

DAGSORDEN Miljø- og Trafikudvalget 2026-29 d. 01-06-2026

Mødedato Mandag d. 01. juni 2026 kl. 19:00

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Lukket.....	3
Beslutning om årsrapport for klimatilpasning 2026.....	4
Beslutning om bestilling af gasbusser for at sikre stabil drift på linje 2A.....	6
Beslutning om valg af cykelstiløsning på Stæhr Johansens Vej og Emil Chr. Hansens Vej.....	9
Beslutning om placering af hundepark.....	13
Beslutning om udmøntning af Den Grønne Pakke - Nye miyawakiskove.....	16
Beslutning om klimahandlinger på mobilitetsområdet.....	18
Orientering om resultatet af screening af mulige Bus Rapid Transit-løsninger (BRT).....	22
Orientering om oversigt over skulpturer og monumenter på Frederiksberg.....	25
Drøftelse af katalog af udkast til effektiviseringer og besparelser til budget 2027.....	27

Punkt 96: Lukket

00.22.04-P35-8-25

Punkt 97: Beslutning om årsrapport for klimatilpasning 2026

00.16.00-G01-1-26

Resumé

Miljø- og Trafikudvalget får med denne sag forelagt "Årsrapport for klimatilpasning 2026" til godkendelse.

Rapporten indeholder en gennemgang af de indsatsområder og projekter, der er blevet arbejdet med inden for klimatilpasnings- og spildevandsområdet på Frederiksberg det seneste år.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- godkender "Årsrapport for klimatilpasning 2026".

Overskrift

Beslutning om Årsrapport for klimatilpasning 2026

Anledning

Årsrapport for Klimatilpasning 2026 redegør for det samlede arbejde, som i løbet af 2025 er udført med henblik på at nå de politiske mål på området. Rapporten beskriver endvidere, hvordan klimatilpasningsindsatsen påtænkes gennemført i det kommende år. Rapporten er rettet mod både interne og eksterne interessenter. Udvalgte emner fra årsrapporten vil blive forelagt og drøftet på et fællesmøde for Miljø- og Trafikudvalget, By- og Erhvervsstrategisk udvalg og Klima-, Plan- og Boligudvalget samt Frederiksberg Forsynings Bestyrelse den 1. juni 2026. Nedenfor er en kort gennemgang af status for klimatilpasning på Frederiksberg samt særlige fokusområder i 2026. For uddybning henvises der til Årsrapport for klimatilpasning 2026, der er vedlagt som bilag 1.

Status

Frederiksberg Kommune er godt i gang med at gøre byen robust over for et ændret klima. Der er anlagt i alt 67 klimatilpasningsprojekter, hvor bl.a. John Winthers Plads og Peter Bangs Vej blev anlagt i 2025. I projekterne tilstræbes det at opnå merværdier, fx med øget biodiversitet og forbedrede byrum.

Alle anlæg blev testet i august 2025, da Frederiksberg Kommune blev ramt af et skybrud. Skybruddet skabte oversvømmelser i byen, primært fordi kloaksystemet mange steder ikke har tilstrækkelig kapacitet til så store regnmængder. Klimatilpasningsanlæggene i byen blev fulgt via monitorering, og anlæggene fungerede som de skulle.

Der har i 2025 været særligt fokus på at tydeliggøre procedure for beredskab samt at igangsætte initiativer for at optimere vejristene i byen (jf. sagen "Beslutning om etablering af riste" behandlet i udvalget den 11. maj 2026). Sidstnævnte inklusiv samarbejde med borgerinitiativet vedrørende ristpassere (Dråben i havet).

For at komme helt i mål med at gøre byen robust over for skybrud skal grundejerne også selv sørge for at sikre deres ejendom mod de store regnhændelser. Borgerinformation om dette var også et fokus område i 2025 og er det fortsat. Forvaltningen samarbejder med Frederiksberg Forsyning om borgerdialog omkring klimatilpasning. Som led i dette fokus blev bl.a. holdt et fælles borgermøde i starten af 2026, hvor formålet var at vise, hvilke muligheder borgere har for at sikre deres egen ejendom. Derudover udarbejdes i fællesskab borgerrettede kommunikationsmateriale.

Fremadrettet fokus

Forvaltningen har en række særlige fokusområder i 2026:

Ændret lovgivning: Forvaltningen har fokus på to lovområder. Der er kommet en ny lov om finansiering af terrænnært grundvand. Forvaltningen skal i løbet af 2026 kortlægge områder, hvor terrænnært grundvand vurderes at kunne give skader på bygninger og anden infrastruktur. Derudover har staten varslet ændringer i rammerne for skybrudshåndtering, herunder mulig forlængelse af overgangsordning.

Standardiseret brug af bæredygtighedsanalyser: Forvaltningen arbejder på at udarbejde en enkel og standardiseret tilgang til udførsel af bæredygtighedsanalyser af kommende projekter som et grundlag for at identificere den mest bæredygtige

løsning. En bæredygtighedsanalyse indeholder en screening af en række forskellige parametre og en indledende LCA-beregning (LCA=livscyklusanalyse). Forvaltningen har sammen med Frederiksberg Forsyning afprøvet metoden ifm. med klimaprojektet på Azaleavej og forventer at udrulle metoden mere bredt på baggrund af erfaringerne herfra.

Monitorering: Forvaltningen arbejder på at udbygge monitoreringen af klimatilpasningsanlæggene for derved at kunne optimere anlæggene, så de bliver udnyttet mest muligt, samt at der kan tilbageholdes regnvand til vanding i endnu højere grad end i dag. 92 % af det vand, som Frederiksberg Gartner- og Vejservice vandede træer og blomster med i 2025, var opsamlet regnvand.

Åboulevard: Forvaltningen har ligeledes særligt fokus på deltagelse i processen omkring klimatilpasning af området omkring Åboulevard samt muligheder for åbning af Ladegårds å, som Københavns Kommune har igangsat i 2026. Formålet med processen er at klarlægge, hvilke forskellige scenarier for området der kan komme i spil i fremtiden. Processen forventes at blive forelagt politisk i starten af 2027. Der vil være et tæt samarbejdet med processen omkring Bispeengbuen og Københavns Kommunes projekter omkring Den Grønne Boulevard m.fl.

Udover de særlige fokusområder er der altid fokus på opstart af nye projekter og afslutning af igangværende projekter. Forvaltningen forventer at igangsætte 19 klimatilpasningsprojekter i 2026-2027. Derudover er Frederiksberg Forsyning i gang med at etablere tre skybrudstunneler, hvor Kalvebod Brygge Skybrudstunnel forventes færdig i 2027, og Valby Skybrudstunnel samt Svanemøllen Skybrudstunnel begge er under anlæg.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at udvalget godkender årsrapport for klimatilpasning 2026.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Årsrapport klimatilpasning 2026_fællesmøde

Punkt 98: Beslutning om bestilling af gasbusser for at sikre stabil drift på linje 2A

13.05.16-G01-2-26

Resumé

Linje 2A, der kører mellem Refshaleøen og Tingbjerg, og på Frederiksberg via Godthåbsvej, Rolighedsvej og Rosenørns Allé, har hen over vinteren haft problemer med at opretholde en stabil drift med de elbusser, der betjener linjen. Movia foreslår derfor, at København og Frederiksberg Kommune bestiller 8 af de gasbusser, der har kørt på linje 5C for at sikre en stabil drift på linjen frem til kontraktophør i udgangen af 2029. Med sagen indstilles det, at en andel af de afsatte midler til omstilling til elbusser disponeres til bestilling af 8 gasbusser. Formålet er at sikre en stabil drift på linje 2A og samtidig undgå, at elbusser ved behov erstattes af dieselbusser.

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 11. maj 2026, idet forvaltningen blev anmodet om at belyse, hvor ofte gasbusserne vil indgå i den almindelige drift. Sagen forelægges på den baggrund til udvalgets genbehandling.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- indstiller til Magistraten at disponere en andel af de afsatte midler til omstilling til elbusser til bestilling af 8 gasbusser for at sikre en stabil drift på linje 2A.

