsningsstativer - 50.000 kr.
- Cykelsikkerhed i form af kampagne rettet mod højresvingssuheld og uheld med åbning af bildøre med cyklister involveret - 350.000 kr.

Budgetterne til 'pulje til forbedring af cykelparkering' og 'cykelsikkerhed og cykelparkering' samt overførte midler fra pulje til forbedring af cykelparkering 2019 (165.000 kr.) foreslås samlet i et fælles budget "Cykelparkering og cykelsikkerhed 2020".

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K

Bilag

Bevillingsskema - Cykelsikkerhed og - parkering

Punkt 113: Bevarende lokalplan 193 for Fuglebakkebebyggelsen - endelig vedtagelse efter supplerende høring

01.02.00-P16-1-20

Resume

Forslaget til Lokalplan 193 for Fuglebakkebebyggelsen med tilhørende forslag til Kommuneplantillæg 5 har været i supplerende offentlig høring og der er indkommet hørings svar, som har givet anledning til ændringsforslag til planerne. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om planerne skal vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at bevarende Lokalplan 193 med tilhørende Kommuneplantillæg 5 for Fuglebakkebebyggelsen vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af ændringsskemaet.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at bevarende Lokalplan 193 med tilhørende Kommuneplantillæg 5 for Fuglebakkebebyggelsen vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af ændringsskemaet.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget vedtog den 6. maj 2019 at sende bevarende Lokalplan 193 med tilhørende Kommuneplantillæg 5 for Fuglebakkebebyggelsen i supplerende høring med de ændringer, der fremgik af sagsfremstillingen ud fra den almindelige 8 ugers høring, samt at der gives mulighed for kvistaltaner, at mulighed for portlæger udgår, og der ikke må plantes træer, der i fuld udvokset tilstand overskrider en højde på 3 meter i de østvestvendte rækkehus haver. Et flertal i By- og Miljøudvalget vedtog, at der ikke kan etableres altaner på etageejendommene mod Godthåbsvej. Det er på By- og Miljøudvalgets møde den 13. januar 2020 besluttet at udtage bestemmelser om vejforhold, fordi denne lokalplan, som er bevarende og ikke giver rammer for ny bebyggelse, ikke kan bruges til at håndhæve vejadgange, ej heller kan deklarationens bestemmelse om fri og uhindret færdsel håndhæves med planlovens §43, hvorfor det er skrevet ud af lokalplanen. Der er derfor i forslaget, der har været i supplerende høring, ikke optaget bestemmelser om trafikale forhold, herunder vejadgang og parkering (undtaget dog parkeringskrav ved ændret anvendelse i bebyggelsen ud mod Godthåbsvej).

Planforslagene har været i supplerende høring fra den 5. februar til den 4. marts 2020.

Lokalplanen har til formål at sikre,

- at Fuglebakkebebyggelsen, der er udpeget som kulturmiljø, bevares som et homogent og attraktivt kvarter med markante fællestræk i materialer og form
 - bevaring af områdets bevaringsværdige bygninger og give rammer for tilføjelse af nye elementer i overensstemmelse med den oprindelige byggeskik
 - en understøttelse af bydelsstrøget 'Godthåbsvej Vest' ved udlæg af detailhandelskvadratmetre og give mulighed for erhverv i stueetagen mod Godthåbsvej, der understøtter gademiljøet, samt at fastholde det øvrige lokalplanområde til boligformål
 - en tidssvarende bebyggelse ved at give mulighed for udnyttelse af tagetagen i række- og dobbelthusene til boligformål i sammenhæng med eksisterende boliger og give mulighed for støjforanstaltninger og klimatilpasning i respekt for det bevaringsværdige miljø,
 - fastholdelse af områdets grønne karakter ved bevaring af haver omkranset af karakteristiske hegn, og bevaring af udpegede bevaringsværdige træer og fastholdelse af offentligt grønt rekreativt anlæg ved Egernvej
- Kommuneplantillægget udskiller et nyt rammeområde 4.B.14 fra rammeområde 4.B.5 til bebyggelsen ud mod Godthåbsvej og lægger de to dobbelthusbebyggelser ind under rammeområde 4.A.4 for rækkehusene og øger bebyggelsesprocenten til henholdsvis 160 og 115, så den bevaringsværdige bebyggelse kan rummes her indenfor. Kommunetillæggets øgede bebyggelsesprocenter svarer til de faktiske bebyggelsesprocenter og sikrer mulighed for genopførelse f.eks. ved brand.

