

# **REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2026-29 d. 11-05-2026**

**Mødedato** Mandag d. 11. maj 2026 kl. 22:00

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt, rådmændene Laura Lindahl, ..	5
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Jacob Rosenberg og Carina Høedt og	9
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Carina Høedt og Jacob Rosenberg og	12
Orientering om evaluering af forsøg udført på Dr. Abildgaards Allé.....	16
Orientering om evaluering af trafikforsøg på Eversvej.....	19
Beslutning om disponering af trafiksikkerhedspulje 2026.....	22
Beslutning om valg af cykelstiløsning på Stæhr Johansens Vej og Emil Chr. Hansens Vej.....	27
Beslutning om projektforslag for klimatilpasningsprojekt på Azaleavej.....	31
Beslutning om tilladelse til udvidet sæson for udeservering i parkeringsarealer hos Mad & Kaffe.....	35
Beslutning om etablering af vejriste.....	38
Beslutning om udviklingsplan for Grøndalen, Grøndalsengen og Femte Juni Plads.....	41
Beslutning om udbudsmateriale - udlicitering af loppetorv på John Winthers Plads.....	44
Beslutning om bestilling af gasbusser for at sikre stabil drift på linje 2A.....	46
Beslutning om 1. revision af skybrudspakke i 2026.....	48
Beslutning om 1. forventede regnskab 2026.....	51

## Punkt 80: Meddelelser

00.22.04-P35-8-25

### Sagsfremstilling

**Meddelelserne blev taget til efterretning.**

#### a. Endelig projektsammensætning: Disponering af pulje til fremme af cykling

På mødet den 20. april 2026 behandlede Miljø- og Trafikudvalget udmøntningen af puljen til fremme af cykling. Udvalget vedtog her forslag 1-4 og bad forvaltningen undersøge, om forslag 5 (om informationsindsats/kampagne) kan erstattes med forslag 7 (om udvidelse af helle og forlænget cykelsti på Nylandsvej) inden for den afsatte anlægsbevilling.

Det er muligt at erstatte forslag 5 med forslag 7, idet forslag 2 (om cykelparkering) således nedskrives med 100.000 kr. Den endelige projektsammensætning fremgår af bilag 1.

#### b. Vandelement på Nordens Plads

Der blev i budget 2026 afsat 2 mio. kr. til etablering af ”et grønnere og mere levende byrum med ny beplantning samt et springvand, der indbyder til leg” på Nordens Plads.

Forvaltningen har haft dialog med grundejer, som indvilger i, at vandelementet opstilles i det midlertidige byrum i Områdefornyelsens periode frem mod 2030. Der er tale om privat grund, og vandelementet skal derfor i princippet kunne flyttes til en anden placering på Frederiksberg efter 2030. Tekniske løsninger og bindinger ved placeringen er ved at blive afsøgt.

Forvaltningen har rammesat projektet som et robust vandelement, som på sigt skal kunne afmonteres. Formålet er at skabe et vandelement, som er interaktivt og legende, støjdæmpende og rumdannede - samt bidragende til Nordens Plads som stedsmarkør. Fokus vil være at skabe atmosfære og interaktion året rundt – også i de kolde måneder, hvor vandelementet er uden vand.

Derfor inviteres tre kunstnere/arkitekter til at komme med et idéoplæg. Herefter udvælges en kunstner/arkitekt til at udføre et skitseprojekt, som udføres af en producent. Til byfesten i Nordens Kvarter under FRBdage vil beboerne og brugere have mulighed at give deres input. Der planlægges yderligere inddragelse i forbindelse med skitseprojektet.

Forvaltningen forventer at orientere udvalget om projektet ultimo 2026. Vandelementet forventes udført i foråret 2027 med åbning i slutningen af maj.

#### c. Fælles temamøde om Klimaplan herunder klimatilpasning med Frederiksberg Forsyning den 1. juni 2026

Den 1. juni 2026 afholdes fælles temamøde mellem Miljø- og Trafikudvalget, Klima-, Plan- og Boligudvalget, By- og Erhvervsstrategisk udvalg og bestyrelsen for Frederiksberg Forsyning.

Mødet afholdes om aftenen i forbindelse med de ordinære udvalgsmøder. Udvalgene blev orienteret herom den 2. februar 2026.

Dagsordenen for mødet er i overordnede træk:

- Indflyvning til klimaplan med fokus på energispor, mobilitetsspor og klimatilpasningsspor.
- Lavtemperatur fjernvarme, bæredygtighedsscreening og bæredygtige anlægsprojekter herunder emissionsfrie arbejdsmaskiner.
- Samarbejde med de erhvervsdrivende i forbindelse med anlægsprojekter.

Kalenderinvitation følger.

#### d. Indførelse af 30 minutters tidsrestriktion ved lynladestationer på Frederiksberg

I forbindelse med idriftsættelse af lynladestationen ved Roskildevvej 91 har Ewii, der driver stationen, indberettet, at der ofte er længerevarende parkeringer ved ladepladserne. I dag er der ingen tidsrestriktioner. Ewii har derfor udtrykt et ønske om skiltning med 30 minutters tidsbegrænsning for at sikre hurtig udskiftning efter endt opladning og sikre større udnyttelse af ladekapaciteten.

Størstedelen af køretøjerne, der bruger ladestationen, kan lade fuldt op på 30-45 minutter, og denne restriktion vil derfor gøre det muligt for langt de fleste at få en fuld opladning inden for restriktionen. Forvaltningen finder således ønsket fornuftigt og agter derfor at indføre 30 minutters tidsrestriktion på lynladestationens ladepladser.

I forlængelse af dette vil der også blive startet dialog med Clever angående skiltning på lynladestationen bag rådhuset med henblik på etablering af samme tidsrestriktion. Dette vil også give ensartet skiltning ved de to pladser og medvirke til mindre forvirring ved skiltningen.

#### e. Gratis Frederiksbergbusser fra 28. juni 2026

Med budgetaftalen for 2026 blev det besluttet at gøre Frederiksbergbusserne gratis for at flere får mulighed for at benytte den kollektive trafik.

Frederiksbergbusserne bliver gratis fra søndag den 28. juni 2026. Initiativet om gratis Frederiksbergbusser vil blive kommunikeret på kommunens hjemmeside, i INFO-annoncen i FrederiksbergLiv, ligesom der bliver udsendt en pressemeddelelse. Ydermere vil der fra medio juni og ind i start juli være SoMe-opslag og en digital plakat på skærme i borgerservice, sundhedscenter og biblioteker, der oplyser om initiativet.

Ordningen evalueres efter to år for blandt andet at undersøge, om passagertallet er øget, og i hvilken grad brugerne værdsætter initiativet.

#### f. Orientering om Grønne Dage 2026

Grønne Dage afholdes i år fra tirsdag den 1. september til søndag den 6. september. Formålet med Grønne Dage er at inspirere Frederiksbergs borgere til en mere bæredygtig fremtid gennem tankevækkende events, oplæg og workshops. Samtidig er festivalen en platform for at opbygge og styrke relationer til kommunens grønne ildsjæle og øge kendskabet til deres arbejde.

På baggrund af sidste års feedback er festivalen i år tilrettelagt med fokus på at samle aktørerne på én lokation pr. dag, så programmet bliver mere overskueligt for deltagerne.

På hverdage afholdes aktiviteterne skiftevis hos Det Bæredygtige Forsamlingshus, Frederiksberg Bibliotek, KU.BE og Frederiksberg Centret. Lørdag og søndag rykker festivalen ud i byrummet, hvor aktiviteterne fordeler sig på flere lokationer.

Det endelige program vil, når det er klar, kunne ses her fra start juni: [Grønne dage 2026](https://baeredygtig.frederiksberg.dk/groenne-dage-paa-frederiksberg) (<https://baeredygtig.frederiksberg.dk/groenne-dage-paa-frederiksberg>).

Udvalget ønskede, at Grønne Dage på Frederiksberg bl.a. har fokus på affaldssortering.

#### g. Status på nyttehaver

Miljø- og Trafikudvalget bad på møde den 20. april om en status på kommunens nyttehaver.

Der er i dag 20 nyttehaver ved Solbjerg Parkkirkegård på Søndre Fasanvej. Billede og kort er vedlagt som bilag 2 og 3. Der er i øjeblikket 10 borgere på venteliste til en nyttehaver, hvor den sidste har skrevet sig på venteliste i februar 2026. Det er forvaltningens indtryk og oplevelse fra tilsyn og dialog med brugerne, at haverne bliver passet og holdt flot, og at brugerne er glade for haverne. Ved opsigelse af en nyttehaver vil den blive overdraget til næste person på ventelisten.