Overskrift

Beslutning om bestilling af gasbusser for at sikre stabil drift på linje 2A

Anledning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 11. maj 2026 sagen efter drøftelse, idet udvalget ønsker belyst, hvor ofte gasbusserne vil indgå i den almindelige drift.

Der vil i den almindelige drift på linje 2A indgå én gasbus dagligt. Busserne skal løbende ud at køre for at sikre, at der ikke er opstået fejl på busserne, og at de er klar, hvis der opstår et behov for at benytte dem. Der vil derfor på skift være én af de otte gasbusser, der indgår i den almindelige drift.

Det er svært at forudsige, hvad omfanget af behovet for at indsætte gasbusser bliver på sigt. Movia skønner på baggrund af hidtidige erfaringer, at der skal køres med gasbusser i drift i ca. 1-2 måneder i løbet af et år. I både 2024 og 2025 var det højest 5 dieselbusser, der blev indsat den samme dag.

Det bemærkes, at Københavns Borgerrepræsentation har tiltrådt sagen på møde den 21. maj 2026 under forudsætning af, at Frederiksberg Kommune gør det samme.

Sagsfremstilling af 11. maj 2026

Busserne på linje 2A var sammen med linje 18, de første elbusser på Frederiksberg. Linjen blev sat i drift i 2019. Grundet linjens lange rute fra Tingbjerg til Refshaleøen blev det besluttet, at busserne skulle lade op via pantografer (strømaftager der ved endestationerne overfører strøm til bussen). Dette har desværre vist sig at være en ustabil løsning, og alle øvrige elbusser er siden "besluttet med" opladning på operatørernes depoter.

Der har været udfordringer med pantografladerne i det offentligt byrum og tekniske problemer med selve busserne. Det har betydet, at der siden sommeren 2025 har været indsat dieselbusser på nogle afgangene for at kunne opretholde driften på linjen. Den kolde vinter har givet yderligere udfordringer, specielt med selve laderne, og der har fra årsskiftet været indsat op til seks dieselbusser på linjen. Fra starten af marts har der igen været stort set stabil drift med elbusser.

Den nuværende kontrakt udløber i december 2029. Der er således fortsat 3 år og 8 måneder med den nuværende pantografløsning. Lige nu er driften stabil, men erfaringen viser desværre, at det specielt i vintermånederne er svært at

opretholde en tilfredsstillende drift på linjen. Derfor vurderes det, at der er behov for supplerende tiltag for at sikre en stabil drift hele året.

Movia peger på to mulige løsninger for at opretholde en stabil drift:

1. Opsigelse af kontrakter

- Det vil være dyrt at komme ud af de nuværende kontrakter, og det vil tage 1½ til 2 år at gennemføre et udbud og få nye elbusser på linje 2A. Det vil dermed ikke løse udfordringerne i de to første af de tre kommende vinterperioder, der er tilbage i kontraktperioden.

2. Bestilling af 8 gasbusser

- København og Frederiksberg bestiller 8 af de gasbusser, der har kørt på linje 5C. De er 18 meter lange som de nuværende elbusser på linje 2A og kan dermed have lige så mange passagerer med.
- Der bliver stillet krav om, at drivmidlet er naturgas med biogascertifikat.
- Der indføres en minimumsfrekvens på ca. 15 minutter. Det vil kun være i de mest udfordrede situationer og i kortere perioder, hvor der er nedbrud på alle 4 pantografladere, at denne vil blive taget i brug. Det skal sammenlignes med, at der i januar og februar har været perioder, hvor passagererne i de værste tilfælde har ventet 30 og 40 minutter på linje 2A.
- Gasbusserne er et beredskab, men for at sikre, at busserne kan sættes ind på linjen, vil kunderne løbende opleve, at det er en gasbus, der betjener linjen. (Ydermere har de den turkisblå farve, som de har kørt med på linje 5C).

Nummer to løsning er den billigste og en løsning, der med det samme kan sikre, at brugerne oplever en stabil drift på linjen. Forvaltningen anbefaler derfor, at det er denne, der arbejdes videre med.

Økonomien i forhold til løsning 2:

- Bestilling af 8 gasbusser vil give en meromkostning for København og Frederiksberg kommune
- Meromkostningen er delt i tre former for udgift:
 1. En engangsudgift til klargøring af kørsel med gasbusserne.
 2. En fast årlig pris for at holde beredskabet med gasbusserne klar.
 3. En variabel pris for de perioder, hvor der bliver behov for fuld drift med gasbusserne. Det er svært at vurdere, hvor ofte det vil ske, men med de hidtidige erfaringer mener Movia, at der skal køres med gasbusser i ca. 1-2 måneder i alt i løbet af et år.
- For Frederiksberg vil udgiften i 2026 være ca. 365.000 kr.
- For Frederiksberg vil udgiften i 2027, 2028 og 2029 være ca. 555.000 kr. om året.

Den samlede udgift for Frederiksberg vil dermed være ca. 2 mio. kr. og højst 2,2 mio. kr. over fire år. Udgiften er et estimat og kan variere fra år til år afhængigt af blandt andet, hvor stort behov, der er for at bruge gasbusserne og gaspriserne, der tager afsæt i marts 2026-priser. Af bilag 1 fremgår et notat fra Movia om linje 2A, herunder bl.a. om den samlede økonomi.

Løsningen forudsætter, at begge kommuner beslutter at bestille de 8 gasbusser til linje 2A.

I aftalen er der en opsigelsesmulighed med seks måneders varsel, så der kan evalueres på brugen af gasbussenes efter f.eks. et år. Kommunerne vil derved have mulighed for at komme ud af aftalen, hvis driften på elbusser og pantografer på linje 2A bliver stabil. Dette vil kræve enighed mellem de to kommuner.

Ønsker kommunerne at bestille de 8 gasbusser, skal det meddeles Movia senest i starten af juni, da busoperatøren ellers videresælger de 8 gasbusser.

Anbefaling

Linje 2A er en vigtig A-bus gennem Frederiksberg. Der var desværre mange brugere der blev berørt, da linjen i vintermånederne kørte ustabil. Forvaltningen anbefaler derfor at gå videre med løsning 2, hvormed Frederiksberg Kommune støtter op om at bestille 8 gasbusser og på den måde sikre et beredskab på linje 2A. Københavns Kommune følger også Movias anbefaling og indstiller, at Københavns Kommune støtter op om, at bestille 8 gasbusser for at sikre en stabil drift på linje 2A. Løsningen forudsætter, at begge kommuner vedtager forslaget. Det behandles i Københavns Kommunes økonomiudvalg den 12. maj og i Borgerrepræsentationen den 21. maj 2026.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Udviklingen af elbusser er gået markant hurtigere end forventet, og det har været billigere at omstille busserne end forudsat, da Frederiksberg Kommune oprindeligt besluttede at afsætte midler til omstilling af alle buslinjerne i

kommunen. Der er derfor fortsat udisponerede midler til omstillingen af elbusser. Den ekstra udgift til bestilling af gasbusser på ca. 2 mio. kr. og højst 2,2 mio. kr. over de næste fire år vil kunne afholdes inden for disse afsatte midler.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten

Historik

Indstilling, den 11. maj 2026, punkt 93:

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- indstiller til Magistraten at disponere en andel af de afsatte midler til omstilling til elbusser til bestilling af 8 gasbusser for at sikre en stabil drift på linje 2A.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 11. maj 2026, punkt 93:

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse, idet udvalget ønsker belyst, hvor ofte gasbusserne vil indgå i den almindelige drift.

Bilag

Notat fra Movia Linje 2A og mulighed for stabil drift

Punkt 99: Beslutning om valg af cykelstiløsning på Stæhr Johansens Vej og Emil Chr. Hansens Vej

05.04.06-P20-1-25

Resumé

I Budget 2025 er der afsat midler til projektering af cykelstier på Stæhr Johansens Vej og Emil Chr. Hansens Vej samt disponeret midler til anlæg i 2026 og 2027. Målet er at øge trygheden og trafikikkerheden og dermed øge antallet af børn og voksne, som vælger at tage cyklen.

Miljø- og Trafikudvalget godkendte den 27. oktober 2025 at sende to skitseforslag i borgerhøring med henblik på beslutning om, hvilken løsning der skal udføres.