By-, Kultur- og Miljøområdet har i i den supplerende høringsperiode modtaget 23 hørings svar. Alle hørings svar fremgår af bilag 1. Alle hørings svar er resumeret og vurderet i bilag 2. Da enkelte afsendere af hørings svar ønsker anonymitet, er disse anonymiseret i de åbne bilag, men fremlagt med fulde navn og adresse i de lukkede bilag. Tidligere hørings svar og høringsnotat til den almindelige offentlige høring fremgår af sagen behandlet den 6. maj 2019.

Ændringer til lokalplanen

Som følge af hørings svarene i den supplerende høring og anbefalinger fra forvaltningen er der følgende forslag til ændringer i lokalplanen og kommuneplantillægget (der fremgår i deres fulde ordlyd i ændringsskema i bilag 2):

- billedtekst af rækkehusbillede fra Solsortvej rettes og billedtekst til støjkort suppleres med årstal for støjundersøgelse.
- tilføjelse til tekst om servitutter om at punkt 3 om beplantning i servitut tinglyst 21-10-1927 erstattes af lokalplanen.
- tilføjelse til punkt 3.1 om, at der fra midten af endegavlene og mod nord ikke må foretages erhvervsmæssig udeservering,
- tilføjelse til punkt 6.10 om, at oprindelige jerndøre også kan fastholdes,
- tilføjelse til marginnote til punkt 6.8-6.10 om, at asymmetriske døre/døre der ikke er fyldningsdøre ikke bliver tilladt fremover,
- tilføjelse til punkt 6.13, med tilhørende referencefotos, om materialebestemmelser for metaltage på karnapper og at det i punkt 6.14 gøres klart, at materialebestemmelsen om tagmaterialer for garager, carporte og overdækninger ikke gælder halvtage/tage på/ved karnapper på rækkehusene og fastsættes materialebestemmelser for metal- og glashalvtage,
- ændring af punkt 6.14 med uafbarkede rafter som materiale mulighed for skure mv. i stedet for ubehandlet træ/farveløs træbeskyttelse og at det præciseres, at der ud over affaldsskure, med lokalplanen gives mulighed for at etablere et luftigt overdække over raftehegn omkring områder til affaldshåndtering, samt at ubehandlet træ udgår som mulighed for havelåger,
- ændring af punkt 6.15 så den bliver mere generel om trafikstøj og så margenteksten henviser til seneste støjkortlægning i 2017,
- ændring af punkt 7.7 om træhøjder i øst-vestvendte haver, så den maksimale højde fastsættes til 3 m, dog undtaget en zone på 3 m ud mod vejene, som også vises på skitse indsat på kortbilag 3,
- ændring af punkt 7.11 så affald i gårdene enten skal indhegnes med raftehegn med pergolaoverdækning, for at mindske synlighed fra boliger eller placeres i skure.
- tilføjelse til kommuneplanforslagets redegørelse om, at det er vurderet at planen ikke vil føre til beskadigelse eller ødelæggelse af yngre- eller rastepladser for bilag IV-arter, idet der er tale om et kommuneplantillæg der er tilpasset bebyggelsesprocenterne for en bevaringsværdig bebyggelse en bevarende lokalplan.
- tilføjelse til deklarationsgennemgang i bilag 6 om at punkt 3 om beplantning i servitut tinglyst 21-10-1927 erstattes af lokalplanen.

By-, Kultur -og Miljøområdet vurdering

Forvaltningen vurderer at lokalplanen der friholder tagfladerne mod Egernvej, Vagtelvej, Solsortvej, Fuglebakkevej og Duevej for kviste/kvistaltaner, men giver mulighed for én type altankvist mod bagveje/bagsider, fastholder og bevarer Fuglebakkebebyggelsens særlige kvaliteter ved at give et ensartet udtryk for tilføjelse af kviste mod bagvejene, og samtidigt vil give høj bokvalitet i boligernes tagetage.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at selv om der gennem årene er foretaget bygningsmæssige ændringer, der bryder med husenes oprindelige udtryk, fremstår bebyggelsen fortsat som et arkitektonisk hele af høj kvalitet. Det er vigtigt fremover i højere grad at tage hånd om både de store træk og detaljerne i bebyggelsen og det vurderes at den bevarende lokalplan bliver et redskab, der kan være med til at sikre dette. Både som forståelsesramme hos ejere/brugere for bebyggelsens kvaliteter og detaljer og som et entydigt administrationsgrundlag i byggesagsbehandlingen.

