

# REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 15-04-2024

**Mødedato** Mandag d. 15. april 2024 kl. 21:15

**Mødested** Udvalgsværelse 2

# Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Godkendelse af midlertidig udeservering ved Restaurant Bouillon.....	4
Anlægsregnskaber for Miljø- og Trafikudvalget 2023.....	5
Tilbagesøgning af moms på husholdningernes affaldstakster 2012-2022.....	10
Wilkensvej øst- lukning ud mod Dalgas Boulevard.....	13
Disponering af trafiksikkerhedspulje 2024.....	14
Beslutning om reservering af parkeringspladser til gul-pladebiler, herunder f.eks. håndværkerbiler..	17
Godkendelse af bevilling af indtægter for 2024 til 2038 i forbindelse med udbud af ladeinfrastrukt	19
Beslutning om digitale informationsløsninger om offentlige toiletter og godkende igangsættelse af l	21
Orientering om afslutning af projektet Frederiksberg Urban Smart Electromobility (FUSE).....	23
Opdatering af elbilstrategien.....	26
Tilpasning af busnettet til Sydhavnsmetroen.....	32

## Punkt 44: Meddelelser

00.22.04-P35-1-24

### Sagsfremstilling

#### a. Placering af Miyawakiskov

Miljø- og Trafikudvalget anmodede den 30. oktober 2023 om information om placering og finansiering af en Miyawakiskov på Frederiksberg. Der peges på finansiering i sagen 'Forslag til disponering af Klimapuljen', som blev forelagt Miljø- og Trafikudvalget samt Klima-, Plan- og Boligudvalget den 8. april 2024. I forbindelse med udvalgets besigtigelse på Solbjerg Parkkirkegård den 30. oktober 2023 viste forvaltningen en placering, som Miyawakiskoven planlægges anlagt på. Arealet er ved Søndre Fasanvej nr. 34, der grænser op til Solbjerg Parkkirkegård. Skoven plantes i det sene efterår 2024.

*Miljø- og Trafikudvalget tog meddelelsen til efterretning.*

#### b. Invitation til besigtigelse af biodiversitetsprojekter

Udvalget bad i forbindelse med godkendelse af anlægsbevilling og disponering af pulje til bynatur og biodiversitet 2024 om en besigtigelsestur af udvalgte biodiversitetsprojekter sammen med Det Grønne Råd. Turen gennemføres på cykel. Turen er planlagt til mandag den 3. juni 2024 fra kl. 9-11. Mødestedet er ved rådhusets vestindgang.

*Miljø- og Trafikudvalget tog meddelelsen til efterretning, idet udvalget bad om udsættelse af cykelturen til efter sommerferien på grund af Europa-valget og ønskede tilføjet et stop ved et insekthotel.*

#### c. Orientering om proces for kunst bag rådhuset

På Miljø- og Trafikudvalgets møde den 4. marts og den 8. april blev der i sag nr. 28 om "Pladsen bag rådhuset - Resultat af borgerdialog og -høring" orienteret om, at forvaltningen arbejder videre med kunst på pladsen i to faser, hvor fase 1 er realisering af et kunstværk i p-kælderen (det indre atrium) og fase 2 er udarbejdelsen af et kunstprogram for værker på pladsen og proces for realisering. Kultur- og Fritidsudvalget bliver orienteret om sagen på mødet i dag den 15. april i sag nr. 18. Forvaltningen har udbudt rådgiveropgaven for kunstværket i p-kælderen, og én rådgiver har valgt at afgive tilbud.

Det konkrete tilbud er dyrere end formodet og har en væsentlig længere tidshorisont for et realiseret værk, end forventet. Forvaltningen har derfor valgt at afsøge en alternativ mulighed, nemlig at søge hos Ny Carlsbergfondet. Ansøgningen er indsendt til den aktuelle deadline den 10. april, og der vil herefter indledes dialog med Ny Carlsbergfondet om et eventuelt samarbejde. Herudover arbejder forvaltningen sideløbende videre med spor 2 omkring et kunstprogram og realisering af kunstværker på pladsen. Miljø- og Trafikudvalget samt Kultur- og Fritidsudvalget vil senere få forelagt en sag om forslag til kunstværk i p-kælderen og kunstprogram samt muligheder for den videre finansiering af kunstværker, når der er arbejdet videre med dette.

*Miljø- og Trafikudvalget tog meddelelsen til efterretning.*

#### d. Orientering om arkologisk forundersøgelse i forbindelse med klimatilpasning

På pladsen bag rådhuset er arbejderne med klimatilpasningen under terræn gået ind i næste fase, hvor der skal etableres terrænnære magasiner, brønde og rørføringer hertil. Da der tidligere er gjort arkæologiske fund på pladsen, er der i forbindelse med arbejdet taget kontakt til Københavns Museum, så de kan følge arbejdet via en arkæologisk forundersøgelse. Arbejdet påbegyndes mandag den 15. april i det nordøstlige hjørne af pladsen og vil fortsætte om 2-3 uger ved søen. Gøres der egentlige fund i forbindelse med arbejdet, vil udvalget blive orienteret herom.

*Miljø- og Trafikudvalget tog meddelelsen til efterretning.*

Endelig bad udvalget om til næste møde om et meddelelsepunkt i forhold til hurtigladeren og tilhørende udkørsel ved Skellet.

# Punkt 45: Godkendelse af midlertidig udeservering ved Restaurant Bouillon

05.14.08-G01-8-24

## Resume

Restaurant Bouillon har søgt om permanent udeservering på Solbjergvej på cykelgaden. Forvaltningen foreslår, at der gives midlertidig tilladelse i to år efter drøftelse af indretningen med politiet. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog, at der gives midlertidig tilladelse i to år til udeservering ved Restaurant Bouillon på Solbjergvej 3.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at der gives midlertidig tilladelse i to år til udeservering ved Restaurant Bouillon på Solbjergvej 3.

## Sagsfremstilling

Restaurant Bouillon har ansøgt om permanent tilladelse til udeservering på Solbjergvej 3 på arealet mellem fortovet og på en del af cykelgaden. Forvaltningen foreslår, at der gives tilladelse efter drøftelse af indretningen med politiet.

Det vil være et krav i tilladelsen, at der opsættes en form for afskærmning mellem udeserveringen og cykelgaden af sikkerhedsmæssige årsager, samt at udeserveringens placering tydeliggøres med reflekser.

Forvaltningen foreslår af hensyn til politiets betragtninger, at der gives en midlertidig tilladelse i to år. I perioden fører forvaltningen øget tilsyn og eventuelle henvendelser og klager registreres, så ordningen på gaden kan evalueres, inden der gives en eventuel permanent tilladelse efter de to år.

### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at gadens særlige indretning med cykelsti og fortov lige op ad hinanden - uden fysisk afgrænsning ved for eksempel kantsten - gør, at det her er svært at balancere hensyn til byens mange brugere, som tæller både restaurationsgængere, cyklister og gående. Forvaltningen foreslår derfor, at der gives midlertidig tilladelse i to år til det areal.

## Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

# Punkt 46: Anlægsregnskaber for Miljø- og Trafikudvalget 2023

00.01.00-A00-19-24

## Resume

Med denne sag forelægges anlægsregnskaber for de større anlægsprojekter under Miljø- og Trafikudvalget, som lukkes i forbindelse med regnskabsafslutning 2023.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,  
at anlægsregnskaber for 25 afsluttede anlægsprojekter godkendes.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,  
at anlægsregnskaber for 25 afsluttede anlægsprojekter godkendes.

## Sagsfremstilling

Med denne sag forelægges anlægsregnskaber for de større anlægsprojekter under Miljø- og Trafikudvalget, som lukkes i forbindelse med regnskabsafslutning 2023. Der forelægges anlægsregnskab for 25 projekter under udvalgets område, idet de falder under en af følgende kategorier:

- Forbrug på 2 mio. kr. eller derover
- Forbrug under 2 mio. kr. med en afvigelse mellem anlægsbevilling og forbrug på mere end 30 pct.

De øvrige anlægsprojekter under udvalget, der således har et forbrug under 2 mio. kr. (brutto) eller afvigelser mellem anlægsbevilling og forbrug under 30 pct., forelægges udvalget som en del af årsregnskabet og er derfor ikke medtaget i nærværende sag.

Af nedenstående oversigt fremgår forbruget under de 25 afsluttede anlægsprojekter sammenholdt med de meddelte anlægsbevillinger. Ligeledes angives afvigelsen mellem forbrug og anlægsbevilling.

Anlægsprojekt (1.000 kr)	Anlægsbevilling	Regnskab	Afvigelse	Bemærkning
Byrum Frederiksberg Bymidte	21.732	22.306	574	Se bemærkning nedenfor
Voldgiftssag - LAR-anlæg ved Skolen på Duevej (I)	-150	0	150	Se bemærkning nedenfor
Voldgiftssag - LAR-anlæg ved Skolen på Duevej (U)	2.515	1.392	-1.123	Se bemærkning nedenfor
Pulje til tilplantning af vejtræer	0	100	100	Se bemærkning nedenfor
Projektledelse vedr. klimatilpasning - Miljø pulje	0	1	1	Mindre afvigelse
Cykelparkering 2022	2.226	2.226	0	Ingen afvigelse
Projektledelse vedr. klimatilpasning Miljø 2022	1.628	1	-1.627	Se bemærkning nedenfor

Pulje til renovering af vejbelysning inkl. master samt intelligent belysning	2.000	2.205	-205	Se bemærkning nedenfor
Legepladser 2022	2.441	2.435	-6	Mindre afvigelse
Forbedret trafikikkerhed, skoleveje 2022	3.000	3.003	3	Mindre afvigelse
Pulje - Trafikhandlingsplan: Forbedret trafikikkerhed, skoleveje	3.000	3.022	22	Mindre afvigelse
Projektledelse vedr. klimatilpasning - Trafik og Byrum 2022	3.779	0	-3.779	Se bemærkning nedenfor
Projektledelse vedr. klimatilpasning - Trafik og Byrum 2023	4.821	4.514	-307	Se bemærkning nedenfor
Projektledelse vedr. klimatilpasning Miljø 2023	2.172	2.256	85	Mindre afvigelse
Frederiksberg Allé, sydlig del - Grønne veje øst 2020 - klimatilpasningsprojekt Skat	1.559	2.558	999	Se bemærkning nedenfor
Anne Katrinesvej, Nitivej, Priorvej - Grønne veje øst 2020 - klimatilpasningsprojekt Skat	2.373	2.373	0	Ingen afvigelse
Pulje til fortovsrenovering	0	0	0	Ingen afvigelse
Pulje til udlægning af nyt slidlag	8.500	7.786	-714	Se bemærkning nedenfor
Bynatur og biodiversitet	0	-208	-208	Se bemærkning nedenfor
Udvikling af Frederiksberg Hospitalsområde	14.000	0	-14.000	Se bemærkning nedenfor
Forundersøgelser øst 2021, klimatilpasningsprojekt Takst	465	0	-465	Se bemærkning nedenfor
Forundersøgelser vest 2021, klimatilpasningsprojekt Takst	531	0	-531	Se bemærkning nedenfor
Grønne veje øst 2021 - Jacobys Allé/Frydendalsvej (grønvej og skybrudsvej) -	15.111	15.111	0	Ingen afvigelse

klimatilpasningsprojekt  
Takst

Anne Katrinesvej, Nitivej,  
Priorvej - Grønne veje øst  
2020 -

klimatilpasningsprojekt Takst	6.163	6.163	0	Ingen afvigelse
----------------------------------	-------	-------	---	--------------------

FV01 Egernvejsanlægget -  
klimatilpasningsprojekt  
Takst

11.951	11.951	0	Ingen afvigelse
--------	--------	---	--------------------

#### *Bemærkninger til anlægsregnskaber*

##### Byrum Frederiksberg Bymidte

Merforbruget skyldes, at det undervejs i projektet var nødvendigt at omprojektere projektet på Sylows Allé. Omprojekteringen betød uforudsete omkostninger til flere formater og farver af fliser samt opbevaring af disse.

##### Voldgiftssag - LAR-anlæg ved Skolen på Duevej (I)

Den forventede indtægt på 150 t. kr. blev ikke realiseret, da denne blev medtaget i det samlede forlig jf. nedenfor.

##### Voldgiftssag - LAR-anlæg ved Skolen på Duevej (U)

Projektet er afsluttet med samlet mindreforbrug, da sagen blev forliget i stedet for at gå til hovedforhandling. Omkostningerne til juridisk rådgivning blev således betydeligt mindre end forventet.

##### Pulje til tilplantning af vejtræer

Bevillingen er samlet under et andet projekt med samme formål ifm. ny navngivning af udvalget. Forbruget indtil ændringen vil blive modregnet rådighedsbløbet for det nye projekt. Der er således ingen afvigelse ifm. dette projekt, som lukkes teknisk.

##### Projektledelse vedr. klimatilpasning Miljø 2022

Mindreforbruget skyldes, at midler til projektledelse er sammenlagt med midlerne til samme formål i 2023.

##### Pulje til renovering af vejbelysning inkl. master samt intelligent belysning

Bevillingen er samlet under et andet projekt med samme formål ifm. ny navngivning af udvalget. Forbruget indtil ændringen vil blive modregnet rådighedsbløbet for det nye projekt. Der er således ingen afvigelse ifm. dette projekt, som lukkes teknisk.

##### Projektledelse vedr. klimatilpasning - Trafik og Byrum 2022

Mindreforbruget skyldes, at midler til projektledelse er sammenlagt med midlerne til samme formål i 2023.

##### Projektledelse vedr. klimatilpasning - Trafik og Byrum 2023

Mindreforbruget skyldes, at der er anvendt færre midler til ekstern rådgivning end forventet.

##### Frederiksberg Allé, sydlig del - Grønne veje øst 2020 - klimatilpasningsprojekt Skat

Merforbruget skyldes, at en mindre del af projektet end forventet kunne henføres til egentlig hydraulik og således ikke kunne finansieres af takstmidler. De yderligere udgifter er således finansieret af den skattefinansierede del af skybrudsmidlerne.

##### Pulje til udlægning af nyt slidlag

Arbejderne kunne ikke gennemføres i den sidste del af året på grund af vejrforholdene. Projektet lukkes, da arbejderne med udlægning af slidlag fremover vil blive finansieret af driftsbudgettet.

##### Bynatur og biodiversitet

Rådighedsbløbet er samlet under et andet projekt med samme formål ifm. ny navngivning af udvalget. Forbruget indtil ændringen vil blive modregnet rådighedsbløbet for det nye projekt. Der er således ingen afvigelse ifm. dette projekt, som lukkes teknisk.