Der er ikke afsat midler til oprettelse af nye nyttehaver, ligesom forvaltningen vil have svært ved at pege på en egnet placering, hvor nyttehaverne kan ligge relativt afskærmet fra forbipasserende, så der kan dyrkes spiselige planter, og hvor der vil være plads til et passende antal nyttehaver. Det er forvaltningens vurdering, at de nuværende 20 små nyttehaver er et godt antal i forhold til fællesskabet blandt brugerne.

#### h. Affaldskurve Sylows Allé og Bodil Kochs Have

Affaldspresset i området Sylows Allé/Falkoner Allé samt ved Bodil Kochs Have har vist sig større end de nuværende affaldskurve kan rumme. Det betyder, at der særligt fredag og lørdag aften og nat henkastes store mængde affald ved siden af affaldskurvene.

Forvaltningen vil derfor opsætte flere og større affaldskurve i området med henblik på at reducere mængden af henkastet affald.

## **Bilag**

Bilag 1 - Endelig projektsammensætning, disp. af pulje til fremme af cykling

Bilag 2 - Luftfoto af nyttehaver

Bilag 3 - Nyttehavernes placering

# **Punkt 81: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt, rådmændene Laura Lindahl, Nikolaj Bøgh og Jan E. Jørgensen og 2. viceborgmester Michael Brautsch om udvidelse af gratis parkering på handelsgader fra 30 til 60 minutter**

05.09.00-G01-66-25

## **Resumé**

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

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

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Sagen forelægges til udvalgets genbehandling.

## **Beslutning**

Miljø- og Trafikudvalget oversendte sagen til budget.

## **Indstilling**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

## **Overskrift**

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

## **Anledning**

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

### Tidligere sagsfremstilling af 20. april 2026

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

### Forsøg på Gammel Kongevej

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

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

Skiltningen ændres ved hjælp af klistermærker på de eksisterende skilte. Der vil blive udført supplerende målinger af belægningsgrad og ”parkeringsvarighed” før og under forsøget ved hjælp af observationer, tællinger og/eller GPS-data. Målinger suppleres af et mindre antal korte interviews med parkanter og butiksindehavere vedr. deres oplevelse af effekt. Det anbefales, at forsøget får en varighed på 12 mdr., således at parkanterne vænner sig til de ændrede forhold, inden der måles på effekt.

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

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

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

#### Undersøgelse af parkeringsflowet på handelsgaderne

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

#### *Anbefaling*

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

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

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

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

#### Sagsfremstilling af 19. januar 2026

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

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

#### Sagsfremstilling af 24. november 2025

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

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

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

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

### Sagsfremstilling af 27. oktober 2025

#### *Anledning*

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

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

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

En udvidelse til 60 minutter vil:

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

#### *Bemærkninger til forslaget*

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

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

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

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

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

### **Anbefaling**

Fra tidligere sagsfremstilling:

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

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

### **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Historik**

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

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

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

Miljø- og Trafikudvalget

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

### **Indstilling, den 20. april 2026, punkt 67:**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

### **Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 20. april 2026, punkt 67:**

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse.

# **Punkt 82: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Jacob Rosenberg og Carina Høedt og rådmændene Laura Lindahl og Nikolaj Bøgh om bedre udnyttelse af reserverede parkeringspladser til elbiler, el-delebiler og opladning**

05.09.00-G01-76-25

## **Resumé**

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

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Sagen forelægges til udvalgets genbehandling.

## **Beslutning**

Miljø- og Trafikudvalget

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

## **Indstilling**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

## **Overskrift**

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

## **Anledning**

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

### Tidligere sagsfremstilling af 20. april 2026

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

### "Baggrund

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

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

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

Forslag til beslutning

1. at Kommunalbestyrelsen pålægger det relevante politiske udvalg at udarbejde en sag til politisk behandling, der analyserer og beskriver mulighederne for at udnytte kommunens reserverede parkeringspladser til elbiler, eldelembiler og opladningspladser mere fleksibelt gennem døgnets timer. Forvaltningens analyse kan med fordel omfatte:
  1. Belægningsgrad for de relevante typer af pladser over døgnet og ugen.
  2. Mulige modeller for delt brug af pladserne (fx fri parkering i dagtimerne og reserveret til opladning om natten).
  3. Erfaringer og modeller fra andre kommuner, herunder Københavns Kommune.
  4. Eventuel gradvis ommærkning eller nedlæggelse af pladser, der viser sig at være systematisk underudnyttede.
2. at analysen belyser forskellige scenarier for en mere fleksibel anvendelse, herunder muligheden for at tillade almindelig parkering (beboer-, handicap- og gæsteparkering m.v.) på disse pladser i tidsrum, hvor de i dag typisk står tomme.
3. at analysen også belyser, om der er reserverede pladser, der i givet fald kan nedlægges helt eller delvist, hvis de viser sig at være dårligt udnyttede."

## Bemærkninger til forslaget

### *Bedre datagrundlag på vej*

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

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

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

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

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

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

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

## **Anbefaling**

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

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

## **Historik**

### **Indstilling, den 20. april 2026, punkt 68:**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

### **Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 20. april 2026, punkt 68:**

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse.

# **Punkt 83: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Carina Høedt og Jacob Rosenberg og rådmand Laura Lindahl om reserverede parkeringspladser til beboere i pressede områder på Frederiksberg**

05.09.00-G01-110-25

## **Resumé**

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

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Sagen forelægges til udvalgets genbehandling.

## **Beslutning**

Miljø- og Trafikudvalget

- oversendte sagen til budget, idet udvalget anmodede forvaltningen om at undersøge muligheden for at indføre tillægszoner.

## **Indstilling**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

## **Overskrift**

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

## **Anledning**

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

### Tidligere sagsfremstilling af 20. april 2026

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

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

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

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

Ordningen forventes at have flere positive effekter:

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

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

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

Det Konservative Folkeparti foreslår derfor at Frederiksberg Kommune:

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

Og sidst men ikke mindst:

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

#### *Bemærkninger til forslaget*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Generelt gælder:

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

*Skønnet pris, såfremt ordning ønskes udført*

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

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

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

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

## **Anbefaling**

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

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Historik**

**Indstilling, den 20. april 2026, punkt 69:**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

**Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 20. april 2026, punkt 69:**

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

Bilag 1\_Belægningsgrader i området omkring Rahbeks Allé

# Punkt 84: Orientering om evaluering af forsøg udført på Dr. Abildgaards Allé

05.00.00-P00-1-21

## Resumé

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

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Sagen forelægges til udvalgets genbehandling.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

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

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

## Overskrift

Orientering om evaluering af trafikforsøg på Dr. Abildgaards Allé

## Anledning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

### Tidligere sagsfremstilling af 20. april 2026

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

Formålet med forsøget har været, at:

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

### Udformning af forsøget på Dr. Abildgaards Allé

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

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

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

## Kort om evalueringen

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

Der blev udsendt 1.198 breve til beboerne i området omkring Dr. Abildgaards Allé, besvarelsesprocenten var på 31 %. 55 % af respondenterne ønsker, at byrummet skal være permanent, mens 34 % er imod, og 11 % svarer "ved ikke". Det er især beboere på Dr. Abildgaards Allé, som oplever ændringerne som positive med henvisning til øget tryghed, mindre støj og et forbedret socialt miljø. Blandt dem, der tilkendegiver utilfredshed, henvises især til de færre parkeringspladser og øget trafik på parallelvejene.

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

## Læring fra forsøget

Forsøget har givet følgende generel læring:

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

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

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

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

## Næste skridt

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

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

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

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at evalueringen af forsøg tages til efterretning.

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

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

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

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikkerudvalget

## **Historik**

### **Indstilling, den 20. april 2026, punkt 72:**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikkerudvalget

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

### **Beslutning fra Miljø- og Trafikkerudvalget 2026-29, den 20. april 2026, punkt 72:**

Miljø- og Trafikkerudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

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

Bilag 2, Resume evaluering af Dr. Abildgaards Allé

Bilag 3, Evaluering af Dr. Abildgaards Allé

# Punkt 85: Orientering om evaluering af trafikforsøg på Eversvej

05.00.00-P00-1-21

## Resumé

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

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Sagen forelægges til udvalgets genbehandling.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- tog evalueringen af forsøg på Eversvej til efterretning.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- tager evalueringen af forsøg på Eversvej til efterretning.