Økonomi

Nej

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og Miljøudvalget, m, k

Bilag

Bilag 1 Høringssvar - åben

Bilag 2 Høringsnotat inkl. ændringsskema - åbent

Kommuneplantillæg nr. 5 maj 2020 _WEBTILGÆNGELIG

Lokalplan193_webtilgængelig

Punkt 114: Omdisponering af midler inden for renholdelsesbudgettet i relation til afvikling af NaboMøbler 2.0 på Solbjerg Plads

05.14.00-G01-150-19

Resume

Med denne sag skal By- og Miljøudvalget tage stilling til forslaget til, hvordan der skal omdisponeres inden for renholdelsesbudgettet for at dække arbejdet med renhold og oprydning i forbindelse med afviklingen af Nabomøbler.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at arbejdet med renhold og oprydning i forbindelse med afviklingen af Nabomøbler dækkes gennem omdisponering af renhold fra flere af de foreslåede vejområder på skift.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at udvalget beslutter, hvorvidt forslaget skal tiltrædes i form af den angivne løsningsmodel.

Sagsfremstilling

På mødet den 30. marts udsatte By- og Miljøudvalget sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at undersøge supplerende finansieringsmuligheder. Udvalget ønskede til næste behandling, at forvaltningen belyser yderligere muligheder til finansiering, f.eks. andre konkrete områder, hvor renhold kan mindskes, eller hvor frekvensen på græsslåning kan nedsættes o.lign.

By-, Kultur- og Miljøområdet har set på mulighederne og kan pege på følgende veje, hvor renholdelsesniveauet også kan nedsættes i en periode:

Forslag 1:

Ingemannsvej
Svanemosegårdsvej
Adolp Steens Allé
Worsaaesvej
Jakob Danefærds Vej

Forslag 2:

N J Fjords Allé
LI Brandes Allé
Dr. Abildgaards Allé
Hostrups Have

Forslag 3:

Kong Georgs Vej
Holger Danskes Vej
Dronning Olgasvej

Det bemærkes dog, at bygningerne mod ovennævnte veje har karakter af blandet byggeri, herunder etagebyggeri, hvor der opleves et større affaldstryk end på veje med primært et- og to-families huse. Derfor kunne følgende veje også overvejes, idet der primært er tale om et- og to-families huse:

Forslag 4:

Azaleavej
Normasvej
Pelargonievej
Jasminvej
Aurikelvej
Magnoliavej
Spireasvej
Borgmester Fishers Vej

Forslag 5:

Marielystvej
Hoffmeyersvej
V Kettinges Allé
Bendzvej
JC Schiødts Vej

Goldschmidtsvej
Camilla Niensens Vej
Rådmand Steins Allé

Forslag 6:

Hattesens Allé
Glahns Allé
Stægers Allé
Carl Feiibergs Vej
Borgmester Godskens Plads
Brødrene Reebergs Vej (mellem Dalgas Boulevard og Jyllandsvej)
Joakim Larsens Vej (mellem Dalgas Boulevard og Jyllandsvej)
General Bahnsons Vej (mellem Dalgas Boulevard og Jyllandsvej)
Jyllandsvej (offentlig Del)
Laurits Bings Alle

Nedsættelsen af renholdesestilstanden i et område kan evt. bredes ud, så det dækker to vejområder, således at vedligeholdelsesstandarden ikke sænkes i samme omfang som ved valg af kun et område.