##### Udvikling af Frederiksberg Hospitalsområde

Projektet har gennemgået en ændring i strukturen og er nu opdelt på flere rådighedsbeløb fordelt på både drifts- og anlægsbudgettet. Der er således intet forbrug på dette projekt.

#### Forundersøgelser øst 2021, klimatilpasningsprojekt Takst

Mindreforbruget skyldes, at udgifter til forundersøgelser omkonteres til de enkelte projekter, som de vedrører, når de samlede beløb og den interne fordeling er kendt. Dette skaber et mere retvisende billede af de faktiske omkostninger ved de enkelte projekter. Projektet kan således lukkes teknisk uden forbrug.

#### Forundersøgelser vest 2021, klimatilpasningsprojekt Takst

Mindreforbruget skyldes, at udgifter til forundersøgelser omkonteres til de enkelte projekter, som de vedrører, når de samlede beløb og den interne fordeling er kendt. Dette skaber et mere retvisende billede af de faktiske omkostninger ved de enkelte projekter. Projektet kan således lukkes teknisk uden forbrug. b

### **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser. Der henvises til ovenstående redegørelse.

### **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke.

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, M, K

### **Bilag**

Forundersøgelser vest 2021, Klimatilpasningsprojekt Takst

Forundersøgelser øst 2021, Klimatilpasningsprojekt Takst

Frederiksberg Allé, sydlig del - Grønne veje øst 2020 - Klimatilpasningsprojekt Skat

FV01 Egernvejsanlægget - klimatilpasningsprojekt Takst

Grønne veje øst 2021 -Jacobys Allé.Frydendalsvej-Klimatilpasning. Takst

Anne Katrinesvej, Nitivej, Priorvej - Grønne veje øst 2020 - Klimatilpasningsprojekt Skat

Bynatur og biodiversitet

Byrum Frederiksberg Bymidte

Cykelparkering 2022

Forbedret trafiksikkerhed, skoleveje 2022

Frederiksberg Allé, sydlig del - Grønne veje øst 2020 - Klimatilpasningsprojekt Skat

Legepladser 2022

Projektledelse vedr. klimatilpasning - Miljø pulje

Projektledelse vedr. klimatilpasning Miljø 2022

Projektledelse vedr. klimatilpasning Miljø 2023

Projektledelse vedr. klimatilpasning Trafik og Byrum 2022

Projektledelse vedr. klimatilpasning Trafik og Byrum 2023

Pulje - Trafikhandlingsplan. Forbedret trafiksikkerhed, skoleveje

Pulje til fortovsrenovering

Pulje til reovering af vejbelysning inkl. master samt intelligent belysning

Pulje til tilplantning af vejtræer

Pulje til udlægning af nyt slidlag

Udvikling af Frederiksberg Hospitalsområde

Voldgiftssag - LAR-anlæg ved Skolen på Duevej

# Punkt 47: Tilbagesøgning af moms på husholdningernes affaldstakster 2012-2022

07.00.00-A00-4-24

## Resume

Landsskatteretten har i 2020 afgjort, at affaldsgebyrerne skal opkræves uden moms. Skattestyrelsen har i 2023 offentliggjort et styresignal, der redegør for, hvordan dette konkret skal implementeres. Styresignalet uddyber altså, hvilke af kommunens ydelser, der bliver påvirket af afgørelsen, og hvordan disse påvirkes, så kommunerne kan rette ind. Med styresignalet offentliggørelse kan kommunerne søge om refusion fra staten for moms på affaldsgebyrer opkrævet fra og med 2012. Det er et krav, at eventuel refusion skal tilfalde slutbrugerne jf. hvile-i-sig-selv princippet.

Kommunalbestyrelsen skal med denne indstilling tage stilling til, hvordan dette skal ske.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

1. at By, Kultur og Miljøområdet søger refusion for moms opkrævet i forbindelse med affaldsgebyrer i perioden 2012-2021 hos Skattestyrelsen senest den 3. maj 2024.

2. at en eventuel refusion af moms fra Skattestyrelsen indregnes i affaldsgebyrerne, herunder eventuelt til investeringer indenfor affaldsområdet.

## Indstilling

By, Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. at By, Kultur og Miljøområdet søger refusion for moms opkrævet i forbindelse med affaldsgebyrer i perioden 2012-2021 hos Skattestyrelsen senest den 3. maj 2024.

2. at en eventuel refusion af moms fra Skattestyrelsen indregnes i affaldsgebyrerne, herunder eventuelt til investeringer indenfor affaldsområdet.

## Sagsfremstilling

### Momsproblematikken

Momsproblematikken på affaldsområdet følger af en dom fra Landsskatteretten fra oktober 2020 om, at der ikke må pålægges moms på opkrævning af affaldsgebyrer på husholdningsområdet (salgsmoms). Dommen fastslår, at renovation på husholdningsområdet ikke skal anses som forsyningsvirksomhed, da det relevante bilag til momssystemdirektivet, hvori forsyningsvirksomhed er defineret, ikke nævner renovation.

På baggrund af dommen har Skattestyrelsen 3. november 2023 udsendt et endeligt styringssignal, hvor dommen tages til efterretning. Det har den konsekvens, at den hidtidige praksis, hvorefter der blev opkrævet moms på kommuners levering af renovationsydelser til private grundejere og grundejerforeninger, ikke længere må følges.

Af styringssignalet følger, at en kommune ikke skal anses som en afgiftspligtig person, når den leverer renovationsydelser til private borgere eller grundejerforeninger, og derfor må der ikke pålægges moms til disse ydelser. Ydelserne anses for at være en del af kommunens myndighedsopgaver, og skal derfor ikke pålægges moms. Skattestyrelsen redegør i styresignalet for, hvordan afgørelsen konkret skal implementeres. I styringssignalet meddeles også, at kommunerne med frist til 3. maj 2024 har mulighed for at søge refusion hos Skattestyrelsen for moms opkrævet i forbindelse med affaldsgebyrer fra og med 1. januar 2012.

Der kan kun søges om refusion, hvis kommunen kan opfylde nogle konkrete betingelser. Det gælder fx, at den moms, der tilbagebetales sammen med rentegodtgørelsen, skal tilfalde slutbrugerne jf. hvile-i-sig-selv princippet. Ifølge styresignalet skal det ske enten via en egentlig tilbagebetaling eller ved indregning af refusionen i fremtidige affaldsgebyrer. Derudover kræves det, at der søges om refusion af moms for hele renovationsområdet for perioden 2012-2021.

Som konsekvens af dommen (og i forventning om indholdet i det endelige styresignal) har Frederiksberg Kommune senest opkrævet moms af husholdningsaffaldsgebyrerne i 2021. Det fremgår eksempelvis af sagen om Affaldsgebyrer for 2024. Af sagen fremgår ligeledes, at forvaltningen forventede, at der senere ville blive mulighed for at søge refusion for for meget betalt moms fra tidligere år, samt at dette ville kunne indregnes i kommende gebyrfastsættelser.

### *Løsning*

Frederiksberg Kommune opkrævede som nævnt overfor til og med 2021 moms på affaldsgebyrer for husholdningsaffald. Fra 2022 er gebyrerne opkrævet uden moms.

Forvaltningen forventer på baggrund af styresignalet, at Frederiksberg Kommune kan søge om refusion for et større millionbeløb. På den baggrund er det besluttet at indhente eksternt konsulentbistand (fra BDO) til at rådgive og bistå kommunen i opgørelsen af beløbet i henhold til styresignalets anvisninger. BDO har foreløbigt estimeret, at den moms, som kommunen har opkrævet på affaldsgebyrer i perioden 2012-2021, fratrukket den købsmoms, som kommunen har betalt ved ydelser forbundet med affaldshåndtering, viser, at Frederiksberg Kommune har i størrelsesorden 102 mio. kr. til gode ekskl. rentegodtgørelse; jf. Bilag 1 - Notat vedrørende tilgodehavende moms. Det er derfor forvaltningens vurdering, at der bør søges om refusion hos Skattestyrelsen.

For at sikre at den moms, der tilbagebetales sammen med rentegodtgørelsen, tilfalder slutbrugerne, skal Kommunalbestyrelsen godkende, at refusionen indarbejdes som en reduktion i affaldsgebyrerne, herunder eventuelt til investeringer indenfor affaldsområdet. Dette vil i praksis først ske efter Skattestyrelsens endelige godkendelse af refusionsbeløbet – forventningsvist tidligst i 2026.

Det fremgår også af styresignalet, at det er op til den enkelte kommune at tilrettelægge metoden og dermed også perioden for indregningen af refusionen i affaldsgebyrerne. Hvis der vælges en kort periode, kan det medføre store udsving i gebyrerne mellem årene. Jo kortere perioden er, jo større vil udsvingene blive; alt andet lige. Forvaltningen foreslår, at indarbejdelsen sker over en årrække med henvisning til, at der tilstræbes balance i affaldsgebyrerne over en 4-6 årig periode. Det er uvist, hvornår en egentlig tilbagebetaling vil ske, da Skattestyrelsen formentlig vil modtage ansøgninger om refusion fra mange af landets kommuner i foråret 2024. Det betyder også, at det endelige beløb er ukendt, ligesom der ikke er egentlig garanti for selve tilbagebetalingen.

#### *Den praktiske løsning af opgaven og den videre proces*

Forvaltningen har valgt konsulenthuset BDO til at bistå kommunen i forbindelse med den praktiske løsning af opgaven. BDO er blevet valgt ud fra en helhedsbetragtning og dets store erfaring indenfor problemstillingen.

Arbejdet er påbegyndt i uge 9. Den endelige opgørelse med henblik på afsluttende teknisk gennemgang sker primo april. Samtidig hermed skal et erklæringsbrev (jf. bilag 2, se også bilag 3 som følgebrev til bilag 2) til SKAT påtegnes og sendes til BDO senest 15. april 2024. Brevet vil blive afsendt med forbehold for kommunalbestyrelsens godkendelse af indstillingen.

BDO forestår al korrespondance med Skattestyrelsen, indtil pengene udbetales. SKAT har ikke udmeldt en dato for udbetalingstidspunktet. Det er BDOs umiddelbare vurdering, at det vil tage et par år – forventningsvist tidligst i 2026.

Kommunalbestyrelsen vil blive orienteret, når Skattestyrelsen har færdigbehandlet sagen.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der bør søges om refusion for moms, idet der forventeligt er tale om et betydeligt beløb til kommunens affaldsområde, som kan tilfalde grundejere og eventuelt virksomheder i form af reduceret gebyr eller eventuelt til investeringer indenfor affaldsområdet i de kommende år uden at medføre gebyrstigninger.

Selvom det fremgår af styresignalet, at refusionen kan tilfalde slutbrugerne via en egentlig tilbagebetaling uafhængigt af fremtidige gebyropkrævninger, vurderer By, Kultur og Miljøområdet ikke, at denne metode er mulig. Udover at dette vil kræve betydelige administrative ressourcer til selve udførelsen, er det ikke muligt at tilbagebetale til de konkrete borgere, der har betalt affaldsgebyrer i hele perioden 2012-2021, da data for hele perioden ikke længere er tilgængelig, og nogle af borgerne fx er døde i mellemtiden. Det er BDOs anbefaling som rådgiver, at der ikke søges om refusion, såfremt denne efterfølgende skal tilbagebetales til enkeltborgere, da den administrative opgave ikke vil stå mål med de beløb, der kan tilbagebetales.

Når det endelige refusionsbeløb fra SKAT er kendt (forventningsvist tidligst i 2026), vil det være muligt over en årrække at nedjustere taksterne .

## **Økonomi**

Denne indstilling har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Frederiksberg Kommune, da der med denne indstilling tages stilling til, om der skal søges refusion, og hvordan en eventuel tilbagebetaling skal tilfalde slutbrugerne.

De økonomiske konsekvenser vil som nævnt ovenover indgå i fremtidige særskilte indstillinger om affaldsgebyrerne, når Skattestyrelsen har behandlet kommunens ansøgning om refusion.

Udgifterne til løsningen af opgaven, honorar til BDO og andet administrativt arbejde fra kommunens side, belaster heller ikke det skattefinansierede men tilfalder det borgerfinansierede område.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke.

## **Behandling**

Miljø-og Trafikudvalget, M, K.

## **Bilag**

Bilag 1 - Notat vedrørende tilgodehavende moms

Bilag 2) Erklæring vedrørende tilbagesøgning af moms

Bilag 3 - Følgebrev-erklæring

# Punkt 48: Wilkensvej øst- lukning ud mod Dalgas Boulevard

05.13.00-G01-2-24

## Resume

På baggrund af jævnlige påkørsler af de opsatte pullerter midt på Wilkensvej, samt registrerede uheld med biler, der svinger ind fra eller ud til Dalgas Boulevard, foreslår forvaltningen, at der etableres en lukning af Wilkensvej ud mod Dalgas Boulevard for biler. Dette for at minimere omfanget af gennemkørsler. Udvalget skal med sagen tage stilling til forslaget samt hvorvidt det skal sendes i høring blandt de berørte borgere.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog, at forslag til lukning af Wilkensvej øst ud mod Dalgas Boulevard godkendes, idet forslaget sendes i høring hos naboerne, inden lukningen etableres.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslag til lukning af Wilkensvej øst ud mod Dalgas Boulevard godkendes, idet forslaget sendes i høring hos naboerne inden lukningen etableres.

## Sagsfremstilling

Wilkensvejs østlige del (Eversvej-Dalgas Boulevard) er i dag lukket ca. midtvejs med pullerter. Lukningen blev i sin tid gennemført for at mindske andelen af gennemkørende biler fra Eversvej til Dalgas Boulevard. Da pullerterne relativt ofte bliver påkørt, anbefaler forvaltningen i stedet at lukke vejen ved Dalgas Boulevard, som det allerede er sket ved Wilkensvejs vestlige del (bilag 1).

Ved opslag i uhedsregistreret fremgår det, at der i 2019 var et uheld med en højresvingende bil ind foran to cyklende. I 2021 var der henholdsvis et uheld mellem en krydsende cyklist og en ligeud kørende bil samt et uheld mellem en bil, der foretager venstresving ind foran krydsende bil.

Politiet har foreløbig givet en positiv tilkendegivelse i forhold til lukningen, og skal give endeligt samtykke.

Hvis vejen lukkes, vil det fortsat være muligt at køre ud til Finsensvej/Dalgas Boulevard via Malthe Bruuns Vej. Lukningen vil derfor heller ikke have konsekvenser for beredskabets muligheder for at komme ind til området.

Forvaltningen foreslår, at løsningen sendes i en høring blandt de berørte borgere. Hvis der ved høringen indkommer væsentlige indsigelser, vil sagen blive forelagt udvalget til fornyet behandling.

### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at lukningen vil øge sikkerheden omkring den nuværende udkørsel. Derudover vil lukningen betyde, at udgifterne til løbende vedligeholdelse/udskiftning af pullerterne ved den eksisterende lukning som følge af påkørsler, bortfalder.