## Overskrift

Orientering om evaluering af trafikforsøg på Eversvej

## Anledning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

Tidligere sagsfremstilling af 20. april 2026

### Baggrund

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

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

### Udformning af forsøget på Eversvej

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

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

### Kort om evalueringen

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

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

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

### *Læring fra forsøget*

Der er opnået følgende generel læring af projektet:

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

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

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

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

### Næste skridt

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

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

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

### **Anbefaling**

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

### **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Historik**

### **Indstilling, den 20. april 2026, punkt 73:**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- tager evalueringen af forsøg på Eversvej til efterretning.

### **Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 20. april 2026, punkt 73:**

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

Bilag 1, Fotos af midlertidigt byrum på Eversvej

Bilag 2, Resume evaluering af Eversvej

Bilag 3, Evaluering af Eversvej

# Punkt 86: Beslutning om disponering af trafikikkerhedspulje 2026

05.01.00-G01-50-25

## Resumé

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

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Sagen forelægges til udvalgets genbehandling.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- godkendte disponering af trafikikkerhedspuljen 2026 som beskrevet i sagen, inkl. overførte midler på 0,16 fra 2025, idet udvalget anmodede om at projekt nr. 6 udvides til også at omfatte L.I. Brandes Allé.

Udvalget ønskede herudover, at der fremadrettet er et strategisk fokus på de konkrete tiltags indvirkning på byens samlede trafikmønstre.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

## Overskrift

Beslutning om disponering af trafikikkerhedspulje 2026

## Anledning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på møde den 20. april 2026. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

### Tidligere sagsfremstilling af 20. april 2026

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

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

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

### Tilgængelighed (0,4 mio. kr.)

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

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

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

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

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

Alternativer til ovenstående forslag er bl.a. disse:

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

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

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

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

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

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

Nr.	Forslag til projekter	Prisoverslag (kr.)	Påvirkning	
			Træer	Bil-p
1	Lauritz Sørensens Vej: Etablering af to bump (årsdøgntrafik 533, gns.hast.: 25,6 km/t, 15 % af bilerne kører over 33,9 km/t)	100.000	Ingen	Ingen
2	Sønderjyllands Allé: Etablering af bump (skolevej)	300.000	Ingen	Ingen
3	Trafikal 'tryghedszone' ved Skolen på Grundtvigsvej, Skolen ved Søerne og Jakobskolen via skiltning og mindre fysiske tiltag (skoleveje)	200.000	Ingen	Ingen

4	Rundkørsel ved Femte Juni Plads: Detailprojektering af anbefalet forslag (se bilag 3) (skolevej)	210.000	Minus 2	Ingen	
5	Dalgas Boulevard: Lys/blink døgnet rundt ved de to fodgængerfelter ved Lindevangskolen m.m. (skolevej)	300.000	Ingen	Ingen	
6	Dr. Abildgaards Allé: Skitseforslag: Permanent nyt byrum, inkl. lukning for gennemkørende biltrafik og indsats på parallelgader (jf. tidligere sag på dagsordenen "Orientering om opfølgning på evaluering af forsøg udført på Dr. Abildgaards Allé")	150.000	Plus 2-4	Minus 3-5	
7	Lollandsvej og Bentzonsvej: Etablering af bump og etablering af cykling mod ensretning (skolevej)	200.000	Ingen	Ingen	
8	Undersøge behov for flere fodgængerovergange (B26) (forvaltningen udarbejder undersøgelse i 2026)	0	Ingen	Ingen	
	<b>I alt</b>	<b>1.460.000</b>			
	<b>Alternative projekter til ovenstående</b>				
9	Stockflethsvej (mellem Nyelandsvej og Tesdorpfsvvej): Etablering af to bump (årsdøgntrafik 889, gns.hast.: 30,4 km/t, 15 % af bilerne kører over 38,4 km/t).	100.000	Ingen	Ingen	
10	Pulje til akutte borgerhenvendelser, så forvaltningen har mulighed for relativt hurtigt at kunne afhjælpe mindre, trafikale problemstillinger.  Påvirkning af træer og bilparkering afhænger af de konkrete henvendelser og tiltag.	200.000			
11	Svanholmsvej: Etablering af to bump til anbefalet 30 km/t (årsdøgntrafik 915, gns.hast. 25,1 km/t, 15 % af bilerne kører over 32,3 km/t).	100.000	Ingen	Ingen	
12	Eversvej ved Finsensvej: Gennemgående fortov og permanent etablering af udvidede hjørner med grønt og opholdsmulighed (jf. tidligere sag på dagsordenen "Orientering om opfølgning på evaluering af forsøg på Eversvej").	600.000	Plus 3	Minus 4	
13	Generel trafiksikkerhedskampagne: Gentagelse af kampagnen 'Venlige trafikanter' sidst gennemført i 2021.	150.000	Ingen	Ingen	
14	Skitseprojektering redesign af kryds Godthåbsvej/C.F. Richs Vej-Mathilde	150.000	Ingen	Ingen	

Fibigers Vej for at modvirke cykling på fortov (drøftet ifm. udmøntning af pulje i 2025, anbefales ikke prioriteret af forvaltningen).				
--	--	--	--	--

Anlægsprojekterne på listen er af mindre skala og udføres derfor uden yderligere politisk behandling, såfremt de i regi af denne sag besluttet af udvalget (se bilag 3 for kort over projekterne i ovenstående tabel).

Hvad angår projekter på listen, der udelukkende indeholder projektering/analyse – fx rundkørsel på Femte Juni Plads – gælder, at resultat af projektering/analyse vil blive forelagt udvalget inden eventuel udførsel. Udførsel vil i disse tilfælde samtidig kræve anvisning af yderligere midler. Det skal endvidere bemærkes, at anlægsprojekterne på listen kræver politiets samtykke og derfor er med forbehold for politiets tilladelse.

### Bemærkninger til projekter omtalt i Budget 2026

Som en del af Budget 2026 ønskes alternative muligheder for rundkørslen ved Femte Juni Plads belyst. Det blev desuden ifm. disponeringen af trafikikkerhedspulje 2025 besluttet at afsætte midler til at kvalificere forslag til ændring af rundkørslen. Som supplement til tidligere designforslag er derfor udarbejdet et nyt forslag, som forvaltningen foreslår detailprojekteret i 2026 via midler fra puljen (se projekt 4 på listen ovenfor, se bilag 4 for skitse af forslag). Forvaltningen vurderer, at forslaget imødekommer ønsket om en rundkørsel, der er tryk at cykle i ved at bibeholde cykelbane/cykelsti i rundkørslen samtidig med, at sikkerheden øges via tiltag, der vil reducere bilernes hastighed og forbedre krydsning af sidevejene for gående. Udføres projektet, vil det betyde fældning af 1-2 træer. Et indledende skøn er, at selve anlægsprojektet vil koste 1,8-2,1 mio. kr. - midler der skal afsættes, såfremt projektet på baggrund af detailprojekteringen godkendes til udførsel.

I budget 2026 indgår endvidere, at behovet for en eventuel fodgængerovergang ved daginstitutionen Louis P på Godthåbsvej skal undersøges. Her er i dag en midterhelle som støtte til krydsende fodgængere. Signalanlæggene ved hhv. Godthåbsvej og Tesdorpsvej er ca. 90 meter mod vest og ca. 120 meter mod øst. Forvaltningen vurderer derfor, at behovet for krydsningsmuligheder allerede er godt dækket. Et fodgængerfelt vil desuden hæmme fremkommeligheden for cykel- og biltrafik, som vil skulle holde tilbage for krydsende fodgængere, hertil kommer faren for, at biler eller cykler ikke overholder den ændrede vigepligt, hvilket vil øge ulykkesrisikoen. Det kan derfor ikke anbefales, at etablere en fodgængerovergang det pågældende sted.

Af budget 2026 fremgår endvidere, at disponering af trafikikkerhedspulje 2026 skal omfatte etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger på Lauritz Sørensen Vej (se projekt 1 på listen ovenfor). Trafiktælling for vejen viser ca. 530 biler dagligt (årsdøgntrafik). Hastighedsmåling viser en gennemsnitshastighed for biler på 26 km/t, og at 85 % af bilerne kører under 34 km/t. Der er registreret ét personskadeuheld på vejen perioden 2020-2026, det pågældende uheld var ikke relateret til hastighed.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at trafikikkerhedspulje 2026 disponeres til ovenstående beskrevne indsatser fordelt på:

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

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

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

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Historik**

### **Indstilling, den 20. april 2026, punkt 74:**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

### **Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 20. april 2026, punkt 74:**

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen efter drøftelse.