Borgerhøringen er nu gennemført, og udvalget får med denne sag forelagt resultatet af høringen og den øvrige interessentinddragelse samt forvaltningens anbefaling vedrørende valg af løsning. Forvaltningen anbefaler, at skitseforslag 2 vælges. Anbefalingen er baseret på interessentinddragelsen, ligesom det er forvaltningens vurdering, at dette forslag er bedst for trafikikkerhed, tryghed og byrumskvalitet.

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på mødet den 9. marts 2026 (punkt 38), idet udvalget ønskede en besigtigelse. Besigtigelsen blev afholdt den 4. maj 2026. Udvalget udsatte efterfølgende sagen på mødet den 11. maj 2026, idet udvalget ønsker belyst, hvornår valget påvirker trafikken i relation til Ny Søndervang. Sagen forelægges på den baggrund til udvalgets genbehandling.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. indstiller til Magistraten at godkende skitseforslag 2 som cykelstiløsning med henblik på efterfølgende detailprojektering og anlæg - og
2. indstiller til Magistraten at meddele anlægsbevilling på i alt 10,39 mio. kr. til anlæg, finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet med 7,39 mio. kr. i 2026 og med 3,0 mio. kr. i 2027.

Overskrift

Beslutning om valg af cykelstiløsning på Stæhr Johansens Vej og Emil Chr. Hansens Vej

Anledning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 11. maj 2026 sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at undersøge, hvornår valget påvirker trafikken i relation til Ny Søndervang.

De to skitseforslag vil ikke påvirke biltrafikken til Ny Søndervang:

En ensretning eller vejlukning for biltrafikken på Emil Chr. Hansens Vej får ikke betydning for trafikken til og fra Ny Søndervang. Der er etableret en servicevej øst for Ny Søndervang (mellem Ny Søndervang og Frederiksberg Forsyning) med adgang fra Stæhr Johansens Vej, som håndterer parkering, varelevering, brandredning, afsætning mm.

I krydset Nyelandsvej/Emil Chr. Hansens Vej er der planer om at bygge et nyt plejecenter, hvor Plejehjem Søndervang ligger i dag. En ensretning eller vejlukning for biltrafikken på Emil Chr. Hansens Vej får heller ikke betydning for trafikken til det kommende byggeri, da der bliver vejadgang fra enten Nyelandsvej eller Emil Chr. Hansens Vej (på den del af strækningen, som ikke lukkes for biltrafik).

Sagsfremstilling af 11. maj 2026

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på mødet den 9. marts 2026 med henblik på besigtigelse, jf. punkt 38. Besigtigelsen fandt sted mandag den 4. maj 2026.

Det bemærkes, at tidsplanen skitseret i sagen af 9. marts (nedenfor) er korrigeret, således at det endelige detailprojekt planlægges forelagt udvalget til godkendelse i 4. kvartal 2026 med henblik på anlæg i 2027.

Sagsfremstilling af 9. marts 2026

I Budget 2025 er der afsat midler til projektering af cykelstier på Stæhr Johansens Vej og Emil Chr. Hansens Vej samt disponeret midler til anlæg i 2026 og 2027. Målet er at øge trygheden og trafikikkerheden og dermed øge antallet af børn og voksne, som vælger at tage cyklen.

Miljø- og Trafikudvalget godkendte den 27. oktober 2025 at sende to skitseforslag i borgerhøring. De to forslag er:

- Skitseforslag 1: Emil Chr. Hansens Vej ensrettes for biltrafik mod syd fra Nylandsvej til Stæhr Johansens Vej for at skabe plads til cykelstier. Stæhr Johansens Vej forbliver dobbeltrettet for både cykler og biler
- Skitseforslag 2: Emil Chr. Hansens Vej lukkes for biltrafik mellem La Cours Vej og Stæhr Johansens Vej, og der etableres her et grønt byrum med dobbeltrettet gang- og cykelforbindelse. Emil Chr. Hansens Vej ensrettes for biltrafik mod nord fra La Cours Vej til Nylandsvej for at skabe plads til cykelsti. Stæhr Johansens Vej forbliver dobbeltrettet for både cykler og biler

De to skitseforslag fremgår af bilag 1 og bilag 2. Protokol for Miljø- og Trafikudvalgets behandling af sagen den 27. oktober 2025 fremgår af bilag 3, mens bilag 4 indeholder en mere detaljeret beskrivelse af de to skitseforslag, herunder trafikale konsekvenser.

Forvaltningen anbefaler, at skitseforslag 2 godkendes som grundlag for den videre detailprojektering. Skitseforslag 2 anbefales af følgende årsager:

- Giver den største forbedring af tryghed og trafikikkerhed for personer til fods og på cykel
- Skaber et nyt byrum med mulighed for grønt, siddemuligheder og oplevelser for de mange børn, unge og ældre, der færdes i området
- Forslaget foretrækkes af de tre største destinationer på strækningen; TEC, Skolen på la Cours Vej og Søndervang Plejehjem
- Forslaget foretrækkes af flest i borgerhøringen (NB: Ca. 50 % af høringssvarene peger på ulemper fremfor at pege på ét forslag (fremfor et andet). Resultat af interessentinddragelsen og mulighed for at imødekomme bekymringer fremgår i afsnittet nedenfor.
- Forslaget er det, der bedst understøtter kommunens mobilitetspolitik og strategi for bynatur og biodiversitet

Afviklingen af biltrafik forventes at fungere fornuftigt i begge løsninger, da antallet af biler allerede er lavt (500-1000 biler dagligt). Vejlukningen for biltrafik, der indgår i skitseforslag 2, har været i effekt i ca. to år som følge af byggeriet af Ny Søndervang uden at skabe større problemer, dog med gener i form af bil-genvejskørsel via Dalgas Haves parkeringsplads. Gener, som det imidlertid vurderes, kan mindskes via afbødeforanstaltninger i dialog med ejeren af Dalgas Have.

Resultat af interessentinddragelsen (borgerhøring og dialogmøder)

De to skitseforslag var i høring på kommunens høringsportal i perioden 10. november-7. december 2025.

Høringen gav følgende resultat:

- 6 høringssvar (13%) fortrækker forslag 1, primært fordi løsningen giver størst fleksibilitet for biltrafikken, og det i højere grad reducerer risikoen for gennemkørsel via Dalgas Haves parkeringsområde
- 17 høringssvar (36%) foretrækker forslag 2, primært fordi det vurderes som bedst for trafikikkerhed og tryghed samt som følge af mulighed for nyt grønt byrum.
- 24 høringssvar (51%) ønsker hverken forslag 1 eller 2 primært pga. bekymring for biltrafik gennem Dalgas Haves private parkeringsområde. Derudover er der bekymring for indskrænkningen af fortovsbredden på dele af Stæhr Johansens Vej med 0,3-0,9 m. (som indgår i begge forslag).

Som supplement til borgerhøringen har forvaltningen haft møde med de største institutioner på strækningen. Institutionerne er positive over for planerne om cykelsti. Både TEC, Skolen på la Cours Vej, og Søndervang Plejehjem har sendt mail til forvaltningen, hvor de anbefaler skitseforslag 2. Deres høringssvar fremgår af bilag 6. I bilag 6 er det også muligt at læse alle høringssvar fra borgerne i fuld længde.

Koordinering med andre projekter

Der skal gennemføres et klimatilpasningsprojekt på Emil Chr. Hansens Vej. Cykelsti- og klimatilpasningsprojektet projekteres og anlægges samtidigt for at sikre en koordinering og synergi.

Byggeriet af et nyt plejehjem/plejeboliger, hvor Plejehjemmet Søndervang ligger i dag, forventes påbegyndt i 2028. Det er ikke forventningen, at de kommende cykelstier vil blive gravet op ifm. eventuel etablering af byggeplads på Emil Chr. Hansens Vej. Det er endvidere forvaltningens vurdering, at ændringerne i tilkørselsforhold forårsaget af cykelstiprojektet ikke vil besværliggøre byggeriet i nævneværdig grad (uanset om forslag 1 eller 2 vælges), da der fortsat er adgang til området fra både Nyelandsvej og Emil Chr. Hansens Vej. Forvaltningen vurderer derfor ikke, at det er nødvendigt at udskyde cykelstiprojektet og de deraf følgende forbedringer for børn og andre der færdes i område til efter byggeriet af nyt plejehjem/plejeboliger.