I forhold til mulighederne for reduceret græsslåning vil der allerede via effektiviseringstiltag i 2020 ske reduktion af græsslåning flere steder i kommunen, idet der er indtænkt en tilpasning af driften af grønne kiler og rabatter, således at der opnås et lidt vildere udtryk blandt andet ved den lille grønne trekant mellem Tesdorpsvej og Bernhards Bangs Allé, de små græsarealer ud for Troels-Lunds Vej 2-6 samt græsarealerne i midterørerne ved Tesdorpsvej og Dalgas Boulevard. Der er også indtænkt en tilpasning af drift og vedligeholdelse af parker – her tænkes særligt, at bede med sommerblomster omlægges til staudebete, samt at visse arealer, herunder på Solbjerg Parkkirkegård, omlægges til blomstereng. Det er derfor vanskeligt at pege på yderligere områder, hvor der skal ske reduceret græsslåning m.v.

Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget vedtog på mødet den 16. september 2019 at give tilladelse til opstilling af NaboMøbler 2.0 på Solbjerg Plads hen over sommeren 2020 med mulighed for forlængelse til efteråret 2021. Arrangementet NaboMøbler 2.0 omfatter opsætning af stole, højbede og planteposer på pladsen. På mødet den 25. november 2019 vedtog udvalget, at kommunen står for renhold og oprydning i forbindelse med afviklingen af begivenheden, idet forvaltningen blev anmodet om en opfølgende sag vedrørende omdisponering inden for renholdelsesbudgettet med henblik på at muliggøre dette. Tidligere sagsmateriale er vedlagt som bilagsmateriale.

NaboMøbler 2.0 omfatter flere fysiske elementer, herunder liggestole, plantekummer og ekstra affaldskurve. Driften af dette vil, vurderet ud fra det materiale som forvaltningen har til rådighed, bestå af blandt andet håndfejning omkring stole, højbede og plantesække samt afrensning af højbede for henkastet affald og udgåede planter, vanding efter behov og bortskaffelse af de elementer, der bliver ødelagt i løbet af sæsonen. Det anslås, at der skal bruges ca.10 mandetimer ugentligt til at løfte disse driftsopgaver. Hvis NaboMøbler 2.0 afvikles hen over sommeren 2020, svarende til i alt 5 måneder, vil dette beløbe sig til 215 mandetimer, svarende til 90.000 kr. i driftsudgifter. Gives der tilladelse til, at begivenheden kan fortsætte til efteråret 2021, anslås det, at renholdelsesopgaverne vil beløbe sig til 288.000 kr. i driftsudgifter.

Renholdelsesstandarden på Frederiksberg udføres efter tilstandskrav, idet tilstandene defineres på 5 niveauer, hvor 1 er det laveste niveau, og 5 er det højeste. Det betyder, at der eksempelvis for hver vej er sat en tilstand, som til hver en tid skal opfyldes. Tilstandskrav skal ses i modsætning til udførelseskrav, hvor der fastsættes et antal gange, et areal skal renholdes eksempelvis pr. måned. Med tilstandskrav kan frekvensen på renhold ikke blot nedsættes med et skønnet antal fejninger eller "snapninger", idet man i så fald risikerer ikke at overholde den fastsatte tilstand. Det bemærkes, at tilstandskravet på trafikvejene og de større lokalveje er sat til 4, mens tilstandskravet på de mindre lokalveje er sat til 3.

Det foreslås, at finansieringen sker ved at nedsætte renholdelsesniveauet i enkeltområder. Det kan ske ved at nedsætte tilstandskravet på et udvalg af enten trafikveje, større lokalveje eller mindre lokalveje.

I Fuglebakke kvarteret er en række veje fornyligt optaget som offentlige, og der er således herfra aktuelle tal for renholdelsesindsatsen. Indsatsen er her fastsat til ca. 3.000 mandetimer til renhold og oprydning årligt.

På baggrund af disse tal kan forvaltningen foreslå, at omdisponeringen kan ske ved tilstandskravet for renhold nedsættes fra 3 til 2 på veje i et område svarende til Fuglebakke kvarteret i den 5-måneders-periode, hvor NaboMøbler 2.0 afvikles. Mandetimerne herfra overflyttes til dækning af renhold og oprydning af Solbjerg Plads.

Konsekvensen af denne løsning vil være synlig i det pågældende kvarter, idet renholdelsestilstanden ikke vil være tilsvarende niveauet på sammenlignelige veje i den øvrige by. Det lavere tilstandskrav vil medføre, at der må ligge mere affald, og at ukrudtet må være højere på disse veje.