## Økonomi

Gennemførelse af lukningen, anlæg af to plantebede med lavtvoksende beplantning, anslås at beløbe sig til ca. 130.000 kr. I beløbet, der foreslås afholdt af trafiksikkerhedspuljen for 2024, indgår 2 års pleje samt vanding.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

## Bilag

Wilkensvej øst - forslag til lukning ud mod Dalgas Boulevard

# Punkt 49: Disponering af trafikikkerhedspulje 2024

05.01.00-G01-1-24

## Resume

Der er i 2024 afsat 2 mio. kr. i budgettet til trafikikkerhedspuljen. Med denne sag får udvalget forelagt et forslag til den overordnede disponering af puljen til trafikikkerheds-, trygheds- og tilgængelighedsfremmende projekter. Derudover afsættes et beløb til tællinger, videoanalyser og diverse abonnementer.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog at igangsætte initiativ nr. 1, 4 og 5 i sagsfremstillingen samt de foreslåede tilgængelighedsprojekter samt data og planlægningsprojekter.

De øvrige forslag (nr. 2, 3 og 6) bad udvalget om at få belyst yderligere og suppleret med to yderligere konkrete forslag, om bump eller andre trafikreducerende forhold på Julius Valentiners Vej samt forhold for cyklister og gående ved Frederiksberg Gymnasium.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at trafikikkerhedspuljen på 2 mio. kr. disponeres som foreslået, finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2024.

## Sagsfremstilling

Der bliver årligt afsat midler i trafikikkerhedspuljen til at gennemføre initiativer til forbedring af trafikikkerheden og tilgængeligheden på Frederiksberg. Trafikkerhedspuljen dækker typisk udgifter til trafikikkerheds- og tryghedsfremmende tiltag, sikker skolevej, tilgængelighed, planlægning og datagrundlag. I 2024 udgør trafikikkerhedspuljen 2 mio. kr. Nedenstående forslag til disponering af trafikikkerhedspuljen tager udgangspunkt i resultaterne i 'Skolevejsanalyse 2022' og 'Tryghedsanalyse 2022', 'Mobilitetspolitik 2030' samt henvendelser og dialog med borgere og brugere af byen. Det skal bemærkes, at nogle af de foreslåede projekter kræver politiets samtykke, og derfor er forslagene med forbehold for politiets tilladelse.

Tilslutningen til den nationale målsætning om, at antallet af alvorligt tilskadekomne skal være halveret med udgangen af 2030, betyder for Frederiksberg Kommunes vedkommende, at der maksimalt må være 15 alvorligt tilskadekomne og ingen dræbte med udgangen af 2030. I 2022 var der 20 alvorligt tilskadekomne og 1 dræbt. De foreløbige tal for 2023 viser, at der er registreret 24 alvorligt tilskadekomne.

Cyklister udgør over årene ca. 2/3 af de tilskadekomne, og fodgængere ca. 1/5. Tilsammen udgør cyklister og fodgængere således 80% af de tilskadekomne i trafikken. Dertil kommer et "mørketal" for antal tilskadekomne cyklister og fodgængere, samtidig med at fodgængere og cyklister er de mest utrygge i trafikken. En reduktion af bilernes hastighed, som der arbejdes med i hastighedsplanen, kommer både fodgængere og cyklister til gode - både fordi det kan gøre biltrafikken mere overskuelig og tryk for fodgængere og cyklister, men også fordi skadesgraden reduceres med mindsket hastighed, hvis ulykken alligevel sker.

### *Forslag til disponering af trafikikkerhedspuljen 2024*

Trafikkerhedspuljen foreslås i 2024 disponeret til trafikikkerheds- og tryghedsfremmende tiltag, herunder skolevejsprojekter, tilgængelighedsprojekter samt planlægning og datagrundlag på følgende måde:

### Trafikkerheds- og tryghedsfremmende projekter herunder skolevejsprojekter (1.300.000 kr.)

#### 1. Krydsningen Thorvaldsensvej-Den Grønne Sti:

Krydsningen Thorvaldsensvej-Den Grønne Sti er en lokalitet, der med jævne mellemrum kommer henvendelser om. Der er ikke registreret uheld i krydset, men det betyder ikke nødvendigvis, at der ikke er sket uheld - de er bare ikke kommet til politiets og dermed kommunens kendskab. Det er dog forvaltningens opfattelse, at den primære årsag til henvendelserne er utryghed, da der i myldretiden er mange trafikanter, som man skal holde øje med, og særligt cyklister. I tryghedsanalysen fra 2022 er det ligeledes den lokalitet, som flest borgere har udpeget som utryk. KU Science har henvendt sig vedrørende de to åbninger i hækken mellem deres parkeringsplads og Den Grønne Sti

(nord for Thorvaldsensvej). De oplever, at cyklisterne bl.a. kører fra Den Grønne Sti via åbningerne og ud foran biler på vej til og fra parkeringspladsen, hvorved der opstår farlige situationer og også potentielt uheld.

Forvaltningen foreslår derfor, at de to åbninger lukkes med en hæk, dog sådan at der stadig er en lille passagemulighed mellem cykelsti og parkeringsplads i den nordligste åbning. Derudover foreslår forvaltningen, at der gennemføres en videoanalyse af krydsningen Den Grønne Sti-Thorvaldsensvej for på den måde at få mere viden om, hvad der foregår i krydset trafikalt set.

## 2. Modificerede cirkelbump på Ane Katrines Vej og Nitivej

På baggrund af henvendelser og dialog med beboere samt trafikanalyser på Ane Katrines Vej og Nitivej om for høj fart og gennemkørende trafik foreslås der etableret modificerede cirkelbump til 30 km/t på de to veje. Der er foretaget en gennemkørselsanalyse på vejene, som viser, at knap 70 % af trafikken på Nitivej er gennemkørende (fra Nordre Fasanvej til Ane Katrines Vej). Såfremt der etableres bump foreslås der gennemført en ny gennemkørselsanalyse i 2025 for at se effekten af bumpene.

## 3. Tilpasninger i rundkørslen ved Femte Juni Plads

I rundkørslen ved Femte Juni Plads, Dalgas Boulevard m.v. sker der en del uheld, særligt med bilister og cyklister involveret, ligesom en videoanalyse har vist, at der er mange nærved uheld. Analysen har bl.a. vist følgende problemstillinger i rundkørslen:

- Bilister på vej ud af rundkørslen holder tilbage for fodgængere, og spærrer dermed for cirkulerende cyklister
- Der opstår tvivl om vigepligten, f.eks. når en bil skal ud af Tesdorpsvej, og en cyklist skal ind fra Nylandsvej. Bilisterne spærrer ofte cykelbanen, når de venter på at fodgængerne har passeret
- Høj hastighed ind i rundkørslen er et problem for både cyklister og bilister
- Stitilslutningen via Tesdorpsvej vest er smal, og cyklister på vej ind i rundkørslen har vanskeligt ved at erkende om udkørende cyklister fra rundkørslen skal ud af stiforbindelsen eller ud af Dalgas Boulevard, og der opstår ofte nærved uheld

Det foreslås derfor at den eksisterende cykelsti/-bane i rundkørslen nedlægges, så cyklister og bilister skal deles om vejarealet. Flere landsdækkende effektstudier af rundkørsler i Danmark peger på, at der opnås større trafiksikkerhed for cyklister, hvis der ikke er faciliteter for cyklisterne i cirkulationsarealet. Derved bliver cyklisterne mere synlige for bilisterne, da de er placeret foran eller bagved bilerne i cirkulationsarealet. Det betyder også, at bilisterne kun skal holde tilbage for gående i fodgængerfelterne ved udkørsel fra rundkørslen.

Det overkørbare areal omkring midterøen skal samtidig udvides med tværgående termoplaststriber, hvorved bilisterne påtvinges en større forsætning ved indkørsel i rundkørslen. Der foreslås desuden anlagt pudevump til 30 km/t på Tesdorpsvej svarende til dem der allerede er på Dalgas Boulevard og Nylandsvej. Der foreslås tillige anlagt pudevump i alle frararter, hvilket dog vil afhænge af, om økonomien tillader det i år. Alternativt kan de anlægges i 2025. Stitilslutningen fra Tesdorpsvej vest udvides desuden fra 1,4 meter til 2,5 meter.

## 4. Lukning af Wilkensvej mod Dalgas Boulevard

På baggrund af henvendelser fra borgere på Wilkensvej samt trafikanalyser vedrørende gennemkørende trafik fra Finsensvej til Dalgas Boulevard, foreslås Wilkensvej lukket mod Dalgas Boulevard med plantebede og cykelsluse svarende til lukningen af Wilkensvej vest på den modsatte side af Dalgas Boulevard. De eksisterende steler, der står midt på Wilkensvej vest, hvor der sker en del påkørsler, bliver dermed fjernet. Projektet er nærmere belyst i den foregående sag nr. 48.

## 5. Indkørselsforbud om morgenen (tryghedszoner) ved eller i nærheden af skoler på skolevejsanalysens indsatsliste

I skolevejsanalysen er der foreslået indkørselsforbud om morgenen i forbindelse med flere skoler. Dette er f.eks. etableret ved Lindevangskolen og Skolen på la Cours Vej. Det foreslås, at der etableres indkørselsforbud om morgenen (tryghedszoner) ved eller i nærheden af de øvrige skoler på skolevejsanalysens indsatsliste, som er Ny Hollænderskolen fra Edisonsvej til Hortensiavej, Skolen på Nylandsvej fra Rolfsvej til Rolfs Plads samt fra Nylandsvej til børnehuset Æblehaven, Søndermarksskolen fra Dalgas Boulevard til Borgmester Godskesens Plads nord, Skolen på la Cours Vej fra Tesdorpsvej til Stockflethsvej (generelt indkørselsforbud) og Kaptajn Johnsens Skole - eksisterende indkørselsforbud for lastbiler ændres til at gælde alle køretøjer.

## 6. Bump på Dr. Abildgaards Allé

I forbindelse med klimatilpasningsprojekterne på L.I. Brandes Allé og N.J. Fjords Allé bliver der etableret modificerede cirkelbump til 30 km/t på begge veje. Beboere på Dr. Abildgaards Allé har henvendt sig til forvaltningen vedrørende gennemkørende trafik fra Rolighedsvej til Thorvaldsensvej, og derfor foreslås der også etableret bump på Dr. Abildgaards Allé, så de tre veje er sidestillede.

## Tilgængelighedsprojekter (400.000 kr.)

### • Revideres og opdatering af Tilgængelighedsplanen

I Mobilitetspolitik 2030 er visionen bl.a., at det er nemt, trygt og sikkert for alle borgere og brugere at komme rundt i og igennem byen og i trafikhierarkiet prioriteres gang først. Et af målene i mobilitetspolitikken er, at de definerede tilgængelighedsruter forbindes til et tilgængelighedsnet. Det foreslås derfor, at den eksisterende tilgængelighedsplan, der er fra 2016, revideres og opdateres, så den indeholder et decideret tilgængelighedsnet, og ikke kun ruter, som i dag nogle steder forbindes med kollektiv trafik. Seniorrådet og Handicaprådet vil få mulighed for at kommentere på det foreslåede tilgængelighedsnet. Tilgængelighedsnettet skal efterfølgende gennemgås med henblik på udarbejdelse af en liste over forbedringer, der skal udføres for at hele nettet er tilgængeligt. Udvalget vil få forelagt den reviderede tilgængelighedsplan.

### • Konkrete tilgængelighedstiltag

Det foreslås endvidere, at der udføres konkrete tiltag, som f.eks. fodgængerstøttepunkter og lydsignaler. Ifølge tryghedsanalysen mener 77% af respondenterne, at det i mindre eller højere grad er vigtigt med flere fodgængerstøttepunkter. Derudover ændres hjørnerne på Gammel Kongevej-Henrik Steffens Vej, så de følger tilgængelighedsprincipperne.

Der har været afholdt et indledende møde med Handicaprådet og Seniorrådet om disponering af tilgængelighedsmidlerne. Dialogen om de konkrete indsatser fortsætter efterfølgende.

## Planlægning og datagrundlag (300.000 kr.)

For at understøtte arbejdet med uheldsbekæmpelse og indsatser i forhold til sikkerhed og tryghed, er det vigtigt og nødvendigt fortsat at indhente viden og data. Derfor disponeres midler til bl.a. trafiktællinger, videoanalyser, gennemkørselsanalyser, uheldsportalen mm.

## *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det er vigtigt fortsat at arbejde på at forbedre ikke kun trafiksikkerheden i kommunen, men også arbejde på at øge trygheden, da tryghed betyder meget i forhold til valg af transportmiddel. For forældre betyder trygheden meget, da et kryds eller strækning godt kan være trafikikkert, men opfattes utrygt, hvorfor de f.eks. vælger at transportere deres børn i bil til skole, hvilket kan øge utrygheden for de børn, der selv går eller cykler til skole. Forvaltningen vurderer, at forslaget til disponering af årets trafiksikkerhedspulje vil forbedre sikkerheden og trygheden på en række lokaliteter og sikre udvikling af tilgængelighedsnettet samt forsat indsamling af viden og data.

## **Økonomi**

I budget 2024 er der afsat et rådighedsbeløb på 2 mio. kr. til trafiksikkerhedspuljen. Disse midler foreslås disponeret til trafiksikkerhedsprojekter, tilgængelighedsprojekter, sikre skoleveje, tryghedsfremmende tiltag og planlægning i denne sag.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke.

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag Kort over projekternes placering

Bevillingsskema Trafiksikkerhed 2024

# Punkt 50: Beslutning om reservering af parkeringspladser til gul-pladebiler, herunder f.eks. håndværkerbiler

05.09.00-G01-1-24

## Resume

I forbindelse med justeringen af parkeringsordningen blev forvaltningen anmodet om en vurdering af mulighederne for at indføre reserverede pladser til f.eks. håndværkere. Forvaltningen vurderer på baggrund af de faldne belægningsgrader efter justeringen af parkeringsordningen, at der ikke er et behov for at reservere pladser til håndværkerbiler. Dog vurderer forvaltningen at der vil kunne etableres 8-10 reserverede pladser i distrikt 6 og 9, hvor belægningsgraden er højest, såfremt der er et politisk ønske herom. Udvalget får forelagt sagen til beslutning.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,

at der ikke reserveres parkeringspladser til gul-pladebiler som f.eks. håndværkerbiler.