Den videre proces

Når valg af løsning er truffet, igangsættes detailprojektering. Forvaltningen forventer at kunne forelægge det endelige detailprojekt til godkendelse i udvalget i 3. kvartal 2026. Forudsat forslag godkendes uden større ændringer forventes anlæg udført ultimo 2026-2027.

Vælges det anbefalede forslag 2, som også indeholder nyt byrum, er det forvaltningens ambition som led i detailprojekteringen at gennemføre en samskabelsesproces med Skolen på la Cours Vej, TEC og/eller Ny Søndervang. Formålet er at få et endnu bedre projekt ved at inddrage børn, unge og ældre fra området i udformningen af det nye byrum.

Vælges det anbefalede forslag 2, vil forvaltningen endvidere kontakte boligforeningen Dalgas Have dels for kommentarer og ønsker til udformning af byrum, dels med henblik på sammen at finde en løsning, der kan reducere gennemkørende biltrafik gennem deres parkeringsplads (mulighederne herfor vurderes gode).

Uanset, hvilket forslag der vælges, vil forvaltningen i samarbejde med Frederiksberg Forsyning undersøge mulighederne for at udvide fortovsbredden på Stæhr Johansens Vej, som en del af projektet, ved at inddrage den eksisterende bøgehæk langs Frederiksberg Forsyning.

Det bemærkes desuden, at der er afsat 200.000 kr. årligt til afledt drift, beløbet er gældende uanset om forslag 1 eller 2 vælges. Den afledte drift bliver udmøntet, så snart projektet er anlagt.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at skitseforslag 2 godkendes som grundlag for den videre detailprojektering med henblik på anlæg i 2026 og 2027.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Der er i budget 2026 afsat følgende midler til projektet:

2026: 7,39 mio. kr.

2027: 3,00 mio. kr.

Forvaltningen indstiller, at der meddeler anlægsbevilling på i alt 10,39 mio. kr. til anlæg i 2026 og 2027.

Der er afsat 200.000 kr. årligt til afledt drift.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

Historik

Indstilling, den 9. marts 2026, punkt 38:

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. indstiller til Magistraten at godkende skitseforslag 2 som cykelstiløsning med henblik på efterfølgende detailprojektering og anlæg - og
2. indstiller til Magistraten at meddele anlægsbevilling på i alt 10,39 mio. kr. til anlæg, finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet med 7,39 mio. kr. i 2026 og med 3,0 mio. kr. i 2027

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 9. marts 2026, punkt 38:

Miljø- og trafikudvalget udsatte sagen med henblik på besigtigelse.

Indstilling, den 11. maj 2026, punkt 87:

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. indstiller til Magistraten at godkende skitseforslag 2 som cykelstiløsning med henblik på efterfølgende detailprojektering og anlæg - og
2. indstiller til Magistraten at meddele anlægsbevilling på i alt 10,39 mio. kr. til anlæg, finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet med 7,39 mio. kr. i 2026 og med 3,0 mio. kr. i 2027.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 11. maj 2026, punkt 87:

Udvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at undersøge, hvornår valget påvirker trafikken i relation til Ny Søndervang.

Bilag

Bilag 1 - Skitseforslag 1

Bilag 2 - Skitseforslag 2

Bilag 3 - MTU, Beslutning af 27.10.25

Bilag 4 - Eksisterende forhold og trafikale konsekvenser ved de 2 skitseforslag, rev. 21.10

Bilag 5 - Opsummering af borgerhøring

Bilag 6 - Oversigt over alle høringssvar fra borgere og interessenter

Bevillingsskema

Punkt 100: Beslutning om placering af hundepark

04.01.00-G01-231-25

Resumé

Der er i Budget 2026 afsat midler til etablering af en yderligere hundepark på Frederiksberg. Der foreslås i denne sag tre steder til placering. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- beslutter placering af den nye hundepark på en af de tre placeringer, som er foreslået i sagen.

Overskrift

Beslutning om placering af hundepark

Anledning

I Budget 2026 er der afsat 150.000 kr. til etablering af en ny hundepark. I denne sag foreslås placeringer til hundeparken.

Det er forvaltningens erfaring, at hundeparker gerne skal etableres på et areal på minimum 250 m² – og gerne større, hvis forholdene tillader det. Erfaringer fra eksisterende hundeparker viser, at anlæg på omkring 200 m² ofte opleves som for små af brugerne. Som følge heraf udvides hundeparken i Aksel Møllers have i forbindelse med et klimaprojekt. En større hundepark giver bedre plads til hundenes bevægelse, mindsker risikoen for konflikter mellem hunde og skaber samtidig en mere robust løsning i forhold til slid på arealet.

Materialer og udformning

Forvaltningen anbefaler, at hundegårde etableres med en grusbelægning, da græs hurtigt nedslides og bliver mudret i vådt vejr. Grus er et driftssikkert valg, da det er relativt enkelt at udbedre eventuelle huller og slidspor.

Herudover er det nødvendigt at hegne hundegården. Forvaltningen foreslår samme hegn som i Egernvejsanlægget, jf. bilag 1.

Herudover foreslås hundegården forsynet med sten og stammer til aktivering af hundene. Herudover bør der også være opholdsmulighed for hundeejerne, jf. bilag 1.

Forslag til placering

Forvaltningen kan foreslå tre mulige placeringer, hvor der pladmæssigt er muligt at etablere en hundepark for de afsatte 150.000 kr. inkl. 10 % til projektering. Kort i bilag 2 viser eksisterende hundeparker og forslag til nye. Af bilag 3 fremgår fotos af de foreslåede placeringer.

Forvaltningen foreslår følgende placeringer:

- Søfronten
- Glahns Allé
- Malthe Bruuns Anlægget

Der er lagt vægt på:

- En god størrelse
- Områdernes nuværende rekreative værdier
- Afstand til andre hundeparker
- Gener for naboer

Søfronten

Størrelse: 250 m²

I den nordlige ende af Søfronten findes et areal, som vil kunne anvendes til etablering af hundepark.

Hundeparken vil kunne placeres i et grønt område ved Søfronten med en central beliggenhed tæt på søerne. Området benyttes allerede i dag flittigt til luftning af løse hunde, og placeringen vurderes derfor at have et stort brugerpotentiale blandt hundeluftere i området.

Der vil fortsat være omkringliggende grønne områder i Søfronten, som kan anvendes til andre rekreative formål. Borgere, der ikke ønsker kontakt med hunde, vil derfor fortsat have mulighed for at opholde sig i området uden for hundeparken.

Arealet er kuperet terræn, og hundeparken vil ligge tæt på bebyggelse på modsatte side af søerne.

Glahns Allé (v. Den grønne Sti mod ved Roskildevej)

Størrelse: 200-250 m²

Arealet bruges i dag kun af et fåtal af borgere, hvilket betyder at etablering af en hundepark vil have begrænset påvirkning på nuværende brug.

For at få plads til hundeparken vil en del af bøgehækken skulle reduceres, og noget af den skal fjernes. Der er mange boliger i området og dermed potentielt mange hundeejere, som vil kunne få glæde af en hundepark i området.

Hvis hundeparken placeres her, vil hundeparken blive tænkt sammen med områdefornyelsen på Roskildevej.

Malthe Bruuns Anlægget

Størrelse: 250 m²

I den østlige ende af Malthe Bruuns Anlægget er et areal, hvor der står en stor, ældre bøg samt nogle nedgravede trampoliner i terræn, som i dag benyttes i meget begrænset omfang. Træet vil blive bevaret, mens trampoliner vil blive fjernet. Forvaltningen ser på mulighederne for enten at genplacere trampolinerne et andet sted i anlægget eller erstatte med et andet legeredskab.