Det skal afslutningsvist bemærkes, at der principielt også kan findes en løsning med frivillig arbejdskraft, hvor materiel m.v. eventuelt stilles til rådighed af Frederiksberg Kommune. Erfaringsmæssigt kræver frivillig arbejdskraft dog en væsentlig understøttende og koordinerende indsats, som i givet fald bør løses af initiativtageren bag NaboMøbler 2.0.

By-, Kultur-, og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der kun bør omdisponeres ressourcer til NaboMøbler 2.0 i en given periode af 5 måneder set i forhold til konsekvenserne lokalt set for byens borgere.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser, idet udgifter til renhold og oprydning, i forbindelse med afvikling af begivenheden, afholdes inden for det eksisterende renholdelsesbudget.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og Miljøudvalget

Historik

Indstilling 30. marts 2020, pkt. 99:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at udvalget beslutter, hvorvidt forslaget skal tiltrædes i form af den angivne løsningsmodel.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 30. marts 2020, pkt. 99:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at undersøge supplerende finansieringsmuligheder.

Bilag

BMU 25.11.2019

BMU 16.09.2019

Punkt 115: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og 2. viceborgmester Michael Vindfeldt om at hædre frederiksbergborgere, der kæmpede mod nazismen og for Danmark, demokrati og medmenneskelighed

05.01.00-G01-6-20

Resume

Kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og 2. viceborgmester Michael Vindfeldt har fremsat forslag om at hædre frederiksbergborgere, der under 2. verdenskrig kæmpede mod nazismen og for Danmark, demokrati og medmenneskelighed. Socialdemokratiet foreslår, at der kunne opkaldes en plads eller rejses en mindesten for frihedskæmperne på Frederiksberg.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at forslag om at hædre de frederiksbergborgere, som kæmpede mod nazismen og for Danmark, demokrati og medmenneskelighed tiltrædes, idet der udarbejdes et konkret forslag til en blivende markering af sabotageaktionen ved Forum i august 43.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag om at hædre de frederiksbergborgere, som kæmpede mod nazismen og for Danmark, demokrati og medmenneskelighed ved at navngive en plads eller rejse en mindesten for dem på Frederiksberg ikke tiltrædes.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse på mødet den 30. marts 2020. Udvalget bad forvaltningen om bl.a. en yderligere kvalificering af udgifter til en mindesten samt om forslag til andre måder, hvorpå frederiksbergborgere kan mindes / hædres, f.eks. gennem udstilling i rådhusalen, artikel/artikelserie i relevante blade / aviser / på nettet m.v. Forvaltningen kan på denne baggrund oplyse, at opstilling af en natursten i en størrelse af ca. 1 meters højde vil inkl. indgravning og fundament kunne udføres for ca. 50.000 kr. Opstilling af et mere monumentalt mindesmærke i tilskåret og poleret granit i 1,5 - 2 meters højde vil kunne udføres for ca. 150.000 kr. Hvis monumentet herudover skal udføres som kunstværk, må der påregnes yderligere udgift til kunstnerisk bearbejdning.

Forvaltningen kan ikke supplere med konkrete forslag til lokaliteter, der evt. vil kunne navngives / omdøbes for hædre frederiksbergborgere, der under 2. verdenskrig kæmpede mod nazismen og for Danmark, demokrati og medmenneskelighed. Der er forvaltningen bekendt ingen enkeltlokaliteter på Frederiksberg, som i særlig grad er knyttet til særligt markante begivenheder, personer eller grupper, som hensigtsmæssigt kan navngives / omdøbes. Den største enkeltstående begivenhed, som formentlig præger de fleste danskeres bevidsthed om krigens gang på Frederiksberg, er bombardementet af Den Franske Skole. Dette er markeret med et monument på Frederiksberg Allé. Der er endvidere flere steder opsat mindeplader for faldne modstandsfolk, f.eks. på Forchhammersvej 7, hvor 2 mænd (den ene Svend Tronbjerg, i øvrigt assistent i teknisk forvaltning i Frederiksberg Kommune) blev skudt, da Gestapo stormede de lokaler, som blev brugt som illegalt postkontor for post til Sverige.