## Sagsfremstilling

I forbindelse med justeringen af parkeringsordning ønskede aftalepartierne en vurdering af mulighederne for at indføre reserverede pladser til f.eks. håndværkere. Det er Transportministeriets vurdering, at hvis en kommune med samtykke fra politiet vurderer, at hensynet til særlige parkeringspladser til håndværkerbiler er tungtvejende nok, at der således ikke umiddelbart er noget i lovgivningen, der hindrer en sådan ordning. Københavns Kommune har allerede etableret parkeringspladser reserveret til håndværkerbiler, og forvaltningen vurderer derfor, at der er skabt præcedens for muligheden.

Forvaltningen bemærker at eventuelle reservationer til håndværkerbiler bør ske i ”arbejdstiden”, f.eks. mellem 7.00-16.00, da det må antages, at det er i det tidsrum behovet er til stede. Samtidig vil et afgrænset tidsrum i høj grad sikre, at reservationerne ikke nævneværdigt vil påvirke beboerne i områdets mulighed for at finde en parkeringsplads, når de kommer hjem fra arbejde.

Det er forvaltningens vurdering, at det vil være vanskeligt at sikre, at håndværkerbiler rent faktisk bruger de reserverede pladser, da det vurderes, at håndværkere med tunge maskiner og værktøj i overvejende grad vil lokalisere den ledige parkeringsplads, der er tættest på den pågældende adresse. Dermed er der risiko for, at de reserverede pladser vil stå tomme og at håndværkere i stedet optager parkeringspladser, hvor personbiler m.fl. ville kunne have holdt. Kommunen har ingen mulighed for at forhindre dette.

Efter den nye parkeringsordning er trådt i kraft den 1. oktober 2023 ses det, at belægningsgraderne i byen er faldet. Særligt i dagtimerne, hvor reservationen af parkeringspladserne vil være gældende er belægningsgraden i stort set hele byen er under 90. Det er derfor forvaltningens vurdering, at det er blevet nemmere for håndværkere at finde en ledig parkeringsplads, og der dermed ikke er et behov for at reservere pladser, som der var, da aftalepartierne anmodede forvaltningen om en vurdering heraf.

Erfaringsmæssigt skaber flere regler større uklarhed om de gældende regler, hvilket kan medføre flere pålagte afgifter og unødige betalinger for borgerne.

Det er muligt at reservere parkeringspladser til håndværkerbiler, såfremt der er et politisk ønske om det. Der er afsat 100.000 kr. i forbindelse med Budget 24, hvilket svarer til ca. 8-10 parkeringspladser, idet prisen afhænger af det konkrete sted og hvad der rent anlægsmæssigt skal til for at etablere pladsen. Forvaltningen vil i givet fald foreslå, at der etableres 8-10 pladser i distrikt 6 og 9, hvor belægningsgraden er højest i dagtimerne. Dette vil kunne afholdes indenfor det afsatte budget.

### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der er hjemmel til etablering af parkeringspladser reserveret til håndværkere. Forvaltningen vurderer dog, at der ikke er et behov herfor, idet belægningsgraderne med den nye parkeringsordning er faldet, og det er således forvaltningens anbefaling, at der ikke reserveres pladser til biler på gule plader. Såfremt det alligevel besluttet at reservere parkeringspladser vurderer forvaltningen, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at etablere 8-10 reserverede pladser i distrikt 6 og 9, hvor belægningsgraden er højest i dagtimerne.

## **Økonomi**

Der er afsat 100.000 kr. i Budget 24 til etablering af reserveret pladser til håndværkerbiler. Såfremt der ikke reserveres parkeringspladser foreslår forvaltningen, at midlerne overgår til finansiering af skilte og optimering af parkeringspladser

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Belægningsgrad

# Punkt 51: Godkendelse af bevilling af indtægter for 2024 til 2038 i forbindelse med udbud af ladeinfrastruktur i 2023

05.01.50-G01-45-22

## Resume

Forvaltningen har indgået fire koncessionsaftaler med operatører af ladeinfrastruktur. Aftalerne om almindelige ladestandere løber over 10 år og giver en årlig indtægt på 372.000 kr. Lynladere og lynladestation ved Skellet vil give en årlig indtægt på 939.000 kr. i 2025 og 15 år frem. I 2024 forventes en samlet indtægt på ca. 1,1 mio. kr., afhængig af, hvornår parkeringskælderens bag rådhuset kan tages i brug. I 2025 og frem til 2033 vil der være en indtægt på 1,3 mio. I yderligere fem år frem vil der være en indtægt på 939.000 kr. Udvalget skal tage stilling til den anmodede indtægtsbevilling fra 2024 og frem til 2038.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

1. at der meddeles indtægts- og udgiftsbevilling på 1,1 mio. kr. i 2024 på Miljø- og Trafikudvalgets område finansieret af indtægter fra operatører af ladeinfrastruktur ifm. opsætning af ladestandere,
2. at forventede indtægter på 1,3 mio. kr. fra 2025 til 2033 og 0,9 mio. kr. fra 2034 til 2038 vedrørende indtægter fra operatører af ladeinfrastruktur i forbindelse med opsætning af ladestandere indarbejdes bevillingsmæssigt i forbindelse med budget 2025 og efterfølgende budgetter, og
3. at det godkendes, at midlerne både i 2024 og efterfølgende - så længe, der er behov herfor - indgår til dækning af merudgifter til øgede renteudgifter til parkeringskælderens bag rådhuset (jf. dagsordenspunkt nr. 35 - "Anvisning af besparelse til dækning af merudgift på pladsen bag rådhuset" - som blev behandlet på Miljø- og Trafikudvalgets møde den 8. april 2024 ).

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der meddeles indtægts- og udgiftsbevilling på 1,1 mio. kr. i 2024 på Miljø- og Trafikudvalgets område finansieret af indtægter fra operatører af ladeinfrastruktur ifm. opsætning af ladestandere,
2. at forventede indtægter på 1,3 mio. kr. fra 2025 til 2033 og 0,9 mio. kr. fra 2034 til 2038 vedrørende indtægter fra operatører af ladeinfrastruktur i forbindelse med opsætning af ladestandere indarbejdes bevillingsmæssigt i forbindelse med budget 2025 og efterfølgende budgetter - og
3. at det godkendes, at midlerne både i 2024 og efterfølgende - så længe, der er behov herfor - indgår til dækning af merudgifter til øgede renteudgifter til parkeringskælderens bag rådhuset (jf. dagsordenspunkt nr. 35 - "Anvisning af besparelse til dækning af merudgift på pladsen bag rådhuset" - som blev behandlet på Miljø- og Trafikudvalgets møde den 8. april 2024 ).

## Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget vedtog på møde den 25. september 2023 vilkår mv., herunder mulighed for koncessionsafgifter i forbindelse med indgåelse af aftaler om opsætning af ladeinfrastruktur på Frederiksberg. I efteråret 2023 blev der således udbudt en række lokationer til opsætning af ladeinfrastruktur, idet der både er udbudt lokationer til normale ladestandere, fire lynladestandere og en lynladestation. For at skabe konkurrence, er der udbudt fire pakker, således at én operatør ikke kan vinde hele opgaven.

Der er indgået koncessionsaftaler for de normale ladestandere i en 10-års periode samt 15 år for lynladerne. I 2024 forventes en indtægt på ca. 1,1 mio. kr. Fra 2025 og frem til 2033 er der aftalt en årlig indtægt på 1,3 mio. kr. De efterfølgende fem år - fra 2034 til 2038 - er aftalt en årlig indtægt på 939.000 kr. De samlede indtægter for koncessionsaftalerne er opsummeret i tabel 1 i sagens økonomiafsnit. Indtægterne vil indgå i nuværende budget og i budget 2025, idet midlerne foreslås anvendt til dækning af øgede renteudgifter til parkeringskælderens bag rådhuset i den periode, hvor der er behov herfor. Herefter kan der tages stilling til en anden anvendelse af midlerne.

Det bemærkes, at operatørerne ifølge kontrakten skal betale koncessionsafgiften den 31. december i det pågældende år, som udgiften vedrører. Det vil sige, at indtægten vedrørende 2024 kommer den 31. december 2024.

### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt at bruge indtægterne fra koncessionsaftalerne til dækning af øgede renteudgifter til parkeringskælderens bag rådhuset i den periode, hvor der er behov herfor. Herefter kan

der tages stilling til en anden anvendelse af midlerne.

## Økonomi

De samlede indtægter for koncessionsaftalerne fremgår af tabel 1 nedenfor

*Tabel 1 - Samlede indtægter for koncessionsaftalerne for almindelige ladestandere og lynladestandere*

<b>Koncessionsaftale</b>	<b>2024</b>	<b>2025 til 2033</b>	<b>2034 til 2038</b>
Alm. ladestandere	0,3 mio. kr.	0,4 mio. kr.	0
Lynladestandere	0,8 mio. kr.	0,9 mio. kr.	0,9 mio. kr.
I alt	1,1 mio. kr.	1,3 mio. kr.	0,9 mio. kr.

Med indeværende sag søges indtægts- og udgiftsbevilling i 2024 på 1,1 mio. kr. på Miljø- og Trafikudvalgets område finansieret af indtægterne fra operatør i forbindelse med opsætningen af ladestandere. Det godkendes desuden, at forventede indtægter på 1,3 mio. kr. i 2025-2033 og på 0,9 mio. kr. 2034-2038 indarbejdes i forbindelse med budget 2025 og efterfølgende budgetter.

Endelig godkendes det, at midlerne både i 2024 og efterfølgende - så længe, der er behov herfor - indgår til dækning af merudgifter til øgede renteudgifter til parkeringskælderens bag rådhuset (jf. dagsordenspunkt nr. 27 "Anvisning af besparelse til dækning af merudgift på pladsen bag rådhuset").

Budgetterne overflyttes til den relevante udgiftskonto, der dækker leasingudgifterne til parkeringskælderens.

## Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

## Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, M, K

## Bilag

Bevillingsskema Ladestandere

# Punkt 52: Beslutning om digitale informationsløsninger om offentlige toiletter og godkende igangsættelse af forsøg med nettetoiletter

06.20.00-G01-1-24

## Resume

Der er i Budget 2024 afsat 100.000 kr. til at få offentligt tilgængelige toiletter gjort synlige via app-løsninger, samt kortlægning af yderligere tiltag f.eks. nettetoiletter, for at tydeliggøre placeringen af offentligt tilgængelige toiletter på Frederiksberg. Der eksisterer allerede flere digitale løsninger med oversigtskort over toiletter med offentlig adgang, hvorfor det anbefales at styrke vedligeholdelsen af disse kortløsninger, i stedet for at udvikle endnu en løsning. Det foreslås, at der igangsættes en forsøgsordning med nettetoiletter. Sagen forelægges til udvalgets godkendelse.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog,

1. at der ikke udvikles en særskilt app, idet oplysningerne allerede kan implementeres i eksisterende, brugervenlige løsninger,
2. at der indledes dialog og forsøg med netteordning med virksomheder m.v., i det udvalget forudsætter, at der er proportionalitet mellem driftsudgifter og faciliteter, og
3. at forsøg med netteordning finansieres af de i Budget 2024 afsatte 100.000 kr.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der ikke udvikles en særskilt app, idet oplysningerne allerede findes i eksisterende, brugervenlige løsninger,
2. at der indledes dialog og forsøg med netteordning med to til tre virksomheder,
3. at forsøg med netteordning finansieres af de i Budget 2024 afsatte 100.000 kr.

## Sagsfremstilling

I budget 2024 er der afsat 100.000 kr. til at gøre offentligt tilgængelige toiletter synlige via app-løsninger, samt til en kortlægning af yderligere tiltag f. eks. nettetoiletter. Dette for at tydeliggøre placeringen af offentlige toiletter på Frederiksberg.

Nettetoiletter kendes fra blandt andet Tyskland. Her stiller caféer, restauranter m.v. deres toiletter til rådighed for personer, der ikke besøger restaurationen. Virksomheden modtager en compensation for at stille toilettet til rådighed for offentligheden. Forvaltningen har endvidere undersøgt muligheden for at styrke eksisterende app- og kortløsninger. Forvaltningen har endeligt afdækket afstanden mellem de offentlige toiletter med henblik på at få indblik i, hvor der med fordel kan etableres aftaler med caféer m.v. omkring brug af deres toiletter i åbningstiden.

Der findes allerede i dag flere digitale løsninger og oversigtskort over offentlige toiletter i Frederiksberg Kommune, herunder på kommunes hjemmeside og i kort-app som blandt andet Google Maps mv.

- *Oversigtskort på kommunens hjemmeside*  
Det eksisterende kort på kommunens hjemmeside har vist sig ikke at være så brugervenligt. Derfor arbejder forvaltningen på at få et mere brugervenligt oversigtskort over toiletter med offentlig adgang på Frederiksberg og i København inden for 250 meter fra kommunegrænsen på [www.frederiksberg.dk](http://www.frederiksberg.dk). Kortet forventes at være tilgængeligt på kommunens hjemmeside i løbet af april 2024.
- *Google Maps og OpenStreetMap*  
De fleste smartphones har i dag mulighed for at tilgå kortløsninger som GoogleMaps eller Open StreetMap som apps, ligesom de kan være integreret i telefonen fra nykøb. Disse løsninger indeholder allerede i dag oplysninger om offentlige toiletter på baggrund af kommunens indmeldinger. Forvaltningen har tilføjet manglende oplysninger om toiletter med offentlig adgang i GoogleMaps og OpenStreetMap i vinteren 2023, så disse kort nu er opdaterede.

Fordelen ved disse kortløsninger er, at de kan bruges af alle, herunder turister, og at de er kendt af de fleste. Google har således også meldt tilbage til forvaltningen, at de nyoprettede toiletter allerede er blevet søgt på flere tusinde gange. Hvis der opstilles nye toiletter i byrummet, vil disse blive tilføjet på de ovennævnte kortløsninger.

### *FindToilet*

Der eksisterer - foruden ovenstående digitale løsninger - allerede en app, FindToilet, hvor brugeren kan søge på nærmeste toilet. Frederiksberg Kommune vil fremadrettet - som hidtil - stille data om offentligt tilgængelige toiletter i kommunen til rådighed i et format, der passer til app'en, så udviklerne af app'en kan hente og tilføje data i deres løsning.

### *Udvikling af selvstændig Frederiksberg-app*

Behovet for yderligere apps på dette område synes ikke at være stort givet ovenstående - særligt fordi de fleste via deres smartphones har muligheder for at søge oplysninger frem direkte via deres kortløsninger på telefonen. Derudover giver tilbagemeldingerne fra Google et indtryk af, at der er mange, som benytter sig af oplysningerne i kortløsningerne. Da der i forvejen eksisterer tjenester med mange brugere, hvor oplysninger om toiletter kan søges frem, og idet der arbejdes på at gøre oversigtskortet på kommunens hjemmeside væsentlig mere brugervenligt jf. ovenstående, vurderes det ikke hensigtsmæssigt at udvikle en selvstændig Frederiksberg-app til formålet. Der er ikke indhentet tilbud på udvikling af en sådan app, men prisen forventes at overstige det afsatte beløb på 100.000 kr. i væsentligt grad, ligesom der vil skulle afsættes driftsmidler til løbende opdateringer m.v.