Arealet ligger tæt på Lindevangsparken, som allerede tilbyder grønne rekreative muligheder for områdets borgere. Etablering af en hundepark i Malthe Bruuns Anlægget vurderes derfor ikke at begrænse adgangen til grønne opholdsarealer i nærområdet, da Lindevangsparken ligger umiddelbart i nærheden. Et yderligere plus er, at arealet allerede er delvist hegnet. Det vil give de hundeejere, der i dag benytter Lindevangsparken til hundeluftning mulighed for at lade deres hunde løbe frit, hvis der etableres en hundegård her.

Arealet ligger tæt på trafikerede veje, og boliger ligger tæt på den mulige placering. En stor del af den eksisterende plæne skulle inddrages til hundeparken. Dog vil der fortsat være plads til ophold mv. i den anden del af anlægget.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at udvalget tager stilling til hundeparkens placering.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser, da midlerne er bevilget.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1 - Reference Egernevej hundepark

Bilag 2 - Oversigtskort over eksisterende hundeparker og mulige placeringer

Bilag 3 - Billeder af mulige placeringer for ny hundepark

Punkt 101: Beslutning om udmøntning af Den Grønne Pakke - Nye miyawakiskove

04.01.10-G01-4-25

Resumé

Der er i budget 2026 afsat 20 mio. kr. til en grøn pakke fordelt i 2026, 2027 og 2028. I denne sag forelægges udvalget forslag til udmøntning af midlerne til nye miyawakiskove. Forvaltningen foreslår, at der anlægges én stor miyawakiskov på ca. 200 m² på Kristian Zahrtmanns Plads i 2026 for de afsatte 200.000 kr., og at der i 2027 etableres en miyawakiskov på Stig Lommers Plads. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. godkender forslag om etablering af én stor miyawakiskov på 200 m² på Kristian Zahrtmanns Plads for de afsatte midler i 2026, som foreslået i sagen, og
2. godkender forslag om etablering af miyawakiskov på Stig Lommers Plads for de afsatte midler i 2027, som foreslået i sagen.

Overskrift

Beslutning om udmøntning af Den Grønne Pakke - Nye miyawakiskove

Anledning

Der er i Budget 2026 afsat 20 mio. kr. til en såkaldt "grøn pakke" fordelt i 2026, 2027 og 2028. Midlerne for 2026 er bevilget af kommunalbestyrelsen den 8. december 2025.

Et af projekterne i den grønne pakke er nye miyawakiskove. Der er afsat 200.000 kr. årligt i henholdsvis 2026 og 2027.

En større skov fremmer både biodiversitet og 'skovoplevelsen'

Forvaltningen foreslår, at midlerne bruges til etablering af to større miyawakiskove frem for flere mindre skove, da større grønne områder dels er godt for biodiversiteten, dels giver brugerne en højere rekreativ værdi. Hertil kommer, at det er vanskeligt at finde flere egnede arealer til mindre skove end der, hvor der allerede er etableret mindre miyawakiskove.

Større sammenhængende "skovarealer" giver bedre forudsætninger for at udvikle levesteder og fremme biodiversiteten, så flere forskellige arter af planter, insekter og smådyr flytter ind. De nye levesteder vil også være mere stabile over tid på større arealer frem for mindre. Samtidig giver en større miyawakiskov bedre muligheder for ophold, sansning og naturoplevelser for besøgende i skoven, og der kan indarbejdes små stiforløb eller opholdspunkter, der inviterer forbipasserende ind. Der vil også kunne skabes bedre rammer for formidling af natur og biodiversitet, så skoven bidrager med pædagogiske og læringsmæssige oplevelser udover at fremme biodiversiteten.

Forvaltningen vil i øvrigt i lighed med andre projekter tænke fuglekasser ind i projekterne.

Miyawakiskov på Kristian Zahrtmanns Plads i 2026

Forvaltningen foreslår, at der i 2026 anlægges miyawakiskov på Kristian Zahrtmanns Plads (se billede i bilag 1).

Placeringen ved Kristian Zahrtmanns Plads rummer i dag et sammenhængende grønt areal, hvor der er gode muligheder for at etablere en miyawakiskov ved halvceirklen ved transformerstationen. De eksisterende træer vil blive bevaret og indtænkt som en del af den fremtidige miyawakiskov. En omlægning til skov vil kunne højne naturværdierne på arealet betydeligt, øge artsdiversiteten, skabe føde og levesteder for insekter og fugle samt forbedre jordbunden og mikroklimaet.

Pladsen ligger centralt i byområdet med mange daglige brugere og forbipasserende. En miyawakiskov på denne placering vil være meget synlig og kan fungere som et konkret eksempel på, hvordan kommunen arbejder aktivt med biodiversitet og klimahensyn i byens rum.

Det giver gode muligheder for at formidle viden om biodiversitet, skabelæringsrum for børn og borgere i lokalområdet og styrke den lokale identitet og være med til, at beboerne tager ejerskab for byens grønne områder.

Placeringen vurderes desuden som særligt velegnet i forhold til etablering og efterfølgende drift.

Miyawakiskov i 2027 på Stig Lommers Plads

De afsatte midler i 2027 foreslår forvaltningen at tænke sammen med reovering af Stig Lommers Plads (at etablere en miyawakiskov ifm. reoveringen af pladsen). Billede af Stig Lommers Plads fremgår af bilag 2. Miyawakiskoven vil blive tænkt sammen med den samlede projektering af pladsen. Dette arbejde foretages i 2027. Den konkrete placering af skoven på pladsen sker i forbindelse med projektering af pladsen i 2027.

En omlægning til skov på den nuværende flisebelagte plads vil kunne højne naturværdierne på arealet betydeligt, øge artsdiversiteten, skabe føde og levesteder for insekter og fugle samt forbedre jordbunden og mikroklimaet. Ved en ny projektering af pladsen forventes det, at der kommer et større brug af arealet.

Forslagene har været forelagt det Grønne Råd, der er enige i prioriteringen.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at de afsatte midler bruges på etablering af to større skove frem for flere mindre arealer, da større grønne arealer styrker biodiversiteten og skaber højere rekreativ værdi for brugerne af området. I 2026 anbefaler forvaltningen Kristian Zahrtmanns Plads, da naturværdierne vil øges fra de nuværende buske, og det gavner biodiversiteten og kvaliteten for brugerne mest at samle midlerne til én større skov frem for flere mindre små skove. I 2027 anbefaler forvaltningen at etablere miyawakiskov på Stig Lommers Plads i forbindelse med, at pladsen reoveres, da det her vil give stor værdi for byrummet at erstatte noget af den hårde flisebelægning med grønne kvaliteter.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser, idet midlerne allerede er bevilget.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1 - Kristian Zahrtmanns Plads

Bilag 2 - Stig Lommers Plads

Punkt 102: Beslutning om klimahandlinger på mobilitetsområdet

01.30.10-G01-3-25

Resumé

I denne sag præsenteres opmærksomhedspunkter ift. opfyldelsen af klimaplanens mål på mobilitetsområdet. Udvalget forelægges samtidig forslag til supplerende klimahandlinger på mobilitetsområdet til godkendelse. Der er tale om handlinger, der kan bidrage til at nå målene, og som anbefales igangsat via omdisponering af 2026 midler i klimafonden. På den baggrund bedes udvalget beslutte, om der skal igangsættes supplerende klimahandlinger på mobilitetsområdet og i givet fald hvilke.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. godkender, at der igangsættes supplerende mobilitetsrelaterede klimahandlinger for 2,9 mio. kr. som foreslået i sagen,
2. indstiller at anvende overskydende 2026 klimafondsmidler til at finansiere de mobilitetsrelaterede klimahandlinger, og
3. indstiller at overføre bevillingen på 4,2 mio. kr. til klimafondsprojektet Fremrykning af 100% elbusdrift fra Magistraten til Miljø- og Trafikudvalget i 2026.

Overskrift

Beslutning om klimahandlinger på mobilitetsområdet

Anledning

Mobilitet er et af de vigtigste fokusområder for klimaplanen, da transportsektoren udgør en stor andel af kommunens geografiske CO₂-udledninger som følge af den trafik, der sker inden for kommunens grænser. Endvidere udgør mobilitet den absolut største andel af borgernes forbrugsudledninger, herunder udledninger fra borgernes kørsel uden for kommunens grænser samt fra produktion af borgernes køretøjer og disses drivmidler.