Der vil formentlig også være flere, som husker sabotagen af Forum i 1943 gennemført af modstandsgruppen Holger Danske. Pladsen foran Forum kunne således være genstand for en overvejelse om omdøbning. Det er dog forvaltningens vurdering, det vil være mindre hensigtsmæssigt at omdøbe en plads, der kun for få år siden er blevet navngivet. Det skal i øvrigt for god ordens skyld i denne sammenhæng bemærkes, at Holger Danskes Vej på Frederiksberg ikke er navngivet efter modstandsgruppen, Navngivningen er foretaget i 1884 og således med direkte reference til den kendte sagnhelt. Med hensyn til markering på anden vis kan forvaltningen oplyse, at Frederiksberg Stadsarkiv efter drøftelse af forslaget har planlagt en historisk dækning af 75-året for afslutningen af 2. verdenskrig: På stadsarkivet hjemmeside vil der blive oprettet en temaside om emnet, ligesom der via Facebook vil blive udsendt en række historiske artikelopslag. Artiklernes fokus vil være på sabotageaktionen mod Forum - der markerer samarbejdspolitikens ophør, og en samlet opstilling af sabotageaktioner på Frederiksberg samt andre besættelsestidsemner såsom tyske flygtninge, de jødiske frederiksbergborgere mv.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 27. januar 2020 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt om at hædre frederiksbergborgere, der kæmpede mod nazismen og for Danmark, demokrati og medmenneskelighed.

Forslag om at hædre alle de mange frederiksbergborgere, som kæmpede mod nazismen og for Danmark, demokrati og medmenneskelighed ved at navngive en plads eller rejse en mindesten for dem på Frederiksberg.

Begrundelse:

I år fejrer vi 75-året for afslutningen af 2. verdenskrig. Mange frederiksbergborgere kæmpede i løbet af 2. verdenskrig med livet som indsats mod nazismen og besættelsesmagten og for et frit og demokratisk Danmark. De fortjener alle den største hæder. Derfor foreslår Socialdemokratiet, at Frederiksberg i forbindelse med 75-året for 2. verdenskrigs afslutning hædrer de mange borgere, som gjorde modstand og kæmpede for Danmark, demokrati og medmenneskelighed ved at opkalde en plads eller rejse en mindesten for dem på Frederiksberg.

Bemærkninger til forslaget:

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der ikke umiddelbart findes en oplagt lokalitet/plads, der kunne navngives i relation til frederiksbergske frihedskæmpere. Eventuelt navngivning af en plads i nærheden af 4. maj Kollegiet kunne overvejes, men denne lokalitet fremstår i dag udelukkende som parkeringsplads.

Fremstilling og montering af en mindesten med inskriptioner vil, afhængigt af udformning, kunne andrage op imod 150.000 kr., hvilket forvaltningen ikke umiddelbart har mulighed for at anvise finansiering af. Hvis der i givet fald prioriteres finansiering af en mindesten, vil forvaltningen kunne fremsætte forslag til udformning og inskription.

Det skal bemærkes, at kommunalbestyrelsen har besluttet at navngive det grønne anlæg mellem N.J. Fjords Allé og L.I. Brandes Allé efter frihedskæmperen Børge Outze. Forvaltningen arbejder på et arrangement, hvor anlægget navngives Børge Outzes Plads og vil vende tilbage med forslag til tidspunkt for arrangementet på et senere tidspunkt.

En mindesten kunne eventuelt senere foreslås placeret i dette anlæg.

Økonomi

Fremstilling og montering af en mindesten vil samlet kunne andrage op imod 150.000 kr., hvilket forvaltningen ikke umiddelbart har mulighed for at anvise finansiering af.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og Miljøudvalget, m, k.

Historik

Indstilling 30. marts 2020, pkt. 98:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag om at hædre de frederiksbergborgere, som kæmpede mod nazismen og for Danmark, demokrati og medmenneskelighed ved at navngive en plads eller rejse en mindesten for dem på Frederiksberg ikke tiltrædes.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 30. marts 2020, pkt. 98:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet udvalget ønskede en yderligere belysning af forslaget samt evt. andre muligheder for at hædre frederiksbergborgere, der kæmpede mod nazismen og for Danmark, demokrati og medmenneskelighed.