### *Netteordning*

Forvaltningen har umiddelbart vurderet, at en afstand på ca. 250-300 meter mellem de offentlige toiletter vil gøre det muligt for de fleste at kunne benytte sig heraf ved behov. Forvaltningen har derfor udarbejdet en oversigt over eksisterende toiletter samt caféer, restauranter og hoteller, som kunne indgå i en netteordning. Kortet er vedlagt som bilag 1. Bilag 2 viser, at med ca. otte aftaler om nettetoiletter vil der i store dele af byen være adgang til et toilet indenfor 250 meter. Dette forudsætter, at virksomhederne tilslutter sig en netteordning.

Hvis det besluttes at gå videre med netteordningen, vil forvaltningen gå i dialog med to til tre virksomheder med henblik på at afprøve ordningen og finde et leje for den økonomiske kompensation for brug af toiletterne. Forvaltningen vil herefter evaluere ordningen og fremlægge resultaterne for udvalget i foråret 2025. Forvaltningen vil hurtigst muligt efter vedtagelse af denne sag vende tilbage med et meddelelsespunkt, der orienterer udvalget om hvilke caféer m.v., der er indgået aftale med, og den økonomiske kompensation herfor.

### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at de eksisterende digitale løsninger med de nødvendige løbende opdateringer give gode oversigter over offentligt tilgængelige toiletter på Frederiksberg - herunder både GoogleMaps og app'en FindToilet. Da der i forvejen eksisterer tjenester med mange brugere, hvor oplysninger om toiletter kan søges frem, og idet der arbejdes på at gøre oversigtskortet på kommunens hjemmeside væsentlig mere brugervenligt jf. ovenstående, vurderes det ikke hensigtsmæssigt at udvikle en selvstændig Frederiksberg-app til formålet.

Forvaltningen vurderer desuden, at der med fordel kan igangsættes forsøg med netteordningen med to til tre virksomheder for at undersøge, om virksomhederne har interesse i ordningen, samt hvad et eventuelt økonomisk leje kunne være.

## **Økonomi**

De virksomheder, der stiller toiletter til rådighed, vil blive kompenseret økonomisk. Som en del af forsøgsordningen skal der i dialog med virksomhederne findes et leje for denne kompensation. Udgifterne vil blive afholdt inden for de afsatte 100.000 kr.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, M, K

## **Bilag**

Frederiksberg offentlige toiletter med 250 m buffer

Frederiksberg offentlige toiletter med potentielle aftaler

# Punkt 53: Orientering om afslutning af projektet Frederiksberg Urban Smart Electromobility (FUSE)

00.16.02-P20-1-20

## Resume

Frederiksberg Kommune har deltaget i forskningsprojektet "Frederiksberg Urban Smart Electromobility", som er afviklet i perioden 2020-2024. Projektet har bidraget med ny viden om ladeinfrastruktur på baggrund af omfattende analyser og undersøgelser og har dermed givet kvalificerede bud på tilgang til planlægning og udrulning af ladeinfrastruktur i tætte byområder i relation til at møde fremtidens ladebehov. Udvalget orienteres med denne sag om projektets overordnede resultater.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen om FUSE-projektet til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at orienteringen om FUSE-projektet tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune har deltaget i forskningsprojektet "Frederiksberg Urban Smart Electromobility" (FUSE), som har været støttet af det Energiteknologiske Udviklings- og Demonstrationsprogram (EUDP). Kommunens deltagelse i projektet blev vedtaget på Kommunalbestyrelsens møde den 31. august 2020. Projektet er startet i september 2020 og afsluttet med udgangen af februar 2024. DTU Wind har været projektleder på projektet, der ud over Frederiksberg Kommune, omfatter projektdeltagerne DTU Management, Radius Elnet, Spirii, Elbilforeningen, Dansk E-Mobilitet, COWI og Electricity Maps.

Formålet med FUSE-projektet har været at undersøge, hvordan en smart ladeinfrastruktur til elbiler kan udrulles i tætte bymiljøer ved at udvikle og demonstrere en effektiv udrulningsstrategi og smarte opladningsløsninger. Projektet blev præsenteret ved et afslutningsevent den 8. februar 2024 i KU.BE. Præsentationerne fra dagen ses i bilag 1-6. Der udarbejdes og afleveres en afslutningsrapport til EUDP. Denne rapport er fortsat under udarbejdelse. Udvalget vil med et meddelelsespunkt blive informeret, når rapporten er tilgængelig.

Projektets output kan overordnet samles i et tema vedr. ladeinfrastruktur og et tema vedr. elnettet. Ved afslutningseventet i februar blev der som introduktion fremhævet tre overordnede erfaringer fra projektet:

- *Vi har forsat brug for alle former for ladeinfrastruktur - men i den rette balance*
- *At ladefleksibilitet kan være et tveægget sværd for elnettet - men kan udnyttes smart*
- *At man kan bo i byen og have elbil – også i fremtiden*

Smarte opladningsløsninger skal i projektet forstås som opladningsløsninger, der kan tage højde for eksempelvis elpris, CO<sub>2</sub>-udledning eller perioder med høj belastning af elnettet mv. Forskellige løsninger for styring af opladning er blandt andet testet via demonstrationer på ladestandere i Frederiksberg Kommune som en del af FUSE-projektet. Når opladningen udskydes for at tage højde for eksempelvis pris eller CO<sub>2</sub>, kan der opnås åbenlyse omkostnings- og udledningsfordele. Omvendt vil synkroniseret opladning af mange elbiler øge samtidigheden af elforbruget og dermed skabe en "ladespidsbelastning", som er u hensigtsmæssig i elnettet. Endvidere vil smartopladning bedst kunne udnyttes ved længerevarende parkering, som ofte kun vil ske i nattetimerne ved offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur.

Som en del af projektet er brugerne også blevet inddraget. Både i form af en generel og større spørgeskemaundersøgelse, men også via en mindre gruppe elbilejere, bosiddende i Frederiksberg Kommune.

### Projektoutput relateret til ladeinfrastruktur

Flere af projektets analyser og undersøgelser omhandler detaljering af vidensgrundlaget ifm. planlægning af ladeinfrastruktur og undersøger spørgsmål, der relaterer sig til, hvordan ladeinfrastrukturen i bymæssige områder kan estimeres, placeres og grupperes, så den passer til fremtiden. For mange af undersøgelserne er der taget udgangspunkt i et scenarie baseret på Frederiksberg Kommunes mål om 40% elbilandel i 2030 jf. elbilstrategien. Som en del af projektet er

der udarbejdet en simulationsmodel (GAIA), hvori der blandt andet indgår input fra transportvaneundersøgelsen (TU data), data og parametre om køretøjer, data om eksisterende og kommende ladeinfrastruktur, rejsetider mv. Modellen er bygget op om en række metoder, som er beskrevet i bilag.

Overordnede resultater fra modellen og øvrige analyser i projektet indikerer, at:

- hurtig/lynladning vil have en stor rolle som en del af opladning i byen og dermed som supplement til normalladestanderne. Beregninger indikerer, at hurtig/lynladning har en langt højere udnyttelsesgrad sammenlignet med normalladere.
- normalladere har en relativ lav udnyttelsesgrad på 1-4 opladninger pr. dag, og at de ikke kan servicere perioder med ekstra høj efterspørgsel.
- normalladere skal placeres der, hvor efterspørgslen er, mens hurtig/lynladere kan imødekomme efterspørgsel, selvom de er placeret længere væk.
- "smart" opladning på offentligt tilgængelige ladestander i tætte byområder kan have potentiale i aften- og nattetimerne, hvor der ofte er lange parkeringer. Lange opladninger ikke altid er forenelig med god udnyttelsesgrad af infrastrukturen, og derfor er potentialet begrænset i dagtimerne.
- en parkeringsrestriktion på 3 timer ved normalladere i dagtimerne er et passende tidsrum for både at tilfredsstille de fleste ladebehov, og samtidig opretholde en passende udnyttelsesgrad.
- udbuddet af ladeinfrastruktur på Frederiksberg på nuværende tidspunkt overstiger efterspørgslen i de fleste tidsrum, og at Frederiksberg derfor på nuværende tidspunkt tilbyder en god service i forhold til opladning og er godt på vej ift. at møde fremtidens ladebehov.

#### *Projektoutput relateret til elnettet*

Elforbruget stiger generelt som følge af en generel omstilling og forventes at nå det dobbelte frem mod 2040. Derfor skal elnettet udbygges, men ved at arbejde med innovative og intelligente løsninger kan det undgås, at elnettet tilsvarende skal fordobles. I Frederiksberg Kommune er det Radius Elnet A/S, der driver elnettet og har ansvaret for at udbygge og forstærke i takt med behovet. I FUSE-projektet er der gennemført forskellige analyser og beregninger af elnettet i forskellige scenarier med særlig fokus på Frederiksberg. Overordnede resultater og analyser i projektet indikerer, at:

- det overordnede 10 kV net (hovedvejene) på Frederiksberg er robust over for omstilling til elbiler de kommende år. Elnettet vil løbende blive udbygget for at undgå overbelastning af kabler og transformestationer. Forskellen fra tidligere udbygning ifm. almindelig byudvikling er imidlertid den hastighed, som omstillingen af transport og industri medfører i disse år.
- 0,4 kV nettet (lokalvejene) på Frederiksberg er nogle steder mere udsat, da lokale flaskehalsproblemer ikke kan undgås - særligt ved hurtigt stigende forbrug. Disse vil på sigt blive udbygget for at undgå at skabe overbelastning og derved fejl på kabler og transformere. Prisbaseret/fleksibel opladning kan være gavnligt på kort sigt, da store dele af dette forbrug relativt nemt kan placeres på tidspunkt med lav belastning af elnettet.
- forskellige incitamenter for opladning og dermed opladningsscenarier kan have stor og meget varierende indflydelse på elnettets belastning.
- det skal undgås, at der lades op på samme tid/samme dag, idet samtidighed kan belaste elnettet unødigt. Radius arbejder med forskellige incitamentsstrukturer, der understøtter dette - f.eks. med tidsdifferentierede nettariffer og en mere aktiv brug af ledig kapacitet, hvor ladeoperatører kan tilbyde deres kunder mere fleksible produkter.
- der er stort potentiale i muligheden for at tilbyde løsninger, der udnytter den store restkapacitet i elnettet, som er til rådighed på nogen tidspunkter. Det kunne f.eks. være betingede tilslutninger, hvor elkunden/ladeoperatøren kan lade med en større kapacitet, når belastning fra de øvrige forbrug respektives.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Ved at deltage i FUSE-projektet har Frederiksberg Kommune været en aktiv partner i projektets analyser og dermed været med til at teste nye værktøjer og teknologier i relation til samspillet mellem omstilling til elbiler og energisystem. Muligheden for at kunne koble sektorer gennem samarbejde på tværs af organisationer er en stor fordel ved at indgå i store projekter. FUSE-projektet er dermed i høj grad med til at løfte Frederiksberg Kommunes ambition om at være Danmarks Elbilby nr. 1, og Frederiksberg Kommune har ved deltagelse i projektet opnået viden, som er gavnligt for den fremtidige planlægning af ladeinfrastrukturen i byen. Forvaltningen har brugt input fra processen og resultater fra projektet som baggrundsviden og inspiration for overvejelser om de overordnede strategiske mål i forbindelse med justering af elbilstrategien.

## **Økonomi**

Sagen ingen økonomiske konsekvenser

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag 1 FUSE\_Slutevent\_Introduktion

Bilag 2 FUSE\_Slutevent\_Ladeinfrastruktur til danske byer

Bilag 3 FUSE\_Slutevent\_Elnettets rolle i elektrificeringen

Bilag 4 FUSE\_Slutevent\_Smart opladning i byen

Bilag 5 FUSE\_Slutevent\_En bæredygtig og brugervenlig ladeoplevelse

Bilag 6 FUSE\_Slutevent\_Fremtiden for byopladning

# Punkt 54: Opdatering af elbilstrategien

05.00.00-G01-235-22

## Resume

Elbilstrategien blev vedtaget i januar 2019, og det er aftalt, at strategien hvert fjerde år vil blive revurderet og opdateret på baggrund af udviklingen på området og de muligheder, som den teknologiske udvikling har bidraget med. I sagen præsenteres forslag til opdatering af elbilstrategien med henblik på udvalgets godkendelse.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

1. at målsætning under indsatsområdet den private bilpark opdateres med målsætningen for 2025 "alle borgere har maksimalt 1 km til nærmeste offentligt tilgængelig lynladestander",
2. at målsætning under indsatsområdet den private bilpark opdateres med målsætningen for 2025 "der er mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- og plug-in hybridbil",
3. at initiativ for antallet af reserverede pladser til elbiler uden lademulighed ikke videreføres, og at det tilstræbes, at de nuværende reserverede pladser løbende omsættes til elbilspadser med ladestander.
4. at målsætningen for indregistrerede elbiler i kommunen øges til 60 pct. i 2030, og 95 pct. for nyregistrerede biler, samt
5. at de generelle opdateringer af strategien samt mindre justeringer af målsætninger, initiativer og tekst under hvert indsatsområde godkendes, dog således at:

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Malte Mathies Løcke, Lone Loklindt og Freja Fokdal) indstiller, at målsætningen omkring afstand til ladestander fastsættes til 250 meter eller mindre efter behov

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard) ) indstiller, at målsætningen omkring afstand til ladestander fastsættes til 125 meter eller mindre efter behov.

Udvalget anmodede derudover forvaltningen om at få forelagt en sag, der belyser brugen af delebilspadser og generelle elbilspadser.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at de generelle opdateringer af strategien samt mindre justeringer af målsætninger, initiativer og tekst under hvert indsatsområde godkendes,
2. at målsætning under indsatsområdet den private bilpark opdateres med målsætningen for 2025 "alle borgere har maksimalt 1 km til nærmeste offentligt tilgængelige lynladestander",
3. at målsætning under indsatsområdet den private bilpark opdateres med målsætningen for 2025 "der er mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- og plug-in hybridbil",
4. at initiativ for antallet af reserverede pladser til elbiler uden lademulighed ikke videreføres, og at det tilstræbes, at de nuværende reserverede pladser løbende omsættes til elbilspadser med ladestander - og
5. at målsætningen for indregistrerede elbiler i kommunen fastholdes på 40% i 2030.

## Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 5. februar 2024 sagen, idet forvaltningen blev bedt om at vurdere følgende tiltag:

- Mål om at andelen af elbiler i 2030 hæves til f.eks. 50, 55 eller 60 procent.
- Afstandsmål til ladestander reduceres fra 250 m til 125 m undtaget i villaområder.
- Et nyt mål for nyindregistrerede nye elbiler på f.eks. 95 eller 100 procent i 2030.

### *Mål om andel elbiler i 2030 på 50, 55 eller 60 procent*

Forvaltningen har i tidligere sagsfremstilling (hhv. 25. september 2023 og 5. februar 2024) givet vurdering af et mål om andel elbiler højere end 40%, som er den gældende målsætning i elbilstrategien. Det er fortsat forvaltningens vurdering, at en målsætning på 40% er realistisk at opnå, samtidig med, at den er ambitiøs. Følgende forhold er tidligere belyst:

- Målet om andel elbiler på 40% i 2030 ligger væsentligt over Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning 2023, som ligger på 21 procent i 2030, og dog stiger til 42 procent i 2035. Fremskrivningen er en alt-andet-lige

fremskrivning, som ikke tager højde for eventuelle nye politiske initiativer.

- Af inputtene, som blev modtaget i forbindelse med høringen af relevante interesseorganisationer, nævnte størstedelen, at målet på 40% ligger over både nuværende forventning og målsætning på nationalt plan, og flere mener derfor, at det kan blive meget svært at indfri en målsætning, der er højere, særligt med tanke på, at kommunen har meget få muligheder for at påvirke denne udvikling. Dansk Erhverv mente som de eneste at målsætningen burde sættes op.

Hvis der er en politisk ambition om et mål, der er højere end 40% for fortsat at stræbe efter, at Frederiksberg Kommune skal være Danmarks elbilby nr. 1, ser forvaltningen ikke, at der er noget til hinder for at sætte en højere målsætning - f.eks. 50%.

#### *Afstandsmål for ladestandere på 125 m undtaget i villaområder*

Forvaltningen har ved tidligere sagsfremstilling (hhv. 25. september 2023 og 5. februar 2024) givet en vurdering af et afstandsmål for ladestandere på 125 m, og forvaltningen vurderer ikke, at den nye forespørgsel giver anledning til, at målet ændres. Følgende forhold er tidligere belyst:

- Ladestandere og elskabe tager plads på fortovet, og flere steder udgør den fysiske udformning af byrummet, tilstedeværelse af øvrigt byudstyr mv. en begrænsning for opsætning af ladestandere.
- For at undgå unødigt store udgifter til blandt andet gravearbejde og tilhørende gener i forbindelse med store opgravninger, vil nogen placeringer være uhensigtsmæssige. Det kan f.eks. være, at det giver langt bedre mening, at ladestandere opsættes i den ene ende af en vej, frem for en anden. Et mål om maksimal 125 m vil kunne eliminere muligheden for at være fleksibel i mange af disse situationer.
- Afstandsmålet tager ikke højde for det faktiske lokale behov, hvorfor et afstandsmål på 125 m vil kunne betyde, at kapaciteten bliver for høj i nogen områder og for lav i andre.
- Af inputtene, som blev modtaget i forbindelse med høringen af relevante interesseorganisationer, mente flere, at afstandsmål er for rigid en metodefremgang, og at der i stedet bør ses på det konkrete behov de enkelte steder. Forvaltningen modtog ikke input i forbindelse med høringen, der bakkede op om et afstandsmål på mindre end 250 m.

Herudover indikerer resultater fra FUSE-projektet, som Frederiksberg Kommune har deltaget i (og som behandles i sag nr. X), at der i byområder som Frederiksberg bør ske en mere strategisk udrulning af lynladestandere frem for en massiv udrulning af normalladestandere. Vedtages et mål om maksimalt 125 m til nærmeste ladestander, vil det netop kræve en massiv udrulning af normalladere for at udfylde alle de "huller", hvor der i dag er mellem 125 og 250 m til en ladestander. Af FUSE-projektets resultater fremgår det, at lynladestandere har en væsentligt højere udnyttelsesgrad, ligesom det ikke på samme måde som ved normalladestandere er afgørende, hvor disse placeres helt præcist. Dertil vil en massiv udrulning af normalladere også kunne bidrage til øge presset på parkeringspladser, da omdannelsen af mange parkeringspladser til "ladepladser" vil forringe adgangen til almindelig parkering.

Forvaltningen fastholder, at det næste træk i forhold til opsætning af ladeinfrastruktur ikke bør ske ved et afstandsmål på 125 m, men derimod baseret på en analyse af det konkrete behov på baggrund af ladedata mv. fra eksisterende ladestandere forud for hvert udbud af ladestandere. Ladestandere vil dermed udbydes de steder, hvor der forventes et øget behov jf. også FUSE-projektets resultater. For at sikre at der er tilstrækkelig kapacitet, skal analysen og udbuddet fugte med kapacitetsmålsætningen. Ved at følge denne udrulning vil ladestanderne alt andet lige komme til at stå tættere og nogle steder nærme sig 125 m. Vedlagt er et kort med den nuværende dækning af ladestandere (i drift og indgået kontrakt) inden for 125 m.

#### *Mål for nyregistrerede elbiler på f.eks. 95 eller 100 procent i 2030*

Det er muligt at indføre et mål for nyregistrerede elbiler på Frederiksberg i 2030. Fremskrivningen på dette område er dog usikker bl.a. som følge af forordningen om CO<sub>2</sub>- reduktionskrav for nye lette køretøjer i EU. Med forordningen pålægges bilproducenterne at reducere de gennemsnitlige udledninger fra nye solgte personbiler i EU med hhv. 55% i 2030 og 100% i 2035 i forhold til niveauet i 2021. Forordningens krav udelukker i praksis salget af nye personbiler med forbrændingsmotorer i EU fra 2035. Det er dog vanskeligt at forudsige, hvordan markedet vil agere frem mod 2035.

I Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning 2023 forventes nysalg af elbiler (personbiler) at udgøre hhv. ca. 55% og næsten 100% i hhv. 2030 og 2035 (nysalg dækker i denne fremskrivning over nul år gamle biler, altså både nyregistrerede biler og importerede brugte biler på nul år).

Et mål for nyregistrerede elbiler på f.eks. 95% eller 100% i 2030 vil derfor ud fra disse tal umiddelbart være højt, medtaget at Frederiksberg Kommune har begrænsede muligheder for at påvirke denne udvikling. Samtidig ses det jf. tal

fra Danmarks Statistik, at nyregistrerede personbiler på Frederiksberg på el i 2023 udgjorde mellem 30%-60% pr. måned - og 42% hvis man ser på 2023 samlet. Dette tal ligger væsentligt over Energistyrelsens fremskrivning for 2023.

Forvaltningen vurderer på denne baggrund, at det er svært at give en konkret vurdering af realismen i at fastsætte et mål om nyregistrerede elbiler på Frederiksberg i 2030. Et mål på 100% vil formentlig være urealistisk, idet det må forventes, at en mindre andel biler med forbrændingsmotorer vil blive indregistreret frem til EU forordningens fulde implementering i 2035. Forvaltningen vurderer dog, at det på basis af tallene fra Danmarks Statistik godt kan forventes, at udviklingen vil gå stærkt frem mod 2030, og at et mål om nyregistrerede elbiler i 2030 f.eks. kunne være på 90%.

#### *Relation til mulighed for at indføre nulemissionszoner*

Den 5. februar 2024 behandlede Miljø- og Trafikudvalget en forespørgsel fra rådmand Lotte Kofoed om Frederiksberg som nul-emissionszone. Sagen blev efterfølgende behandlet i Kommunalbestyrelsen den 26. februar 2024. Af sagen fremgår det, at forvaltningen vurderer, at det ikke vil være hensigtsmæssigt at igangsætte et arbejde med at analysere muligheder for nulemissionszone på Frederiksberg, før et lovgrundlag er på plads. På samme måde vurderer forvaltningen heller ikke, at det på nuværende tidspunkt giver anledning til at justere i elbilstrategien. Forvaltningen vurderer dog, at det senere kan blive relevant at revurdere indhold og eventuelt målsætninger i elbilstrategien, når lovgrundlaget, og dermed forudsætninger og potentiale for nulemissionszoner på Frederiksberg, er på plads.

Siden udvalgets behandling af sagen om nulemissionszoner er det blevet "udmeldt", at der forventes et lovforslag fremsat i Folketinget i 2. halvår af 2024. Ligeledes fremgår det, at dette lovforslag vil have flere ligheder med det, der tidligere har været i høring. Det betyder blandt andet, at der formentlig vil være tale om mulighed for at oprette mindre zoner (og med mulighed for dispensationer). Der er derfor fortsat tvivl om, hvilken betydning dette vil have for eksempelvis bilparken på Frederiksberg frem mod 2030.

#### *Orientering om beslutning vedr. omstilling til emissionsfri busser*

Det bemærkes, at det med udvalgets beslutning, om at udskyde udbuddet af linje 9A på mødet i Miljø- og Trafikudvalget den 5. februar, ikke er muligt at indfri målet om 100% emissionsfri busdrift i 2025. I stedet forventes driftstart med de nye emissionsfri busser at kunne ligge tre måneder senere, ultimo marts 2026. På trods af dette, er der ikke ændret på indholdet i udkast til opdatering af elbilstrategien.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Forvaltningen vurderer, at de allerede fremsatte målsætninger er realistiske at opnå og samtidig er ambitiøse. Forvaltningen vurderer samtidig, at der ikke er noget til hinder for, at Kommunalbestyrelsen kan sætte et endnu mere ambitiøst mål og dermed sætte en tydeligere streg under ambitionen om at være Danmarks elbilby nr. 1. Fsva. et afstandsmål for ladestander på 125 m vurderer forvaltningen, at det både af praktiske årsager, og jf. resultaterne fra FUSE-projektet, vil være uhensigtsmæssigt at fastsætte et afstandsmål på 125 m. I forhold til at indføre mål for nyregistrerede elbiler vurderer forvaltningen, at der kan indføres mål på 90%, idet forvaltningen vurderer, at en målsætning på 100% er for høj, da der må forventes en lille andel nyregistrerede biler med forbrændingsmotorer frem mod 2035.

På baggrund af ovenstående supplerende sagsfremstilling indstiller By-, Kultur- og Miljøområdet, at "90 % af nyregistrerede biler er elbiler" tilføjes som en målsætning i 2030 i den opdaterede udgave af elbilstrategien

#### *Tidligere sagsfremstilling (5. februar 2024)*

Sagen følger op på sagen om opdatering af elbilstrategien, som Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 25. september 2023, med henblik på at sende elbilstrategien i en høring hos relevante interesseorganisationer. Den tidligere sagsfremstilling af sagen "Opdatering af elbilstrategien" er vedlagt som bilag.

#### *Input fra interesseorganisationer på justering af elbilstrategien*

Forvaltningen har sendt udkast af elbilstrategien til kommentering til en række interesseorganisationer, med særlig henblik på at få input til de fire forhold, som udvalget har drøftet på sidste møde. Invitationen er sendt til Dansk E-mobilitet, Concito, FDM, Rådet grøn omstilling, Rådet for bæredygtig trafik, Drivkraft Danmark, Elbilforeningen Danmark, Copenhagen Electric (Region Hovedstaden), De Danske Bilimportører, Dansk Erhverv, Dansk Industri, DTU (partner i FUSE) og FBLF (Foreningen for By og Landskabskultur Frederiksberg). Forvaltningen har modtaget tilbagemelding fra 8 af disse, hvoraf én ikke har ønsket at afgive kommentarer. I det følgende gennemgås de indkomne kommentarer og input med udgangspunkt i de fire forhold, som udvalget har bedt forvaltningen om en vurdering af. De indkomne input er desuden vedlagt som bilag til sagen.

#### *Målsætning om andel elbiler i 2030*

Forvaltningen har i den tidligere sagsfremstilling fremlagt Energistyrelsens fremskrivning af elbilejerskabet på nationalt plan (21% i 2030), som ligger væsentligt under den gældende målsætning om 40% i 2030 i elbilstrategien. Af de indkomne input nævner størstedelen, at målet på 40% ligger over både nuværende forventning og målsætning på nationalt

plan, og flere mener derfor, at det kan blive meget svært at indfri en målsætning, der er højere, særligt med tanke på, at kommunen har meget få muligheder for at påvirke denne udvikling. Dansk Erhverv mener som den eneste, at målsætningen bør sættes op, for at efterleve ”Elbilby nr. 1”.

Forvaltningen vurderer fortsat, at målsætningen på 40% er ambitiøs, og at en højere andel vil være svær at indfri i 2030, samtidig med, at kommunen vil have begrænsede handlemuligheder for at kunne indfri dette mål. Målsætningen kan dog ændres til 50% i 2030, hvis der politisk er et ønske hertil, set i lyset af, at andre kommuner har dette mål, og at elbilsalget er stigende. Til orientering har andelen af elbiler ifølge Danmarks Statistik i månederne januar-november 2023 udgjort mellem 30%-52% af nyregistrerede personbiler i Frederiksberg Kommune.

#### *Afstandsmål for ladestandere*

I den tidligere sagsfremstilling har forvaltningen kvalificeret muligheden for at indføre et afstandsmål for ladestandere på 125 m og redegjort for, at forvaltningen ikke finder dette hensigtsmæssigt af hensyn til både praktiske og strategiske forhold. Forvaltningen har modtaget flere kommentarer vedr. afstandsmål. Her mener særligt Drivkraft Danmark og Dansk Erhverv, at et afstandsmål er en for rigid metodefremgang, og at der i stedet bør ses på det konkrete behov de enkelte steder. Dansk E-Mobilitet og Concito finder målsætningen på 250 m rimelig, og bakker dermed op om, at denne bevares. Forvaltningen har ikke modtaget input, der bakker op om et afstandsmål der er mindre end 250 m.

Forvaltningen vurderer fortsat, at et afstandsmål på 125 m er uhensigtsmæssigt, og at de indkomne input ikke giver anledning til en anden vurdering heraf.

#### *Kapacitetsmål for ladestandere*

I den tidligere sagsfremstilling har forvaltningen kvalificeret forslaget om en kapacitetsmålsætning på mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- eller plug-in hybridbil, og på dette tidspunkt drøftede forvaltningen ligeledes målsætningen med både DTU og Dansk E-mobilitet, der vurderede målsætningen fornuftig. Af de indkomne kommentarer vurderer Concito, at målsætningen forekommer høj (hermed menes mange ladepunkter for hver el- og plug-in hybridbil). Dansk E-Mobilitet finder målsætningen fornuftig, mens FDM og Dansk Erhverv fokuserer på vigtigheden i, at ladeinfrastrukturen udbygges der, hvor behovet er. Desuden påpeger både Drivkraft Danmark og DTU, at lynladere bør vægtes højere end faktor 4. I forhold til vægningen af lynladere, er forvaltningen enige i, at en lynlader generelt bør vægtes højere end 4. Som beskrevet i den tidligere sagsfremstilling forventes det dog, at de køretøjer, som kommer udefra, og som oplader på Frederiksberg, typisk vil anvende lynladenetværket. Derfor giver antagelsen om lynladepunkter rum til de biler, som ikke medtages i beregningen herunder f.eks. varebiler.