Forvaltningens status på implementering af klimaplanens handlinger på mobilitetsområdet viser, at implementeringen generelt forløber tilfredsstillende, men at de besluttede handlinger ikke vurderes at være tilstrækkelige for at nå klimaplanens mål for mobilitet. Dette gælder særligt mål for reduktion af geografiske CO₂-udledninger fra transport og omfanget af km kørt med personbiler samt ønsket om en reduktion af forbrugsrelaterede CO₂-udledninger (se i øvrigt status på målopfyldelse i bilag 1).

Samtidig har det vist sig billigere end forventet at omstille busserne på Frederiksberg til el. Der er derfor overskydende midler i klimafonden dedikeret til indsatser vedr. mobilitet (dette gælder også, såfremt udvalget eventuelt beslutter at afsætte midler til gasbusser på Linje 2A, jf. separat sag på dagsordenen). Disse overskydende midler foreslår forvaltningen benyttes til supplerende tiltag, der vil bidrage til at nå klimamålene på mobilitetsområdet.

Tiltagene, der foreslås gennemført for overskydende 2026 midler, fremgår af nedenstående tabel 1. Tiltagene omfatter konkrete projekter, der kan udføres inden for relativt kort tid, bl.a. projekter rettet mod fremme af gang og cykling til skole samt optimering af busdriften. Desuden foreslås tiltag, der kan skabe beslutningsgrundlag for projekter, som i større skala kan bidrage til CO₂-reduktion ved at fremme alternativerne til kørsel i egen bil. Projekter af denne type er bl.a. koncept for trafikører, strategi og handleplan for ITS samt fremme af delemobilitet i Hospitalshaven.

Også andre tiltag end projekterne i tabel 1 kan bidrage til at understøtte klimaplanens mål for mobilitet. Tabel 2 (længere nede) indeholder projekter, som også vurderes at kunne bidrage positivt til at nå målene i klimaplanens mobilitetsspor, men som ikke er prioriteret på samme niveau af forvaltningen. Ønskes projekter i tabel 2 udført, skal projekter i tabel 1 for et tilsvarende beløb udgå. Projekterne i tabel 1 og 2 er uddybende beskrevet i bilag 2.

Generelt gælder, at tiltagene nævnt i tabel 1 og 2 også understøtter målene i kommunens mobilitetspolitik. Hovedparten af tiltagene indgik således i bilag 2 i ”Status på Mobilitetspolitikken” forelagt Miljø- og Trafikudvalget den 18. august 2025.

Tabel 1: Anbefalede projekter

Nr.	Anbefalede projekter	Vurdering af effekt	Prisoverslag (kr.)
1	Projektering af tiltag til optimering af busfremkommelighed (jf. separat punkt på dagsordenen).	Lav (Geografiske udledninger)	550.000
2	Plan for trafikøer på Frederiksberg mhp. at reducere gennemkørende biltrafik og gøre alternativer til bil mere konkurrencedygtige, samtidig frigøres areal til nye træer (kan kobles til screening af vejareal, jf. tabel 2, eller udføres alene).	Mellem (Geografiske udledninger)	250.000
3	Strategi og handlingsplan for ITS med særligt fokus på signalstyring, herunder AI-styrede signaler. Fokus på driftseffektivitet og signalstyring, der afspejler mål i mobilitetspolitikken, herunder tilgængelighed.	Mellem (Geografiske udledninger)	400.000
4	Understøtte etablering af højkvalitets delemobilitet i Hospitalshaven fra dag 1 bl.a. via markedsdialog med operatører af delemobilitet og ressourcer til at understøtte opstart.	Høj (Geografiske samt forbrugsbaserede udledninger)	700.000
5	Forstærket indsats for at fremme gang og cykling til skole/uddannelse og fritidsaktiviteter inkl. informationsindsats og styrket infrastruktur koblet til tryghedszoner (jf. tiltag besluttet via Trafiksikkerhedspuljen).	Lav (Geografiske samt forbrugsbaserede udledninger)	1.000.000
	I alt		2.900.000

Resultaterne af projekterne vil forelægges udvalget mhp. beslutning om eventuelle næste skridt. Hvad angår projektet om forstærket indsats for cykling og gang til skole/uddannelse og fritid, vil udvalget få projektforslag til godkendelse inden udførsel.

Tabel 2: Alternative projekter

Nr.	Alternative projekter	Vurdering af effekt	Prisoverslag (kr.)
1	Samarbejde med erhvervsområde(r) i Ballerup/Gladsaxe om forsøg med "trængsels-belønning" til frederiksbergborgere, der vælger at pendle på cykel over længere afstande.	Høj (Forbrugsbaserede udledninger)	400.000
2	Handelsgader: Kortlægning af mulighed for et tydeligere trafikhierarki, mere grønt samt bedre forhold for butikker og ophold på Gl. Kongevej, Falkoner Allé og Godthåbsvej kobles til den samlede indsats for "Liv i byen" og mål om at	Mellem (Geografiske samt forbrugsbaserede udledninger)	600.000

	fremme en "kort-turs kultur"/forbrug lokalt.		
3	Analyse af mulighed for indføre 0-emissionszoner (jf. mål i Kommuneplan 2025) (pt. afventer forvaltningen resultat af Kbh. Kommunes ansøgning om etablering af zone på indre Vesterbro).	Mellem (Geografiske udledninger)	500.000
4	Optimeret brug af vejareal: Screening af mulighed for at frigøre plads til træer, ophold, gang og cykel via ensretning for biler af mindre veje, nedlæggelse af svingbaner mv.	Mellem (Geografiske udledninger)	500.000
5	Frederiksberg Kommune som foregangseksempel for CO ₂ -venlig medarbejdertransport; initiativer til fremme af brug af cykel, gang og kollektiv transport til arbejde og i arbejdstiden.	Høj (Geografiske samt forbrugsbaserede udledninger)	300.000

Hvad angår projektet med forsøg med "trængselsbelønning", har forvaltningen været i indledende dialog med Ballerup og Gladsaxe Kommune, Stockholm Kommune og DTU. Alle parter har udtrykt interesse for et samarbejde. Igangsættes projektet i regi af denne sag, udarbejdes et konkret forslag til set-up, som forelægges for udvalget forud for udførsel af projektet.

Af bilag 3 fremgår en let bearbejdet udgave af en figur fra DTU, der visualiserer den overordnede CO₂-effekt af forskellige typer mobilitetsindsatser. Figuren har inspireret forslagene til handlinger i denne sag. Som det fremgår af figuren, har flere af de mest virkningsfulde indsatser fokus på restriktioner på brug af privatbil, fx via vejafgifter samt adgang til og/eller pris for parkering.

Miljø- og Trafikudvalget får på mødet den 8. juni forelagt en status på det nyligt gennemførte nationale forsøg med vejafgifter. Herudover drøftede udvalget "bilparkering" på mødet den 20. april 2026 i forbindelse med behandlingen af resultatet af parkeringsundersøgelse (sag nr. 70). Tiltag, der adresserer disse temaer, indgår derfor ikke i denne sag.

Det forventes ikke, at alle midlerne vil kunne nå at blive brugt i 2026. Der vil i givet fald blive ansøgt om overførsel af midler til senere budgetår.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at udvalget godkender, at de overskydende 2026-klimafondsmidler disponeres til klimahandlinger inden for mobilitet, som foreslået i tabel 1.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Med godkendelse af sagen overføres bevillingen vedr. klimafondsprojektet Fremrykning af 100% elbusdrift fra Magistraten til Miljø- og Trafikudvalget i 2026. Der overføres 4,2 mio. kr. i 2026.