### **Bilag**

Bilag 1 Status på tilgængelighed 2025

Bilag 2 Tilgængelighedsplan 2025 - kommunen inddelt i 16 områder

Bilag 3 Kort over forslag til- og alternative projekter

Bilag 4 Løsningsforslag for rundkørsel ved Femte Juni Plads

Bevillingsskema puljeudmøntning trafikikkerhed 2026

# Punkt 87: Beslutning om valg af cykelstiløsning på Stæhr Johansens Vej og Emil Chr. Hansens Vej

05.04.06-P20-1-25

## Resumé

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

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

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

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på mødet den 9. marts 2026 (punkt 38), idet udvalget ønskede en besigtigelse. Besigtigelsen blev afholdt den 4. maj 2026. Sagen forelægges på den baggrund til udvalgets genbehandling.

## Beslutning

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

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

## Overskrift

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

## Anledning

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

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

### *Sagsfremstilling af 9. marts 2026*

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

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

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

biltrafik mod nord fra La Cours Vej til Nyelandsvej for at skabe plads til cykelsti. Stæhr Johansens Vej forbliver dobbeltrettet for både cykler og biler

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

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

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

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

#### Resultat af interessentinddragelsen (borgerhøring og dialogmøder)

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

Høringen gav følgende resultat:

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

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

#### Koordinering med andre projekter

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

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

#### Den videre proces

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

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

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

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

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

## **Anbefaling**

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

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Der er i budget 2026 afsat følgende midler til projektet:

2026: 7,39 mio. kr.

2027: 3,00 mio. kr.

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

Der er afsat 200.000 kr. årligt til afledt drift.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke.

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

## **Historik**

### **Indstilling, den 9. marts 2026, punkt 38:**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

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

Miljø- og trafikudvalget udsatte sagen med henblik på besigtigelse.

## **Bilag**

Bilag 1 - Skitseforslag 1

Bilag 2 - Skitseforslag 2

Bilag 3 - MTU, Beslutning af 27.10.25

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

Bilag 5 - Opsummering af borgerhøring

Bilag 6 - Oversigt over alle høringssvar fra borgere og interessenter

Bevillingsskema

# Punkt 88: Beslutning om projektforslag for klimatilpasningsprojekt på Azaleavej

05.01.00-G01-52-25

## Resumé

Med denne sag skal udvalget godkende et projektforslag for klimatilpasningsprojektet på Azaleavej samt tilhørende vejbede. Forvaltningen har skitseret tre forslag og indstiller det forslag, der har størst hydraulisk effekt. Forslaget vil medføre en nettoreduktion på 24 bilparkeringspladser. Det sker i et område med betydelig ledig parkeringskapacitet, hvorfor det anbefales, at der ikke etableres nye parkeringspladser som erstatning for de 24 nettopladser, der skal nedlægges. Endvidere skal udvalget tage stilling til, hvorvidt der skal etableres et ekstra vejbed, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej. Bedet vil betyde nedlæggelse af yderligere 4 bilparkeringspladser.

Udvalget udsatte sagen på møde den 13. april 2026. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på mødet den 13. april 2026 (punkt 58), idet udvalget ønskede en besigtigelse. Besigtigelsen blev afholdt den 4. maj 2026. Sagen fremlægges til udvalgets genbehandling.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

1. godkendte projektforslag 2 for Azaleavej inkl. en række små grønne vejbede på Normasvej/ Pelargonievej/Azaleavej, og
2. besluttede, at anlægge ét større grønt vejbed, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej.

Udvalget anmodede derudover forvaltningen om at undersøge, hvad det vil koste at anskaffe erstatningsparkeringspladser i nærområdet.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. godkender projektforslag 2 for Azaleavej inkl. en række små grønne vejbede på Normasvej/Pelargonievej/Azaleavej, og
2. beslutter, hvorvidt ét større grønt vejbed skal anlægges som del af projektet, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej.

## Overskrift

Beslutning om godkendelse af projektforslag for klimatilpasningsprojekt på Azaleavej

## Anledning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på mødet den 13. april 2026 med henblik på besigtigelse, jf. punkt 38. Besigtigelsen fandt sted mandag den 4. maj 2026. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

### Sagsfremstilling af 13. april 2026

Kommunalbestyrelsen godkendte på møde den 2. december 2024 Skybrudspakke 2025, hvoraf det fremgår at klimatilpasningsprojektet på Azaleavej igangsættes.

Der er i dag tilbagevendende problemer med, at vand fra den østlige del af Azaleavej løber mod områdets lavpunkt ved Azaleavej, Normas Have, Søndermark Kirkegård og den sydlige del af Magnoliavej, hvilket medfører skadevoldende oversvømmelser på private ejendomme. Terrænforskellen er ca. 18 meter fra toppen af vejen til bund.

Formålet med projektet er at reducere de skadevoldende oversvømmelser på private ejendomme ved at forsinke regnvandet lokalt, før det ledes til fælleskloakken.

Forvaltningen har i dette projekt arbejdet med tre mulige forslag:

- Forslag 1: En kombination med magasiner under overfladen og et smallere grønt bed. Bedet er ca. 72 meter langt og 2,3 meter bredt (= 165 m<sup>2</sup>)
- Forslag 2: En kombination med magasiner under overfladen og et bredere bed. Bedet er ca. 72 meter langt og 3,6 meter bredt (= 262 m<sup>2</sup>)
- Forslag 3: Kun magasiner. En ren underjordisk løsning, hvor der genetableres til nuværende forhold. Der anlægges ikke et bed, og der nedlægges ikke bilparkeringspladser.

Forslag 1 og 2 indebærer, at fortovet på den ene side af vejen fjernes, hvor der anlægges bed. I alle tre forslag indgår anlæg af en række små vejbede.

Forslag 2 bidrager med den bedste klimatilpasningsløsning og det største bidrag til bynaturen. Samtidig mindsker forslaget risikoen for oversvømmelser ved større regnhændelser ved flere af de berørte ejendomme. Forslaget er det af de tre forslag, der indebærer størst reduktion i bilparkeringspladser, men det sker i et område, hvor der er betydelig ledig kapacitet til parkering. Forslaget er samtidig det projekt, der i højeste grad understøtter kommunens politik for bynatur og biodiversitet ved at skabe flere levesteder for insekter, dyr og planter. Forvaltningen anbefaler derfor forslag 2 som grundlag for den videre projektering.

De tre forslag sammenlignes i tabellen nedenfor og er uddybende beskrevet i bilag 1. Bilag 2 uddyber de trafikale konsekvenser og bilag 3 viser et kort over parkeringspladser, offentlige og private ved valg af forslag 2.

#### Sammenligning af forslag

Tabellen nedenfor viser forskellene mellem løsningerne. Hovedforskellen er som nævnt mængden af henholdsvis grønt areal og forsinket vand samt påvirkning af bilparkeringspladser.

<b>Opsamling på de tre forslag</b>			
<b>Forslag</b>	<b>Forslag 1: Magasiner + smallere bed</b>	<b>Forslag 2: Magasiner + bredere bed</b>	<b>Forslag 3: Kun magasiner, intet bed</b>
<b>Størrelsen på bedet (m<sup>2</sup>)</b>	Ca. 165 m <sup>2</sup> (72 meter langt og 2,30 meter bred)	Ca. 262 m <sup>2</sup> (72 meter langt og 3,65 meter bred)	0 m <sup>2</sup>
<b>Den mængde vand, som projektet kan forsinke</b>	464 m <sup>3</sup>	504 m <sup>3</sup>	414 m <sup>3</sup>
<b>Reducerer skadevoldende oversvømmelser på private ejendomme</b>	Ja (mellem)	Ja (mest)	Ja (mindst)
<b>Score i multikriterieanalyse (højest = bedst) (jf. bilag 4)</b>	5,5	11	-7,5
<b>Offentlige bilparkeringspladser, der nedlægges*</b>	17*	26*	0*
<b>Belægningsgrad af offentlige bilparkeringspladser i kvarteret efter udførsel (nuværende er 58-62%)</b>	63-68%	66-71%	58-62%
<b>Belægningsgrad af privat parkering i indkørsler (skøn)</b>	66%	66%	66%

<b>Belægningsgrad af privat parkering ved etageejendomme</b>	Normas Have: 89% Azaleaparken: 63%	Normas Have: 89% Azaleaparken: 63%	Normas Have: 89% Azaleaparken: 63%
<b>Ensretning for biler fra Azaleavej 34 til Pelargonievej</b>	Ja	Ja	Nej
<b>Antal høringssvar tilknyttet løsningen (jf. bilag 5)</b>	4	8	7
<b>Økonomi (takst og skat)</b>	Ca. 15,5 mio. kr.	Ca. 15,5 mio. kr.	Ca. 12 mio. kr.