Forvaltningen vurderer derfor, at den foreslåede målsætning om mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- eller plug-in hybridbil er en ambitiøs minimummålsætning for antal offentligt tilgængelige ladepunkter i byen, og at den giver rum til, at der løbende kan følges op på egentlig behov og placering. Dertil vurderer forvaltningen, at vægningen for lynladere på 4 efterlader en del kapacitet til udefrakommende elbiler, herunder f.eks. besøgende, varebiler og taxier, som ikke indgår i beregningen.

#### *Elbilsparkeringspladser uden lademulighed*

I den tidligere sagsfremstilling er det foreslået, at det gældende initiativ om reservation af pladser til elbiler ikke videreføres, således, at der ikke reserveres yderligere bilparkeringspladser til elbiler uden lademulighed, og at de nuværende pladser løbende omsættes til pladser med lademulighed. Af de indkomne kommentarer bakker Concito og Dansk Erhverv op om at initiativet ikke videreføres, mens Dansk E-Mobilitet foreslår at lade initiativet fortsætte. FDM påpeger vigtigheden i, at det er let at finde ledig parkering efter endt opladning for optimal udnyttelse af ladeinfrastrukturen, men udtrykker ikke konkret holdning til initiativet. Flere af de hørte parter forholder sig ikke til dette initiativ.

Forvaltningen vurderer fortsat, at initiativet ikke bør videreføres, særligt med baggrund i den tidligere vurdering af økonomien forbundet med at fortsætte initiativet, samt at det tilstræbes, at pladserne løbende omsættes i takt med, at der omdannes det samme antal elbilpladser med ladestandere. Hvis det nuværende initiativ skal effektueres, vil det betyde en udgift på ca. 13,5 - 19,5 mio. kr. alene i 2023 alt efter type af skiltning. Det bemærkes, at der ikke er afsat finansiering i indværende og kommende budgetter til yderligere reservationer af pladser til elbil uden lademulighed. Forslag om ikke at videreføre initiativet er beskrevet yderligere i den tidligere sagsfremstilling.

#### *Øvrige kommentarer*

Udover konkrete input til de ovenstående forhold, er der også indkommet øvrige kommentarer og input til elbilstrategien.

Concito anbefaler, at Frederiksberg Kommune arbejder aktivt for at genoplive lovforslaget om nulemissionszoner. Forvaltningen er meget opmærksom på muligheden for, på sigt, at kunne indføre nulemissionszoner. Frederiksberg Kommune har tidligere afgivet høringssvar til udkast til en lovændring af miljøbeskyttelsesloven, som skulle muliggøre indførelse af nulemissionszoner på sigt, og er også løbende i dialog med København, Århus, Odense og Aalborg

kommuner om muligheden for at indføre nulemissionszoner. Forvaltningen er orienteret om, at arbejdet med en lovændring, der skal muliggøre indførelse af nulemissionszoner på nuværende tidspunkt ikke er opført på folketingets lovprogram for året 2023/2024. Der er således ikke umiddelbart initiativer på vej fra statslig side. Forvaltningen skal desuden anføre, at et beslutningsforslag fra SF om at gennemføre en kommunal analyse for indførelse nulemissionszoner fra 2030 på Frederiksberg, koordineret med Københavns Kommune, forelægges Miljø- og Trafikudvalget på nærværende møde.

Derudover forslår Concito, at der arbejdes med at håndhæve krav om opladning. Der er i dag ikke krav om tilslutning ved ladestandere på offentlig vej i Frederiksberg Kommune. Forvaltningen er opmærksom på muligheden for at kræve at en bil er koblet til, men er samtidig betænkelig ved konsekvenserne ved at ændre skiltningen, som blandt andet vil betyde, at ladestik-symbolet skal fjernes, da dette ikke kan kombineres med kravet om tilslutning. Skiltningen vil derimod blive mere kompleks og sværere at forstå. Til gengæld er der som udgangspunkt tidsbegrænsning ved alle ladestandere på offentligt vej i Frederiksberg Kommune, og forvaltningen vurderer derfor, at effekten ved at ændre restriktionen ikke vil være stor. Forvaltningen følger dog erfaringer fra øvrige kommuner løbende på dette område.

FDM, Drivkraft Danmark og Dansk Erhverv påpeger vigtigheden i konkurrence på lademarkedet og sikring af markedsdialog. Både konkurrencehensynet og behov for markedsdialog er fokusområder, som forvaltningen har arbejdet med løbende og senest i udbud af ladeinfrastruktur i det sidste halvår i 2023, ligesom det også fremover vil have fokus i forbindelse med udbud. FDM påpeger ligeledes et ønske om en indsats for boligforeninger. Information til boligforeninger er allerede beskrevet som initiativ i elbilstrategien, og forvaltningen vil kigge på, hvordan der kan være mulighed for at løfte dette initiativ yderligere.

Til orientering har De Danske Bilimportører fremlagt et forslag som de kalder "laderet", der skal kunne tvinge kommuner til at udbyde opsætning af ladeinfrastruktur foran en bolig, hvis en borger gør brug af laderetten, og ikke har adgang til egen parkering. Forvaltningen vurderer forslaget som det er fremlagt meget uhensigtsmæssigt, og vurderer, at den stort set opfyldte ladegaranti på maks. 250 m opfylder behovet om at bo i nærheden af en ladestander. Som flere af de øvrige parter også er inde på, er det vigtigere, at der opsættes tilstrækkeligt med ladestandere, og at det er muligt at finde en ledig ladestander.

DTU påpeger hensynet til elbiler udefra, som til en vis grad vil udnytte dele af ladekapaciteten i kommunen, men som for nuværende ikke er indregnet i målsætningen. Her kan forvaltningen henvise til argumentet om vægtingen af lynladere på 4, som netop efterlader en del kapacitet til elbiler udefra.

#### *Supplerende justeringer til elbilstrategien*

Udover de allerede præsenterede justeringer til strategien, som har været forelagt udvalget i sagen fra den 25. september 2023, har forvaltningen konsekvensrettet tal og tekst i udkast til ny elbilstrategi, for så vidt angår omstilling til elbusser og antal for indregistrerede elbiler. I efteråret 2023 er yderligere buslinjer i kommunen blevet omstillet til el, hvorfor status herfor er rettet i udkast til strategien. Dertil er der pr. januar 2024 kommet opdaterede tal for bilparken, hvorfor forvaltningen har konsekvensrettet disse tal, som også påvirker status for antal biler pr. lade punkt.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Forvaltningen har gransket de indkomne kommentarer og input, og vurderer ikke at disse giver anledning til at justere i de tidligere indstillede justeringer af målsætningerne i strategien. Forvaltningen fastholder derved den tidligere vurdering af de fire forhold, som udvalget har bedt forvaltningen kigge på. Forvaltningen vurderer dertil, at det er relevant at opdatere udkast til en justeret elbilstrategi inden for de to forhold, hvor der er kommet nye tal for status på målsætningen.

## **Økonomi**

Der er ikke afsat midler i indeværende eller kommende budgetter til finansiering af bilparkeringspladser til elbiler uden lademulighed.

Jf. sag om status på elbilstrategien, som blev behandlet af Miljø-, Bynatur-, og Mobilitetsudvalget den 7. november 2022, har der tidligere været afsat midler gennem klimafonden, som har finansieret den eksisterende skiltning af pladser til elbil henholdsvis med og uden lademulighed.

For det gældende initiativ i elbilstrategien om reservation af pladser til elbiler, vil der skulle reserveres yderligere omkring 3.800 pladser til elbil uden lademulighed jf. opgørelse for bilparken pr. ultimo 2022. Det vil derfor kræve finansiering på omkring 19,5 mio. kr. hvis pladserne skiltes enkeltvis og omkring 13,5 mio. kr., hvis pladserne reserveres i grupper, for at opfylde initiativet i 2023.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Kommunalbestyrelsen

I henhold til delegationsplanen sendes sagen ikke til Magistraten. Hvis udvalget tager beslutninger med økonomiske konsekvenser justeres behandlingsplanen.

## Historik

### Indstilling 5. februar 2024, pkt. 14:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at de generelle opdateringer af strategien samt mindre justeringer af målsætninger, initiativer og tekst under hvert indsatsområde godkendes,
2. at målsætning under indsatsområdet den private bilpark opdateres med målsætningen for 2025 "alle borgere har maksimalt 1 km til nærmeste offentligt tilgængelige lynladestander",
3. at målsætning under indsatsområdet den private bilpark opdateres med målsætningen for 2025 "der er mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- og plug-in hybridbil",
4. at initiativ for antallet af reserverede pladser til elbiler uden lademulighed ikke videreføres, og at det tilstræbes, at de nuværende reserverede pladser løbende omsættes til elbilspladser med ladestandere,
5. at målsætningen for indregistrerede elbiler i kommunen fastholdes på 40% i 2030.

### Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 5. februar 2024, pkt. 14:

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev bedt om at vurdere følgende tiltag:

- Mål om at andelen af elbiler i 2030 hæves til f.eks. 50, 55 eller 60 procent.
- Afstandsmål til ladestandere reduceres fra 250 m til 125 m undtaget i villaområder.
- Et nyt mål for nyindregistrerede nye elbiler på f.eks. 95 eller 100 procent i 2030.

## Bilag

Bilag 1 - Uddybende notat om status på målsætninger og justeringer i strategien

Bilag 2 - Elbilstrategi - Frederiksberg Elbilby nr. 1

Bilag 3 - Elbilstrategi - Justerede målsætninger 2021

Bilag 4 - Udkast til opdatering af elbilstrategien\_V8

Bilag 5 - Udkast til opdatering af elbilstrategien\_V8\_med track-changes

Bilag 6 - Dagsordenspunkt Opdatering af elbilstrategien behandlet på mødet 25. september 2023

Bilag 7 - Input og kommentarer - samlet

Bilag 8: Dækning af ladestandere i drift og kontraktindgåelse 125 m

# Punkt 55: Tilpasning af busnettet til Sydhavnsmetroen

13.05.16-G01-10-23

## Resume

I 2024 åbner metroen til Sydhavn, hvilket vil have betydning for passageres rejsemønstre, da mange vil vælge at benytte metroen i stedet for bussen. Derfor er det nødvendigt at tilpasse busserne, så der ikke kører højfrekvente busser, hvor metroen kommer til at betjene passagerne. Ydermere vil åbningen af metroen give en merudgift i busdriften på grund af manglende passagerindtægter i busserne. Denne forsøges dækket ved forslag i reduktioner i driften på andre buslinjer. Der gives i sagen en status på de øvrige kommuners behandling af reduktionerne på busdriften, og forvaltning indstiller reduktioner på linje 7A og 9A til udvalgets godkendelse.

## Beslutning

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Malte Mathies Løcke, Lone Loklindt og Freja Fokdal og Jan E. Jørgensen) indstiller,

at Frederiksberg Kommunes trafikbestilling til Movia omfatter en reduktion på linje 7A fra 9 til 8 afgangene i timen i dagtimerne og en reduktion fra 7-8-minutters drift til 10 minutters drift på linje 9A.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Carina Høedt og Anders Storgaard) tog forbehold.

Der var derudover enighed i udvalget om, at forvaltningen i forbindelse med budgetforhandlingerne skal forberede en drøftelse af, hvordan der kan tilvejebringes bedre kollektiv trafik for det vestlige Frederiksberg.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forvaltningen får mandat til at arbejde videre med Movia og de berørte kommuner om at gennemføre reduktioner i driften på linje 7A og på linje 9A eller alternativt på linje 12 for at kompensere for udgiften ved åbningen af Sydhavnsmetroen, idet udvalget forlægges de konkrete besparelser og linjeføringer til orientering på udvalgs mødet den 8. april 2024.

## Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 8. april 2024 sagen efter drøftelse, idet der ønskes en status på besparelse på linje 12 i Københavns Kommune samt en vurdering af besparelse på linje 1A.

### *Linje 12*

Siden Miljø- og Trafikudvalgets behandling af sagen, har Økonomiudvalget i Københavns Kommune behandlet og godkendt den samlede sag om "Bustilpasning til Sydhavnsmetroen og København Syd" - herunder et forslag om tilpasning af frekvensen på linje 9A, som tilsvarende den foreslåede ændring af linjen i nærværende sag. Et forslag om ændret ruteføring af linje 12, så den ledes uden om Frederiksberg, er ligeledes fremlagt i sagen i Københavns Kommune, men er ikke godkendt. I sagen angives det: "Økonomiforvaltning anbefaler, at linje 12 bevarer sin nuværende ruteføring for at opretholde betjening af Fuglebakkens st., og fordi en omlægning vil medføre merudgifter for Københavns Kommune."

### *Linje 1A*

Som det er nævnt i nærværende sag, har Københavns Kommune indstillet, at linje 1A omlægges, så den kører til København Syd Station og videre ad Sjælør Boulevard, og dette forslag er nu også godkendt i Københavns Kommunes Økonomiudvalg. Det betyder for Frederiksberg Kommune, at linje 1A bliver dyrere, men at linje 4A bliver billigere, hvilket samlet set giver en permanent besparelse til Frederiksberg på 0,5 mio. kr. Der vil være en mindre engangskompensation på omkring 0,2 mio. kr.

Forvaltningen har ikke undersøgt en mulig besparelse på linje 1A. Linje 1A har en selvfinansieringsgrad på 61% i regnskab 2023 og placerer sig dermed som en af de buslinjer på Frederiksberg, der har den bedste busøkonomi. Linjen har ikke været drøftet på tværs af kommunerne og vil kræve opstart af en ny dialog.

På den baggrund, vurderer forvaltningen ikke, at det giver mening på nuværende tidspunkt at vurdere linje 1A i forhold til besparelser, men derimod at holde fast i den foreslåede reduktion på linje 7A og på linje 9A, som er den A-bus på Frederiksberg, der har den dårligste busøkonomi med en selvfinansieringsgrad på 48% i regnskab 2023.

Københavns Kommune behandler ovenstående sag igen på Borgerrepræsentationens møde den 18. april. Det er nødvendigt, at denne sag behandles og besluttet, så der kan afgives busbestilling inden den 30. april.

#### *Tidligere sagsfremstilling (8. april 2024)*

Magistraten sendte den 11. marts 2024 sagen retur til Miljø- og Trafikudvalget. For at fremme overskueligheden af sagen har forvaltningen udarbejdet en ny sag, idet den gamle sag er vedlagt som bilag. Der er samtidig justeret i tabellen i sagens økonomiafsnit, idet der ved en fejl optrådte uoverensstemmelse mellem denne og tabellen i sagsfremstillingen.