Det bemærkes, at 2026-klimafondsmidlerne ikke disponeres fuldt ud med denne sag. Der fastholdes en reserve på 750.000 kr. til brug, såfremt der i indeværende år opstår et uforudset udgiftsbehov relateret til omstillingen af busdriften til el. Disponeres reserven ikke i år, overføres den til 2027.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

Bilag

Bilag 1 Status på klimamål ifm. mobilitet

Bilag 2 Supplerende klimahandlinger på mobilitetsområdet

Bilag 3 CO2-effekt af typer af mobilitetsindsatser

Bevillingsskema - klimafondsmidler

Punkt 103: Orientering om resultatet af screening af mulige Bus Rapid Transit-løsninger (BRT)

13.05.00-G01-1-25

Resumé

Miljø- og Trafikudvalget orienteres med denne sag om resultatet af screeningen af mulige BRT-løsninger. Screeningen viser, at BRT-løsninger er særdeles vanskelige og omkostningskrævende at implementere på Frederiksberg, hvorfor yderligere undersøgelse af BRT eller BRT-lignende tiltag ikke anbefales. Som led i screeningen er endvidere identificeret en række mulige mindre tiltag, der kan forbedre busfremkommeligheden i byen.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- tager screening af Bus Rapid Transit (BRT) og BRT-lignende løsninger til efterretning.

Overskrift

Orientering om resultatet af screening af mulige Bus Rapid Transit-løsninger (BRT)

Anledning

Frederiksberg Kommunes mobilitetspolitik og klimahandlingsplan fastlægger, at mulighederne for BRT-løsninger på Frederiksberg skal undersøges. På den baggrund besluttede Miljø- og Trafikudvalget den 27. oktober 2025 at igangsætte en indledende screening af mulige BRT- og BRT-lignende løsninger i kommunens væsentligste buskorridorer med henblik på efterfølgende at fremlægge en sag for udvalget med anbefalinger vedrørende eventuelt videre arbejde med BRT. Det er denne sag, der nu fremlægges.

BRT er et kollektivt trafiksystem med busser af høj kvalitet, der kører i eget tracé, hvor det er muligt, og andre steder i blandet tracé med den øvrige trafik. Der etableres så vidt muligt perroner ved alle stoppesteder. Kombinationen af busser af høj kvalitet, eget tracé og gode standsningsforhold skaber et attraktivt kollektivt trafiktilbud, der samtidig er billigere at etablere end metro og letbane. Ulempen er, at BRT er relativt pladskrævende og derfor vil have konsekvenser for andre transportformer og byrummet.

Resume af indledende screening

Forvaltningen har sammen med en rådgiver screenet mulighederne i syv korridorer på Frederiksberg, som betjener de største buslinjer (1A, 2A, 4A, 7A, 18, 19, 31).

Undersøgelsen er en screening. Det er derfor primært undersøgt, om tilpasning af byrummet er fysisk mulig. Derudover er de afledte konsekvenser for byrum og andre transportformer undersøgt på et indledende niveau. Der er undersøgt tre forskellige tilgange til bedre busfremkommelighed:

- ”Fuld BRT” med separat busbane i hver kørselsretning, så vidt muligt på hele korridoren, og med markant opgraderede stoppesteder
- En ”BRT-lignende” model, typisk med busbaner skiftevis i hver retning samt markant opgraderede stoppesteder
- Mindre tiltag på lokaliteter med lav fremkommelighed for busser

Samlet undersøgelsesrapport er vedlagt som bilag 1.

Fuld BRT

En fuld BRT-løsning giver de største rejsetidsgevinster, men vil på Frederiksberg som følge af de relativt smalle gaderum medføre omfattende konsekvenser på mange strækninger i form af nedlæggelse af bilparkering, fældning af træer samt ensretning eller lukning af vejstrækninger for den øvrige biltrafik. Prisen er samtidig meget høj. Eksempelvis vil en fuld BRT-løsning for linje 4A på Fasanvej på hele strækningen på 3,3 km koste 150–650 mio. kr., afhængigt af ambitionsniveau, samt kræve nedlæggelse af 300–360 parkeringspladser. Rejsetidsgevinsten pr. bus vil være ca. 5–6 minutter. På baggrund af de omfattende byrumsmæssige og økonomiske konsekvenser anbefaler forvaltningen ikke, at arbejdes videre med en fuld BRT-løsning på Frederiksberg.

BRT-lignende

BRT-lignende tiltag vurderes at kunne forbedre busfremkommeligheden mærkbart på udvalgte dele af korridorerne, typisk gennem busbaner på væsentlige dele af strækningen, signalprioritering og andre prioriteringstiltag. Rejsetidsgevinsterne er mindre end ved fuld en BRT løsning, men løsningerne indebærer færre indgreb i det eksisterende byrum og vurderes bedre forenelige med Frederiksbergs tætte bystruktur. Prisen for BRT-lignende tiltag er betydelig, men dog en del lavere end for en fuld BRT løsning. En oversigt over effekter og pris for BRT-lignende tiltag på forskellige strækninger ses nedenfor.

Strækning	Rejsetidsbesparelse (min pr. bus)	Anlægsomkostning (mio. kr.)	Reduktion i bilparkering	Reduktion i træer
H.C Ørstedsvej - Alhambravej - Kingosgade	0,5- 1	30-60	60-90	15-20
Godthåbsvej - Rolighedsvej - Rosenørns Alle	0,5 - 1	80-180	60-120	40-50
Fasanvej	2 - 3	110-240	120-180	40-50
Roskildevej - Pile Alle - Frederiksberg Alle	1 - 2	120-300	180-240	40-50
Pile Alle - Falkoner Alle	1,5 - 2,0	80-180	60-120	25-30
Sønderjyllands Alle - Peter Bangs Vej - Smallegade - Gl. Kongevej - Madvigs Alle - Platanvej	1,5 - 2,5	80-180	180-240	50-60
Finsensvej - Fasanvej - Smallegade - Gl. Kongevej.	1 - 2	120-300	180-240	60-80

* Skøn for denne korridor indeholder ikke reduktion i antal træer på Frederiksberg Allé.

Som følge af balancen mellem omkostninger og gevinst anbefaler forvaltningen ikke, at der arbejdes videre med "BRT lignende tiltag". Skulle udvalget alligevel ønske dette er et muligt næste skridt at lave et forsøg på Godthåbsvej i vestlig retning fra Kronprinsesse Sofies Vej til Grøndal Station, målrettet bedre fremkommelighed for 2A. Her er det muligt at etablere bedre busfremkommelighed og bedre stoppesteder, samtidig med at biltrafik og bilparkering opretholdes på et vist niveau. Forsøget forventes at kunne gennemføres for 1-2 mio. kr. pr. km. Konsekvenser for bilparkering er skønnet til, at 20-80 pladser vil skulle nedlægges, for træer vurderes det at 20-50 træer kan blive berørt. At kvalificere - og minimere - disse tal for træer og bilparkering vil være en vigtig del af et eventuelt arbejde med yderligere konkretisering af projektet.

Mindre tiltag

Der er som supplement til fuld BRT og BRT-lignende løsninger identificeret 14 mindre tiltag, der også kan skabe bedre fremkommelighed for busserne (bilag 2). Det er tiltag på strækninger, hvor der i dag er lav fremkommelighed for busser og der derfor er stort potentiale for at forkorte rejsetiden selv med mindre tiltag. Ét forslag er ændring af signaler for at give bussen før-grønt, 10 forslag er etablering af korte strækninger med busbaner kombineret med såkaldt gatingsignaler, noget som tilsammen giver bussen hurtigere kørsel frem mod og over lyskryds. 3 tiltag består alene af korte strækninger med busbaner.

Generelt gælder at disse mindre tiltag har markant lavere anlægsomkostninger end fuld BRT og mindre konsekvenser for byrummet og bilparkering og fortsat skabe bedre fremkommelighed, typisk per tiltag 30-60 sekunder per bus der kører forbi.

Det indledende skøn er, at de 14 tiltag vil koste mellem 1,6 og 9,4 mio. kr. pr. styk at udføre. For tiltag, hvor busbane indgår, vil reduktion i antal parkeringspladser og træer variere fra sted til sted. Det indledende skøn er, at konsekvenserne for bilparkering vil være 5-20 pladser pr. lokalitet. Som led i det anbefalede arbejde med at kvalificere grundlaget for at udføre en række mindre tiltag vil også blive nærmere undersøgt 5-10 muligheder for at etablere fremskudte stoppesteder, som giver øget fremkommelighed for busserne og ofte også bedre forhold både for på- og afstigere samt cykeltrafikken. Arbejdet vil blive koordineret med den netop igangsatte screening af mulighederne for bredere cykelstier (Miljø- og Trafikudvalget den 11. maj 2026).