\*I alle tre forslag indgår anlæg af en række små vejbede, som skaber to ekstra bilparkeringspladser, nettoresultat: Forslag 1= -24 pladser, forslag 2= -15 pladser og forslag 3= +2 pladser

### *Resume af interessentdialog*

Der blev afholdt et borgermøde i november 2025 for lokalområdet, og projektet har efterfølgende været i høring. Dialogen på borgermødet afspejlede delte holdninger med forslag 2 og forslag 3 som de mest populære og en lille overvægt, der foretrak løsning 1 eller 2 (etablering af bede). Forvaltningen modtog 18 høringssvar (jf. bilag 5). Høringssvarene afspejler dialogen på borgermødet:

- 7 høringssvar ønsker forslag 3 (uden bed). Bekymringerne knytter sig primært til bilparkeringskapacitet, ensretningen for biler samt risiko for øget køretid og mindre fleksibilitet i området.
- 11 høringssvar støtter forslag 1 eller 2 (smal eller bredt bed). Begrundelserne omfatter ønsket om bedre håndtering af oversvømmelser og mulighed for øget biodiversitet og begrønning.

De små grønne vejbede indgik ikke som del af høringen som følge af bedenes beskedne skala.

### Forslag 2 og parkering

Ved valg af forslag 2 nedlægges netto 24 ud af 210 offentlige bilparkeringspladser i området. Tællinger viser, at der er mest pres på belægningsgraden på den østlige del af Azaleavej grundet, at der her er etageejendomme uden parkering på eget areal. Det vurderes, at projektet ikke eller kun meget begrænset vil påvirke belægningsprocenten på den østlige del af vejen, da det antages at bilejere i den vestlige del først vil benytte den frie kapacitet, der stadig vil være tilstede i den vestlige del af både Azaleavej og Normasvej.

Udover offentlige bilparkeringspladser er der groft skønnet 120 private bilparkeringspladser på matrikler i området. Ved en aftentælling i uge 13 2026 var der en belægningsgrad på ca. 73%. Bilparkeringspladsen på privat areal ved etageejendommene Azaleavej 34 - nær hvor det store bed etableres - havde en belægningsgrad på ca. 63%. Se bilag 2 for uddybning vedr. parkering.

### Supplerende grønne arealer

#### *Små grønne vejbede*

Som led i klimatilpasningsprojektet – uanset valg af forslag - etableres seks små grønne vejbede på Normasvej/Pelargonievej/Azaleavej. Det er bede, som bidrager til at forsinke vand og giver mere bynatur. Det skønnes, at der samlet kan plantes 4-5 nye træer. Hvor de grønne bede placeres, ophører 10 meter reglen for parkering. Dermed er det lovligt at parkere tættere på hjørnet og der frigøres areal til i alt 2 ekstra bilparkeringspladser. Se bilag 6 for placering og udformning.

#### *Større grønt vejbed*

Som led i projektet er endvidere identificeret en mulighed for et større grønt bed, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej med plads til 3-6 mindre træer. Også dette bed vil bidrage til at forsinke vand og give mere bynatur. Et bed dette sted vil indebære nedlæggelse af 4 bilparkeringspladser. Se bilag 6 for placering og udformning.

### *Udbud og Økonomi*

Projektet skal udbydes til anlæg (entreprenørudbud). Såfremt forslag 2 vælges, forventes klimatilpasningsprojektets

samlede omkostninger inkl. også de små vejbede at blive ca. 15,5 mio. kr. Heraf 14 mio. kr. takst, og 1,5 mio. kr. skattemidler.

Beslattes det at supplere projektet med anlæg af et vejbed, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej, forventes en ekstra omkostning på ca. 0,4 mio. kr. i skattemidler.

### *Tidsplan*

Projektet planlægges udført i perioden november 2026–september 2027.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at udvalget godkender forslag 2, hvor projektet kombinerer magasiner med et bredere grønt bed på den vestlige del af Azaleavej samt 6 små vejbede. Som følge af den betydelige ledige bilparkeringskapacitet i området, samt at det vil være vanskeligt og dyrt at etablere erstatningsparkering i nærområdet, anbefales det, at der ikke etableres erstatningsparkering. Såfremt forslag 2 vil skulle kombineres med anlæg af erstatningsparkering, anbefales i stedet forslag 3.

Ydermere anbefaler forvaltningen, at udvalget beslutter, hvorvidt det større grønne vejbed skal anlægges, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej. Hvis bedet ønskes anlagt, anbefaler forvaltningen, at det sker uden, at der etableres erstatningsparkering som følge af ledig parkeringskapacitet i området.

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Historik**

Der har været afholdt et borgermøde i november for lokalområdet, og projektet har været i høring. Svarene er vedlagt sagen, se bilag 5.

### **Indstilling, den 13. april 2026, punkt 58:**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget godkender projektforslag 2 for Azaleavej inkl. en række små grønne vejbede på Normasvej/Pelargonievej/Azaleavej, og beslutter, hvorvidt ét større grønt vejbed skal anlægges som del af projektet, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej.

### **Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 13. april 2026, punkt 58:**

Miljø- og trafikudvalget udsatte sagen med henblik på besigtigelse.

## **Bilag**

Bilag 1, Overblik over de tre forslag

Bilag 2\_Trafik og parkering

Bilag 3\_Parkeringspladser ved valg af forslag 2

Bilag 4\_Resultater fra bæredygtighedsscreening

Bilag 5 høringssvar

Bilag 6 Supplerende grønne vejbede

# Punkt 89: Beslutning om tilladelse til udvidet sæson for udeservering i parkeringsarealer hos Mad & Kaffe

05.14.08-G01-16-26

## Resumé

Café Mad & Kaffe har søgt om tilladelse til at udvide sæsonen for udeservering i parkeringsarealer fra nuværende maj-september til april-oktober gældende fra i år og fremadrettet. Café Mad & Kaffe har samtidig søgt om tilladelse til at fastgøre parasoller i belægningen. Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på mødet den 13. april 2026, idet udvalget anmodede forvaltningen belyse sagen med belægningsprocenter for parkering. Sagen forelægges på den baggrund til udvalgets genbehandling.

## Beslutning

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Kristoffer Appel, Freja Fokdal, Emil Samaras, Rosa Agersnap Bone, Michella Lescher og Malene Sandfeld) vedtog,

1. at give tilladelse til at udvide sæsonen for midlertidig udeservering i parkeringsarealer til april-oktober for alle byens restaurationer - og
2. godkendte, at der ikke gives tilladelse til fastgørelsesanordninger til parasoller i parkeringsarealer, der midlertidigt anvendes til udeservering.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Carina Høedt, Ane Rolsted og Alexandra Dessoy) stemte imod, idet sagen vil danne præcedens og dermed forværre parkeringsudfordringerne i områder med høje belægningsgrader.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. beslutter, hvorvidt der gives tilladelse til at udvide sæsonen for midlertidig udeservering i parkeringsarealer til april-oktober for alle byens restaurationer - og
2. godkender, at der ikke gives tilladelse til fastgørelsesanordninger til parasoller i parkeringsarealer, der midlertidigt anvendes til udeservering.

## Overskrift

Beslutning om tilladelse til udvidet sæson for udeservering i parkeringsarealer hos Mad & Kaffe

## Anledning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på mødet den 13. april 2026, idet udvalget anmodede forvaltningen belyse sagen med belægningsprocenter for parkering.

Forvaltningen har udarbejdet et bilag (1) med en oversigt over de caféer, der har udeservering på parkeringsarealer.

Herudover er der vedlagt et bilag (2) med belægningsprocenter på de lokationer, hvor der er givet tilladelse til udeservering på parkeringsarealer.

For Mad og Kaffe er belægningsprocenten:

Område	Samlet	Fra kl. 9-12	Fra kl. 14-17	Fra kl. 20-22	Lørdag	BEM
Distrikt 13	85,1 %	76,4 %	80,8 %	98,4 %	84,9 %	Distriktet har en stigende belægningsgrad

Distrikt 14 Nabodistrikt	84,9 %	71 %	80,9 %	98,9 %	88,7 %	Distriktet har en faldende belægningsgrad
Godthåbsvej ulige side, distrikt 13	40 %	42,2 %	42,2 %	24,2 %	51,5 %	Strækningen Nordre Fasanvejs kryds – Falkoner Alle kryds (der er lokal restriktion på strækning)
Godthåbsvej lige side Distrikt 14	58,8 %	52,6 %	31,6 %	86 %	64,9 %	Samme strækning, samme obs punkt
Langelandsvej (nærmeste sidevej)	82,8 %	66,5 %	83,5 %	98,5 %	82,5 %	

Tallene viser, at der er et lidt mindre pres på parkeringspladserne i området omkring Mad og Kaffe sammenlignet med byens andre udeserveringsområder. Der er dog stadig generelt et højt pres på parkeringspladserne, som er højest i aften timerne fra kl. 20-22, hvor stort set alle parkeringspladser er optagede.