#### *Åbning af metro til Sydhavn*

Udvalget blev i august 2023 orienteret om, at busnettet skal tilrettes, når sydhavnsmetroen åbner. Tilpasning af busnettet sker for at skabe den bedste sammenhæng i den kollektive trafik og for at undgå, at højfrekvente busser kører parallelt med metroen. Herudover besluttede udvalget på møde den 5. februar 2024 at udskyde udbud af linje 9A for at give plads til en mulig justering af linjen i forbindelse med åbning af metroen til Sydhavn.

Som følge af metroens åbning vil den primære ændring være, at linje 7A i fremtiden vil have endestation ved Københavns Hovedbanegård. Strækningen mellem Hovedbanegården og København Syd vil blive erstattet af en lavere frekvent linje 17. Det vil for passagerne på Frederiksberg betyde, at disse ikke længere kan tage linje 7A direkte fra Frederiksberg til Sydhavn. Metroen vil dog give et nyt og bedre alternativ.

Derudover vil linje 18 blive delt ved Valby Station. Linje 18 vil fortsat køre nord for Valby Station gennem Frederiksberg, og syd for Valby Station vil strækningen blive betjent af en linje 8A. Herudover indstiller Københavns Kommune, at linje 1A omlægges, så den kører til København Syd Station og videre ad Sjælør Boulevard. Det betyder for Frederiksberg Kommune, at linje 1A bliver dyrere, men at linje 4A bliver billigere, hvilket samlet set giver en besparelse til Frederiksberg på 0,5 mio. kr. Der vil være en mindre engangskompensation på omkring 0,2 mio. kr.

#### *Økonomiske konsekvenser for busdriften*

Sydhavnsmetroen åbner i sommeren 2024, hvor det planlægges at lade de nuværende busser køre i en overgangsperiode. Det nye busnet vil træde i kraft i slutningen af oktober 2024. Med den nye metrostrækning vil mange buspassagerer skifte til metroen, hvilket vil betyde et indtægtstab i busdriften. Den samlede forventede ekstraudgift for Frederiksberg Kommune vil - med de nuværende scenarier og med besparelsen i forhold til linje 1A - være på omkring 4,7 mio. kr. årligt. For Frederiksberg forventes en ekstraudgift i 2024 på omkring 2,3 mio. kr. Der vil ydermere komme en operatørkompensation for opsigelse af de nuværende kontrakter. Dette er et engangsbeløb, og Frederiksberg Kommunes andel vil være omkring 2,2 mio. kr. og 2,4 mio. kr. med kompensationen på linje 1A i 2024. Dette vil blive endeligt beregnet, når Movia kender alle forudsætninger.

For at imødekomme denne ekstra driftsudgift har forvaltningen sammen med Movia genberegnet de kommende udgifter i forbindelse med omstilling til elbusser samt undersøgt mulige tilretninger af det nuværende busnet.

Hvad angår udgiften til elbusser, vurderer Movia med de nuværende erfaringer, at udgiften på Frederiksberg bliver mindre end først forudsat. Der er på nuværende tidspunkt fra 2026 og frem afsat 4,8 mio. kr. årligt i klimafonden til driften af elbusser. Movia vurderer, at denne udgift vil være omkring 2,5 mio. kr. Det betyder, at der af de afsatte klimafondsmidler kan findes omkring 2,3 mio. kr. om året til at dække den ekstra udgift fra åbningen af Sydhavnsmetroen.

Der er ydermere afsat midler til at kompensere operatørerne for at opsigelse kontrakter før tid i forbindelse med omstillingen til elbusser. Disse bliver også betydeligt mindre end forudsat, og Movia vurderer derfor, at de allerede afsatte midler vil kunne dække den kompensation, Frederiksberg Kommune skal betale i forbindelse med Sydhavnsmetroen.

Samlet set skal der derfor, ud af den samlede merudgift på 4,7 mio. kr., findes omkring 2,4 mio. kr. til at dække den ekstra årlige driftsudgift. De nævnte tal er baseret på modelberegninger for passagerprognoserne og er derfor alle behæftet med en vis usikkerhed. Forvaltningen har sammen med Movia og de øvrige kommuner undersøgt forskellige muligheder for tilretninger i den nuværende busdrift og indstiller en reduktion af linje 7A og 9A.

Forvaltningen har i den tidligere sag også foreslået en mulig omlægning af linje 12. Som følge af forvaltningens videre dialog med de øvrige kommuner (siden denne sag blev forelagt første gang på mødet den 4. marts 2024) vurderer forvaltningen det ikke længere relevant at medtage linje 12 i forslag til besparelser i forhold til sydhavnsmetroen. Det tidligere forslag om justering på linje 12 vil give en besparelse for Frederiksberg Kommune og en mindre besparelse for Rødovre Kommune. Til gengæld vil en ændring af linjeføringen på linje 12 give en fast udgift til Københavns Kommune på 0,8 mio. kr. om året samt en engangskompensation til de tre kommuner på henholdsvis 0,2 mio. kr. til Frederiksberg, 1,6 mio. kr. til København og 0,2 mio. kr. til Rødovre Kommune. Københavns Kommune har derfor udtrykt deres bekymring ved den ekstra udgift og indstiller som nævnt ovenfor en reduktion af antallet af afgang på linje 9A - og ikke en ændring af linje 12.

Buslinje	Foreslået justering	Årlig driftsbesparelse	Engangskompensation	Der skal skabes enighed med følgende kommuner:
7A	Justere frekvensen fra 9 afgang i timen i dagtimerne til 8 afgang i timen.	0,7 mio. kr.	0,5 mio. kr.	København og Rødovre
9A	Justere frekvensen på linje 9A i dagtimerne mandag-lørdag fra 7-8 minutters drift til 10-minutters drift. Bussen vil således ikke længere være en A-bus.	1,9 mio. kr.	0,3 mio. kr.	København, Rødovre, Brøndby og Glostrup

Linjeføringerne og forslagene til justering er beskrevet nærmere i vedlagte bilag.

#### *Status på dialog med de øvrige kommuner*

Siden udvalgets sidste behandling af sagen er der afholdt dialogmøde med de øvrige kommuner og Movia, og udvalget får derfor her en opdateret status på processen omkring besparelserne i forhold til tilpasningen af busdriften til åbningen af Sydhavnsmetroen.

Åbningen af Sydhavnsmetroen giver ikke kun en ekstra udgift til busdriften for Frederiksberg og København, men også for de omkringliggende kommuner. Dette skyldes, at busserne kører på tværs af kommunerne, og når der kommer færre passagerer på én del af ruten, påvirker det økonomien på hele linjen. Det betyder, at der ud over Frederiksberg er flere kommuner, der lige nu ser ind i en ekstra regning på busdriften og derfor kigger på, hvor der kan findes en besparelse.

#### 7A

I dialogen med Movia og de øvrige kommuner er der på nuværende tidspunkt enighed blandt kommunerne om at justere på frekvensen på linje 7A, da denne også giver en besparelse for Københavns Kommune og for Rødovre Kommune.

#### 9A

Derudover er der fra de øvrige kommuner på linje 9A (København, Rødovre, Brøndby og Glostrup kommuner) opbakning til at finde en besparelse på linje 9A. Der er i Glostrup og Brøndby nu truffet politisk beslutning om en reduktion på linje 9A. I Københavns Kommune bliver sagen forelagt i Økonomiudvalget den 9. april, hvor indstillingen om en reduktion af driften på linje 9A indstilles. Det samme gør sig gældende i Rødovre Kommune, hvor sagen forelægges i Teknik og Miljøudvalget den 16. april. Linjen kører i dag med 7-8-minutters drift og vil med den foreslåede reduktion køre med 10 minutters drift. Det vil være en forringelse for brugerne, idet brugerne kan opleve en lidt lavere frekvens, idet brugerne har den viden, at A-busserne kører tit. Men sat over for den besparelse, som kommunerne opnår, ønsker de øvrige kommuner at gå videre med denne besparelse. Det skal bemærkes, at med de kommende udbud, herunder linje 9A, har bestyrelsen i Movia besluttet, at den røde farve på A-busserne forsvinder. Der vil i fremtiden dermed ikke være lige så stor visuel forskel på A-busserne og bybusserne, som der er i dag. Ligeledes er linje 9A den af A-busserne på Frederiksberg, der har den laveste selvfinansieringsgrad, som er den andel af billetindtægterne, der dækker udgifterne. Her er den mere sammenlignelig med flere af de øvrige bybuslinje; 18, 31 og 68.

Linje 9A skal i udbud og overgår til elbusser fra ultimo marts 2026. Hvis der skal opnås en besparelse på linjen ved at nedsætte frekvensen, skal det derfor besluttes med trafikbestillingen i april 2024. Der vil ikke være økonomisk insitament til at beslutte en besparelse på linjen senere i forbindelse med budget 2025, idet linjen her vil være overgået til nyt udbud.

Hvis det fulde beløb for kompensation for den ekstra udgift, der kommer med åbningen af Sydhavnsmetroen, skal findes - og dette skal ske i enighed med de øvrige kommuner - vil det dermed være mest hensigtsmæssigt at arbejde videre med reduktioner på linje 7A og 9A.

For at nå en tilpasning i slutningen af 2024 gennemføres en ekstra trafikbestilling, hvor kommunerne skal indgive deres bestilling inden 30. april 2024.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Med åbningen af metroen til Sydhavn er der behov for at justere i busdriften for at skabe det mest optimale kollektive trafiktilbud, hvor der ikke kører A-busser "ovenpå metroen". Her justeres som udgangspunkt linje 7A og linje 18 til Sydhavnsmetroen. Derudover kommer en merudgift som følge af metroens åbning, og der er derfor behov for at tilpasse busnettet yderligere. Forvaltningen vurderer, at de foreslåede justeringer vil have betydning for det samlede busnet og betyde serviceforringelse af busdriften, men at justeringerne samtidige er nødvendige.

Forvaltningen vurderer, at det vil være muligt at kigge yderligere på linje 7A, da linjen kører i både København, Rødovre og Frederiksberg, og da linjen i forvejen skal ændres, idet den kører, hvor Sydhavnsmetroen åbner og derfor bliver påvirket af åbningen. Forvaltningen vurderer, at en ændring fra 9 til 8 afgang i timen har en betydning for brugerne, men det vurderes tillige, at en buslinje med 8 afgang i timen fortsat vil være en buslinje, hvor brugerne ikke behøver at planlægge deres tur, men kan komme fra metroen på f.eks. Frederiksberg Allé eller ud af Zoologisk Have og forvente, at der kommer en bus inden for de næste 7-8 minutter. Forvaltningen anbefaler derfor, at der arbejdes videre med reduktioner på linje 7A, der vil give en besparelse på 0,7 mio. kr. årligt ved fuld udmøntning.

Linje 9A er den A-bus, der har færrest passagerer, og en justering fra 7-8-minutters drift til 10-minutters drift vil give en besparelse for alle involverede kommuner. Forvaltningen vurderer, at 10-minutters drift fortsat er en god betjening med fortsat høj service på strækningen ad Peter Bangs Vej, Smallegade og Gammel Kongevej, hvor bussen ydermere suppleres af linje 31. En justering, som beskrevet ovenfor vil ved fuld implementering give en besparelse på 1,9 mio. kr. årligt. Linje 9A vil, hvis den justeres som foreslået, ikke længere have "A-betegnelsen".

Baseret på den igangværende dialog og proces i de øvrige kommuner, vurderer forvaltningen ikke, at en tilpasning af linje 12, som tidligere foreslået, er relevant at gå videre med i forhold til en besparelse som følge af sydhavnsmetroen.

## **Økonomi**

Busdriften vil med åbningen af sydhavnsmetroen blive dyrere, da der vil komme færre passagerindtægter i busserne. Med tilretningen af busserne forventer Movia, at der for Frederiksberg vil komme en ekstra udgift på omkring 4,7 mio. kr. årligt inkl. besparelsen i forhold til linje 1A.

Midler i klimafonden kan dække de 2,3 mio. kr. af udgiften, så samlet set skal der findes mellem 2,6 og 2,9 mio. kr. til at dække den ekstra årlige driftsudgift.

Herudover er der afsat midler til at kompensere operatørerne for at opsig kontrakter før tid i forbindelse med omstillingen til elbusser. Denne kompensation bliver betydeligt mindre end forudsat, og det vurderes derfor, at de afsatte midler vil kunne dække den engangskompensation, som Frederiksberg Kommune skal betale i forbindelse med Sydhavnsmetroen.

Af skemaet herunder fremgår de besparelser som forvaltningen indstiller, som følge af de i sagen foreslåede ændringer:

<b>Buslinje</b>	<b>Årlig driftsbesparelse</b>	<b>Engangskompensation</b>
7A	0,7 mio. kr.	0,5 mio. kr.
9A	1,9 mio. kr.	0,3 mio. kr.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

## **Historik**

**Indstilling 4. marts 2024, pkt. 29:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forvaltningen får mandat til at arbejde videre med Movia og de berørte kommuner om at gennemføre reduktioner i driften på linje 7A og på linje 9A eller alternativt på linje 12 for at kompensere for udgiften ved åbningen af Sydhavnsmetroen, idet udvalget forlægges de konkrete besparelser og linjeføringer til orientering på udvalgsrådet den 8. april 2024.

**Indstilling 11. marts 2024, pkt. 68:**

Miljø- og Trafikudvalget indstiller, at forvaltningen får mandat til at arbejde videre med Movia og de berørte kommuner om at gennemføre reduktioner i driften på linje 7A og på linje 12 for at kompensere for udgiften ved åbningen af Sydhavnsmetroen, idet udvalget forlægges de konkrete besparelser og linjeføringer til orientering på udvalgsrådet den 8. april 2024.

Miljø- og Trafikudvalget ønskede desuden, at der i forbindelse med de kommende budgetforhandlinger ses på kollektiv trafik på det vestlige Frederiksberg.

**Beslutning fra Magistraten 2022-25, 11. marts 2024, pkt. 68:**

Magistraten sendte sagen retur til Miljø- og Trafikudvalget.

**Indstilling 8. april 2024, pkt. 33:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at Frederiksberg Kommunes trafikbestillingen til Movia omfatter en reduktion på linje 7A fra 9 til 8 afgang i timen i dagtimerne og en reduktion fra 7-8-minutters drift til 10 minutters drift på linje 9A

**Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 8. april 2024, pkt. 33:**

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse

**Bilag**

Tidligere sag MAG 110324.pdf

Beskrivelse af justering af buslinjer som følge af åbning af Sydhavnsmetroen

Frederiksberg kollektiv trafik 2023