Tiltagene kan ses på et kort i bilag 3.

Både Movia og Københavns Kommune er positive overfor, at der arbejdes videre med at konkretisere de mindre tiltag.

Forslag til videre analyse

Forvaltningen anbefaler, at Frederiksberg Kommune igangsætter et supplerende analyse- og projekteringsarbejde baseret på screeningens forslag til mindre tiltag.

Arbejdet vil omfatte bearbejdning i form af principskitser, kvalificering af ovenstående skøn af anlægsomkostningerne samt opgørelser over effekter målt i rejsetid og påvirkning af byrum og øvrige transportformer. Her vil der særligt være fokus på en præcis vurdering af konsekvenserne for træer og bilparkering.

Arbejdet vil kunne danne grundlag for en senere politisk beslutning om eventuel igangsættelse af et eller flere af tiltagene. Sag vedr. dette forventes, at kunne forelægges Miljø- og Trafikudvalget primo 2027.

Det supplerende analyse- og projekteringsarbejde forventes at kunne gennemføres for 0,55 mio. kr.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at resultatet af screeningen tages til efterretning.

Forvaltningen anbefaler endvidere, at videre projektering af en række mindre tiltag til forbedring af busfremkommelighed igangsættes som beskrevet ovenfor, og at det sker via en omdisponering af midler fra klimafonden (jf. sag ”Beslutning om supplerende klimahandlinger på mobilitetsområdet”, der ligeledes er på Miljø- og Trafikudvalgets dagsorden den 1. juni 2026).

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Eventuelle bevillingsmæssige konsekvenser følger af sag om omdisponering af midler i klimafonden (jf. sag der ligeledes er på Miljø- og Trafikudvalgets dagsorden den 1. juni 2026).

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget.

Bilag

Bilag 1 Screening BRT Frederiksberg

Bilag 2 - mindre tiltag

Bilag 3 - oversigtskort

Punkt 104: Orientering om oversigt over skulpturer og monumenter på Frederiksberg

20.04.02-G01-9-25

Resumé

Kultur- og Fritidsudvalget og Miljø- og Trafikudvalget bliver med denne sag orienteret om den nye oversigt over skulpturer og monumenter, som forvaltningen har udarbejdet. Oversigten giver forvaltningen et overblik og interesserede borgere information om byens skulpturer og monumenter. Oversigten er suppleret af en GIS-registrering, der giver forvaltningen et overblik over de enkelte skulpturers vedligeholdelsestilstand.

Indstilling

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

- tager orienteringen om registrant over skulpturer og monumenter på Frederiksberg til efterretning.

Overskrift

Orientering om oversigt over skulpturer og monumenter på Frederiksberg

Anledning

Forvaltningen har udarbejdet en ny oversigt over skulpturer og monumenter på Frederiksberg, der er opbygget systematisk med opdaterede informationer, da den eksisterende ældre oversigt ikke længere var tidssvarende. Oversigten er opbygget alfabetisk, for at gøre den brugervenlig, og vil være tilgængelig for borgerne og øvrige interesserede på kommunens hjemmeside.

Oversigten omfatter samtlige statuer og monumenter i offentligt tilgængelige byrum, pladser og parker på Frederiksberg, inklusiv monumenter på statslige og private arealer og de monumenter, som kommunen overtager fra Frederiksberg Hospital. Den nye oversigt "Oversigt Monumenter på Frederiksberg" kan ses i bilag 1.

Inspirationen til opbygning af oversigt er hentet i Slots- og Kulturstyrelsens "Vejledning i registrering af kunst".

Den opdaterede oversigt suppleres af en GIS-registrering af alle monumenter. Stamdata for de enkelte monumenter er tilgængelige for borgerne i kommunens digitale kort (link til kort: [Kultur](#)). GIS-registreringen indeholder desuden informationer om skulpturens tilstand og evt. skader, der alene er tilgængelig forvaltningen.

Med udgangspunkt i disse informationer vil forvaltningen udarbejde en drifts- og vedligeholdelsesoversigt over alle kommunale skulpturer og monumenter, der vil blive anvendt til planlægning af drift, herunder afdækning af metoder og økonomi for eventuelle restaureringer eller mindre reparationer.

Oversigten og GIS-registreringen taler ind i Spor 5 i kommunens Strategi for kunst i det offentlige rum, der skal være med til at sikre kulturarven i byen, herunder ved at bevare, registrere og passe på monumenter og bygninger på Frederiksberg, som har en særlig betydning for den kollektive hukommelse og byen som sted, og som formidler Frederiksbergs unikke kulturhistorie. Derudover underbygger den også strategiens arbejdsprincip om at formidle og gøre monumenter tilgængelige for byens borgere.

Der er i dag midler til at vedligeholde 1-2 skulpturer om året og eventuelt udføre mindre reparationer. Disse udgifter afholdes af midler til forskønnelse, idet der ikke er afsat særskilte midler hertil. Registranten og den supplerende GIS-registrering vil understøtte forvaltningens arbejde og sikre, at de skulpturer, der trænger mest, bliver prioriteret.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at udvalgene tager orienteringen om oversigten over skulpturer og monumenter på Frederiksberg til efterretning.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Kultur- og Fritidsudvalget, Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Oversigt monumenter på Frederiksberg

Punkt 105: Drøftelse af katalog af udkast til effektiviseringer og besparelser til budget 2027

00.30.02-A00-1-25

Resumé

Med sagen forelægges katalog af udkast til effektiviseringer og besparelser til budget 2027 til drøftelse i alle udvalg.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at udvalget

- drøfter udkast til effektiviseringer og besparelser på udvalgets område, herunder om udvalget har input eller nye idéer, der kan bringes i spil til det videre arbejde med det samlede katalog.

Overskrift

Drøftelse af katalog af udkast til effektiviseringer og besparelser til budget 2027

Anledning

Magistraten besluttede den 2. februar 2026 (pkt. 16), at der skal udarbejdes effektiviseringer og besparelser for 115 mio. kr. Magistraten besluttede endvidere (pkt. 15) en budgetproces, hvor områdernes MED mødes med fagudvalgene og Hoved-MED mødes med Magistraten, og hvor fagudvalgene herefter ligesom i 2025 forelægges udkast til de forslag, som forvaltningen arbejder med.

Med den tidlige involvering i arbejdet med effektiviseringer og besparelser kan fagudvalgene høre MED's bemærkninger til forslagsudkast på deres område, og der kan bringes nye idéer og input ind i det samlede katalog, mens forslagene fortsat kvalificeres og nuances.

Anbefaling

Med denne sag forelægges kataloget af udkast til effektiviseringer og besparelser til drøftelse i alle fagudvalg. På dette tidspunkt bliver der ikke taget beslutninger om de enkelte forslag. Dette vil, som tidligere år, ske i forbindelse med budgetprocessen efter sommerferien.

Udkast til forslag på udvalgenes område kan læses i fuld længde i bilag 1. I tillæg til de heri præsenterede udkast til effektiviseringer og besparelser vil der i lighed med tidligere år indgå tekniske effektiviseringer og justeringer i 2. finansielle orientering om budget 2027. Der indgår ikke beskrivelser af disse i udkastkataloget.

Det vedlagte katalog af udkast til effektiviseringer og besparelser indeholder ikke endelige, færdigarbejdede forslag, men udkast til de forslag, der er under udarbejdelse. Kataloget præsenterer således ideer under udarbejdelse, og der arbejdes videre med forslagene frem til det endelige katalog, ligesom der i den videre proces kan komme nye forslag til, eksempelvis på baggrund af drøftelserne i MED og fagudvalg.

Kataloget blev behandlet på møder mellem områdernes MED og fagudvalg samt Hoved-MED og Magistraten henholdsvis den 18. maj og 1. juni 2026. Det færdige katalog forelægges for Magistraten den 17. august og offentliggøres herefter på hjemmesiden.

Den fulde proces for budgetarbejdet fremgår som indledning til udkastkataloget i bilag 1.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Magistraten og alle fagudvalg.

Bilag

Bilag 1. Katalog af udkast til effektiviseringer og besparelser