#### Sagsfremstilling af 13. april 2026

Café Mad & Kaffe har for indeværende sæson og fremadrettet ansøgt om tilladelse til udvidet udeservering i perioden fra 1. april – 31. oktober, dvs. en udvidelse med en måned i begge ender. Caféen har ligeledes ansøgt om at fastgøre parasoller i vejbelægningen.

På den baggrund forelægges sagen for udvalget med henblik på stillingtagen til, om sæsonen for midlertidig udeservering i parkeringsarealer skal udvides. I dette tilfælde vil byens andre restaurationer skulle have samme mulighed jf. ligebehandlingsprincippet.

Under corona blev det politisk besluttet at give et presset erhvervs- og restaurationsliv tilladelse til midlertidig udeservering i parkeringsarealer fra maj-september, da parkeringspresset er mindre i sommerhalvåret. Det er efterfølgende besluttet at forlænge ordningen.

I månederne april og oktober er presset på parkeringspladser imidlertid højt. Hvis det vedtages at udvide sæsonen for midlertidig udeservering i parkeringsarealer, vil det øge parkeringspresset i de givne områder i de perioder.

Forvaltningen har ikke modtaget ansøgninger om udvidelsen af perioden fra andre restaurationer og er ikke bekendt med, hvor mange der måtte ønske at gøre brug af udvidelsen.

Det bemærkes, at forvaltningen løbende får klager over de optagede parkeringspladser.

I forhold til Mad & Kaffes anmodning om at "lave anordninger" i vejbelægningen i parkeringsarealer bemærkes, at det umiddelbart vil være uhensigtsmæssigt, herunder i tilfælde af udlæg af nyt asfalt, samt at arealet benyttes til bilparkering i flere måneder af året.

### **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at Miljø- og Trafikudvalget tager stilling til, hvorvidt der skal gives tilladelse til at udvide sæsonen for midlertidig udeservering i parkeringsarealer til april-oktober for alle byens restaurationer. Dette vil give mere udeliv i byrummet, men vil samtidig lægge et øget pres på parkeringspladserne.

Forvaltningen anbefaler ikke, at der gives tilladelse til at bore ting ned i vejen på arealer, hvor der findes midlertidig anvendelse halvdelen af året, og bilkørsel den anden halvdel af året, ligesom fæstnede anordninger i vejarealer vil være uhensigtsmæssigt ved renovering af vejene.

### **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har inden bevillingsmæssige konsekvenser

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Historik**

### **Indstilling, den 13. april 2026, punkt 57:**

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. beslutter, hvorvidt der gives tilladelse til at udvide sæsonen for midlertidig udeservering i parkeringsarealer til april-oktober for alle byens restaurationer - og
2. godkender, at der ikke gives tilladelse til fastgørelsesanordninger til parasoller i parkeringsarealer, der midlertidigt anvendes til udeservering.

### **Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 13. april 2026, punkt 57:**

Miljø- og Trafikudvalget

- udsatte sagen, idet udvalget anmodede forvaltningen belyse sagen med belægningsprocenter for parkering.

## **Bilag**

Bilag 1 - Kort over udeservering i parkeringsarealer

Bilag 2 - Belægningsgrader udeservering i parkeringsarealer

# Punkt 90: Beslutning om etablering af vejriste

00.00.00-G01-54-25

## Resumé

I sagen fremlægges forslag til løsningsmodeller for optimering af vejriste, så regnvand ledes til kloak eller klimatilpasningsanlæg uden at forårsage u hensigtsmæssig vand på vej. Forvaltningen anbefaler, at udvalget godkender de i sagen skitserede løsningsmodeller samt efterfølgende anlæg af nye riste.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- godkendte løsningsmodellerne for etablering af vejriste, og
- indstiller til Magistraten at meddele anlægsbevilling på i alt 0,375 mio. kr. til udskiftning af riste, finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet i 2027.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. godkender løsningsmodellerne for etablering af vejriste, og
2. indstiller til Magistraten at meddele anlægsbevilling på i alt 0,375 mio. kr. til udskiftning af riste, finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet i 2027.

## Overskrift

Beslutning om etablering af vejriste

## Anledning

I budget 2026 er der afsat 0,375 mio. kr. i 2026 og 0,375 mio. kr. 2027 til udskiftning af vejriste til større riste, så ristene bedre holdes fri for blade under skybrud. Afhængig af typen og tilstanden af brønden, kan der inden for den afsatte ramme udskiftes op til 25-35 vejriste de mest kritiske steder.

Ved de sidste års skybrud og andre større regnhændelser har der været lokale udfordringer med, at regnvandet ikke kunne komme i kloak eller til klimatilpasningsanlæg via eksisterende riste. Det fører til u hensigtsmæssig vand på vejene, som både kan være skadesvoldende og skabe trafikale udfordringer. Forvaltningen har udarbejdet en liste over veje med riste, hvor der er udfordringer ved skybrud og større regnhændelser (jf. bilag 1). Listen er udarbejdet på baggrund af dels forvaltningens egne erfaringer, dels dialog med henholdsvis Frederiksberg Gartner og Vejservice, Frederiksberg Forsyning og Dråben i Havet (lokale ristpassere) om deres erfaringer. Derudover udfører forvaltningen et monitoreringsarbejde ved udvalgte eksisterende klimatilpasningsanlæg, idet der måles på deres funktion i forbindelse med regnhændelser. Data herfra har også bidraget til at identificere riste, der er udfordrede.

### Løsningsmodeller

De primære årsager, til at ristene er udfordrede, er, at ristenes kapacitet ikke er stor nok, at vandet ikke kan komme hen til ristene, og/eller at ristene stopper til, så vandet ikke kan komme ned i risten.

En af udfordringerne er sideindløbsriste, hvor vandet ved skybrud og større regnhændelser løber forbi risten i stedet for ind i risten. Årsagen til dette er, at vandet leder blade og affald med sig, som lægger sig foran sideindløbene, og derfor stopper ristene. Herudover er der nogle steder en for lav lysning, som reducerer størrelsen på sideindløbet. Dette skyldes kørsel på kantstene, hvor sideindløbet er monteret samt asfalt, der dækker for meget for sideindløbet. Der kan også komme så meget vand i forbindelse med skybrud og store regnhændelser, at risten ikke hurtigt nok kan lede vandet væk, fx på Dalgas Boulevard er der netop udskiftet en riste til en større rist for at afhjælpe problematikken. Ligeledes kan der være forhold omkring en rist, der gør, at vandet ikke kan komme hen til risten.

Ved valg af løsninger er der fokuseret på nye løsninger til en rist, herunder også en sideindløbsrist, som let kan erstatte eksisterende løsninger. Generelle kriterier for udvælgelse har været:

- Standardprodukt

- Produkt, med en pris, der også gør brug i større skala realistisk
- Produkt, der forventes at være nemt at drifte

Forvaltningen har været i dialog med flere producenter og har i den dialog fundet en type sideindløbsbrønd, der muliggør indløb af regn fra flere flader.

Nedenfor præsenteres de tre løsningsmodeller, som forvaltningen agter at arbejde videre med:

- Løsning A (bilag 2): Der afprøves en ny type sideindløbsrist, som bedre sikrer, at vandet ledes ind i risten fremfor at løbe forbi. Pris 20.000-30.000 kr. pr. rist inkl. montering og bortskaffelse af tidligere rist. Løsning A vil blive testet på Frederiksberg Allé og Dalgas Boulevard. I fald der er gode erfaringer med denne løsning, vil der blive set på, om der kan skabes en mere æstetisk løsning, der passer ind med de øvrige vejbrønde på Frederiksberg. Det forventes, at der kan foretages en første evaluering efter skybrudssæsonen i år.
- Løsning B (bilag 2): Eksisterende riste udskiftes med større riste for at sikre hurtigere afledning af regnvandet. Pris 20.000-30.000 kr. pr. rist inkl. montering og bortskaffelse af tidligere rist. Løsning B er afprøvet, og test er derfor ikke nødvendig. Løsning B anvendes, hvor der er behov for ekstra kapacitet (fx på LI Brandes Alle).
- Løsning C: Forvaltningen vil udbedre eksisterende forhold omkring riste ved at tilpasse forhold omkring disse. Omkostningerne ved løsning C afhænger af de eksisterende forhold, der skal rettes. Løsning C er en kendt metode og igangsættes, hvor der er behov (fx Bag Søndermarken).

#### Faser/Næste skridt

Forvaltningen agter at igangsætte de ovenfor nævnte løsninger. I alt forventes der inden for projektets ramme at kunne udskifte 25-35 riste.

Effekten af projektet evalueres ultimo 2027 i dialog med bl.a. andet Frederiksberg Forsyning og Dråben I havet. Herudover evalueres der på driftsudgifterne hertil. Udvalget vil blive holdt orienteret om evalueringen.

Baseret på evalueringen vil de tre løsningstyper derefter indgå som standard i arbejdet med klimatilpasning både i forbindelse med udskiftning af riste som led i forvaltningens drifts og vedligeholdelsesarbejde - og som en del af etableringen af kommende klimatilpasningsprojekter.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at udvalget godkender løsningsmodellerne for vejriste, herunder test af løsning A, samt efterfølgende anlæg af nye riste inden for projektets økonomiske ramme.

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser i 2026, idet midlerne i 2026 er bevilget ved budgetaftalen.

Med denne sag meddeles anlægsbevilling på 0,375 mio. kr. til udskiftning af riste finansieret af rådighedsbeløbet afsat til formålet i 2027 under Miljø- og Trafikudvalget.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bevillingsskema - Beslutning om etablering af vejriste

bilag 1 Liste over veje med udfordrede riste



# Punkt 91: Beslutning om udviklingsplan for Grøndalen, Grøndalsengen og Femte Juni Plads

04.00.00-G01-4-25

## Resumé

Grøndalen, Grøndalsengen og Femte Juni Plads blev fredet ved en kendelse af fredningsnævnet for København den 30. juli 2010. I henhold til fredningen skal der udarbejdes en plan for pleje- og udviklingsarbejder. Planen sætter en samlet retning for forvaltningens arbejde, pleje og drift i området i perioden 2026-2035. Udkast til udviklingsplan og hvidbog over høringssvar forelægges til udvalgets beslutning.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

1. godkendte udkast til udviklingsplan for Grøndalen, Grøndalsengen og Femte Juni Plads, og
2. tog hvidbog over høringssvar vedrørende udkast til udviklingsplan for Grøndalen, Grøndalsengen og Femte Juni Plads til efterretning.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. godkender udkast til udviklingsplan for Grøndalen, Grøndalsengen og Femte Juni Plads, og
2. tager hvidbog over høringssvar vedrørende udkast til udviklingsplan for Grøndalen, Grøndalsengen og Femte Juni Plads til efterretning.

## Overskrift

Beslutning om udkast til udviklingsplan for Grøndalen, Grøndalsengen og Femte Juni Plads

## Anledning

Den 24. november 2025 tog Miljø- og Trafikudvalget orientering om vision og proces for udviklingsplan for Grøndalen, Grøndalsengen og Femte Juni Plads samt for den videre proces til efterretning. Formålet med udviklingsplanen er at opretholde og muliggøre en forbedring af områdets biologiske, landskabelige og rekreative værdier under hensyntagen til den historiske baggrund for områdets nuværende udformning, herunder muliggøre fremme af biodiversiteten.

I henhold til fredningen skal der udarbejdes en plan for pleje og udviklingsarbejder. Udviklingsplanen skal sætte en samlet retning og danne et administrativt grundlag for forvaltningens arbejde, pleje og drift i perioden 2026-35.

Grøndalen og Grøndalsengen er lokalparker for Frederiksberg Vest. Sammen danner de to områder en grøn forbindelse, der strækker sig fra Godthåbsvej i nordøst til Flintholm St. i sydvest parallelt med Grøndalsparken i Københavns Kommune, der er en del af den samme fredning. Femte Juni Plads indgår i samme fredning.

### Proces og midler

Det Grønne Råd på Frederiksberg har løbende været inddraget, og der har været inddragelse af beboere og andre interessenter i området.

Der følger ingen midler med planen, og forudsætningen er derfor, at de foreslåede udviklingspotentialer kan realiseres for eksisterende grønne og rekreative puljer, herunder midler til pleje og drift.

### Høring

Udviklingsplanen har været sendt i høring hos de høringsberettigede jf. fredningskendelsen: Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Botanisk Forening, Vanløse Lokaludvalg og Københavns Kommune. Derudover er den sendt til medlemmerne af Det Grønne Råd på Frederiksberg, Frederiksberg Forsyning, Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksberg, Banedanmark, Frederiksberg Handicapråd og Frederiksberg Seniorråd.

Høringsperioden har været fra den 8. januar 2026 til og med den 13. februar 2026.

Der er modtaget i alt otte høringssvar fra:

1. Fonden for Træer og Miljø,
2. Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksberg,
3. Vanløse Lokaludvalg,
4. Københavns Kommune,
5. Frederiksberg Seniorråd,
6. Frederiksberg Handicapråd,
7. Cyklistforbundet og
8. Borgergruppe på Grøndalsvej.

Høringssvarene er overvejende positive over for udviklingsplanen og de udviklingspotentialer, som forvaltningen har defineret. Høringssvarene er opdelt i følgende temaer og med efterfølgende kommentarer fra forvaltningen:

- Adgangsforhold, cykling og tilgængelighed (punkt 1, 6, 13 og 15 i bilag 2).
- Administrative forhold, historie og støj (punkt 2, 9 og 14 i bilag 2).
- Byudstyr (punkt 3, 4, 5, 6, 8 og 16 i bilag 2).
- Natur (punkt 7, 10 og 17 i bilag 2).
- Udviklingspotentialer og klima (punkt 11, 12 og 18 i bilag 2).

I høringssvarene er der temaer, der falder uden for udviklingsplanens formål. Det drejer sig om, at:

- Handicaprådet savner bl.a. henvisning til Handicappolitik 2023-2026 og Tilgængelighedsplan 2025. Rådet bemærker desuden, at de områder, som udviklingsplanen vedrører, bør gennemgås i relation til tilgængelighed for borgere med nedsatte funktionsevner - med undersøgelse af mulige barrierer og løsninger for at fjerne disse.

Forvaltningens svar: De nævnte planer er nu indskrevet i afsnittet omkring kommunale planer, strategier og politikker. Forvaltningen tager til efterretning, at tilgængelighed og principper om universelt design skal indtænkes ved fremtidige anlægsændringer i området. Der følger som nævnt ingen midler med planen.

- Cyklistforbundet savner henvisning til Mobilitetspolitikken frem mod 2030 og ønsker bl.a. en cykelsti gennem hele området fra Godthåbsvej til Flintholm St.

Forvaltningens svar: Mobilitetspolitikken er nu indskrevet i afsnittet omkring kommunale planer, strategier og politikker. Ønsket synes ikke foreneligt med vision og målsætninger for områderne, og der følger ikke midler med udviklingsplanen.

- En borgergruppe på Grøndalsvej ønsker en støjafskærmning mellem Grøndalsengen-Grøndalen og Banedanmark/DSB's S-togs linje F nord for områderne.

Forvaltningens svar: Af miljøstyrelsens hjemmeside fremgår et kort, der viser, at den vejledende støjgrænse ikke er overskredet. Det er ikke forvaltningens opfattelse, at de besøgende i parken generelt oplever støjgener, og det er heller ikke et emne, som forvaltningen har fået borgerhenvendelser om. En eventuel etablering af en støjafskærmning i skel vil kræve indgreb i beplantningen langs skellet og påvirke dyrelivet. Endelig følger der ingen midler med planen.

De samlede høringssvar kan ses af bilag 1. Forvaltningens kommentarer kan ses i bilag 2.

### Udkast/forslag til endelig udviklingsplan

Udviklingsplanen præsenterer de kommunale strategier, planer, politikker og den fredning, som ligger til grund for planen, et historieafsnit og analyser af beplantning, landskab og rekreation. På den baggrund er der opstillet en række overordnede udviklingspotentialer for landskab, natur og for det rekreative.

De bemærkninger, idéer og forslag, der er kommet i høringssvarene, og som ligger inde for de mulige rammer af planen, er indarbejdet i det foreliggende udkast til udviklingsplan for Grøndalen, Grøndalsengen og Femte Juni Plads 2026-2035, jf. bilag 3.

For at gøre planen brugbar i den daglige drift er planen opdelt i ni delområder. For hvert af de ni delområder er udviklingspotentialerne nærmere beskrevet og ledsaget af to kortbilag, der viser henholdsvis de eksisterende forhold og udviklingspotentialerne, jf. bilag 4.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at udvalget godkender udviklingsplan for Grøndalen, Grøndalsengen og Femte Juni Plads 2026-2035 og tager hvidbog over høringssvar til efterretning.

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag 1 - Høringssvar

Bilag 2 - Hvidbog over Høringssvar om Udviklingsplan Groendalen mv 2026-2035

Bilag 3 - Udkast Udviklingsplan Groendalen, Groendalsengen og Femte Juni Plads

Bilag 4 - Bilag 1-10 til udkast til udviklingsplan

# Punkt 92: Beslutning om udbudsmateriale - udlicitering af loppetorv på John Winthers Plads

05.14.05-G01-141-25

## Resumé

Det er i budget 2026 besluttet at udlicitere loppetorvet på John Winthers Plads. På baggrund af markedsdialoger med relevante aktører har forvaltningen udarbejdet udbudsmateriale, hvor loppetorvet beholder sin Frederiksbergske karakter. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- godkendte proces og materiale for udlicitering af loppetorv på John Winthers Plads, som foreslået i sagen.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- godkender proces og materiale for udlicitering af loppetorv på John Winthers Plads, som foreslået i sagen.

## Overskrift

Beslutning om udbudsmateriale - udlicitering af loppetorv på John Winthers Plads

## Anledning

Det er i budget 2026 besluttet "at udlicitere loppetorvet på pladsen bag rådhuset, idet det er en forudsætning, at stadepladserne for borgerne som udgangspunkt har samme vilkår som i dag. De nærmere rammer for udbuddet fastsættes af fagudvalget – herunder om der skal åbnes yderligere for kommercielle aktører, fx det lokale erhvervsliv."

Forvaltningen har afholdt markedsdialog med fire interesserede, relevante aktører og forelægger på den baggrund udvalget forslag til kravspecifikation og kontrakt, som vedlægges som bilag 1 og 2.

Forvaltningen foreslår, at der bliver fastsat en årlig koncessionsafgift for loppetorvet på 300.000 kr., der pris- og lønfremskrives forud for hver sæson. Opgaven udbydes for fem år med mulighed for forlængelse op til fem år.

I kravspecifikationen stilles blandt andet følgende centrale krav til det fortsatte loppetorv:

- 28 lørdage: Start 1. lørdag i april til medio oktober (minus pride-lørdagen)
- Tidsrum: Fra kl. 9-15 - opstilling fra kl. 8-9 og oprydning fra kl. 15-16
- Kun salg af brugte genstande fra ikke kommercielle aktører
- Loppetorv aflyses ikke på grund af vejrlig
- Fortrinsret, så borgere på Frederiksberg får mulighed for at booke stande minimum en uge før andre

## Evalueringsparametre

Som evalueringsparametre til identifikation af den mest attraktive samarbejdspartner (koncessionshaver) foreslås i prioriteret rækkefølge:

1. Hvordan arrangementet kan gøres mere attraktivt
2. Erfaring med tilsvarende aktivitet, og hvordan denne erfaring bringes i spil
3. Fastholdelse af den Frederiksbergske ånd
4. Afbudspolitik
5. Hvordan, der kan indtænkes julemarked
6. Hvordan, der kan indtænkes kommercielle aktiviteter med inddragelse af lokale erhvervsdrivende f.eks. 3-5 gange årligt i loppesæsonen mhp. en evaluering.

Tilbudsgiverne skal beskrive sin erfaring med lignende aktiviteter, og hvordan denne anvendes i praksis, herunder i forhold til publikumsservice, nabohensyn, renhold og en tryk og imødekommende atmosfære. Det skal desuden fremgå,

hvordan genbrug og bæredygtighed indgår som centrale elementer, samt hvordan afbudspolitik og kommunikation om markedet håndteres.

I evalueringen vægtes erfaring fra velfungerende markeder med gode besøgstal, fokus på ordentlighed, renlighed og god stemning, en fleksibel og tydelig afbudspolitik samt initiativer, der kan styrke samarbejde med lokale aktører og understøtte loppemarkedets ånd og attraktivitet.

Herudover skal der beskrives rammer for et eventuelt julemarked, herunder hvordan lokale erhvervsdriftende, spejdere m.v. kan indtænkes i både julemarkedet og kommercielt 3-5 gange i loppesæsonen.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at der fastsættes en fast koncessionsafgift. Herved kan udvælgelsen fokusere på den aktør, der bedst vurderes at kunne drive loppetorvet fremadrettet og gøre det mest attraktivt for både studeholdere og besøgende.

Vurderingen vil tage udgangspunkt i dokumenteret erfaring med lignende arrangementer, evnen til at fastholde den frederiksbergske ånd, en god og brugervenlig afbudspolitik samt forslag til arrangementer, der kan øge markedets attraktivitet.

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag 1 - Kravspecifikation for drift af loppetorv

Bilag 2 - Forslag til koncessionskontrakt - loppetorv

# Punkt 93: Beslutning om bestilling af gasbusser for at sikre stabil drift på linje 2A

13.05.16-G01-2-26

## Resumé

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

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

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

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

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

## Overskrift

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

## Anledning

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

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

Den nuværende kontrakt udløber i december 2029. Der er således fortsat 3 år og 8 måneder med den nuværende pantografløsning. Lige nu er driften stabil, men erfaringen viser desværre, at det specielt i vintermånederne er svært at opretholde en tilfredsstillende drift på linjen. Derfor vurderes det, at der er behov for supplerende tiltag for at sikre en stabil drift hele året.

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

1. Opsigelse af kontrakter
  - Det vil være dyrt at komme ud af de nuværende kontrakter, og det vil tage 1½ til 2 år at gennemføre et udbud og få nye elbusser på linje 2A. Det vil dermed ikke løse udfordringerne i de to første af de tre kommende vinterperioder, der er tilbage i kontraktperioden.
2. Bestilling af 8 gasbusser
  - København og Frederiksberg bestiller 8 af de gasbusser, der har kørt på linje 5C. De er 18 meter lange som de nuværende elbusser på linje 2A og kan dermed have lige så mange passagerer med.
  - Der bliver stillet krav om, at drivmidlet er naturgas med biogascertifikat.
  - Der indføres en minimumsfrekvens på ca. 15 minutter. Det vil kun være i de mest udfordrede situationer og i kortere perioder, hvor der er nedbrud på alle 4 pantografladere, at denne vil blive taget i brug. Det skal sammenlignes med, at der i januar og februar har været perioder, hvor passagererne i de værste tilfælde har ventet 30 og 40 minutter på linje 2A.

- Gasbusserne er et beredskab, men for at sikre, at busserne kan sættes ind på linjen, vil kunderne løbende opleve, at det er en gasbus, der betjener linjen. (Ydermere har de den turkisblå farve, som de har kørt med på linje 5C).

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

Økonomien i forhold til løsning 2:

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

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

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

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

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

## **Anbefaling**

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

## **Bevillingsmæssige konsekvenser**

Udviklingen af elbusser er gået markant hurtigere end forventet, og det har været billigere at omstille busserne end forudsat, da Frederiksberg Kommune oprindeligt besluttede at afsætte midler til omstilling af alle buslinjerne i kommunen. Der er derfor fortsat udisponerede midler til omstillingen af elbusser. Den ekstra udgift til bestilling af gasbusser på ca. 2 mio. kr. og højst 2,2 mio. kr. over de næste fire år vil kunne afholdes inden for disse afsatte midler.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten

## **Bilag**

Notat fra Movia Linje 2A og mulighed for stabil drift

# Punkt 94: Beslutning om 1. revision af skybrudspakke i 2026

05.01.00-G01-64-25

## Resumé

Udvalget får med denne sag forelagt 1. revision af skybrudspakke i 2026 til godkendelse. Formålet med sagen er at foretage justeringer i budgettet med henblik på det fortsatte arbejde med at klimatilpasse Frederiksberg. Sagen indeholder forslag til justeringer af den økonomiske ramme for igangværende klimatilpasningsprojekter samt en status på alle igangværende klimatilpasningsprojekter.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- indstiller til Magistraten at meddele anlægsbevillinger på -20,5 mio. kr. til takstfinansierede klimatilpasningsprojekter samt anlægsbevillinger på -2,6 mio. kr. på skattefinansierede klimatilpasningsprojekter, jf. tabel 1, og at de overskydende midler tilbageføres til puljer til takst- og skattefinansierede klimatilpasningsprojekter i perioden 2026-2029, samt at rådighedsbeløb på alle klimatilpasningsprojekter ændres som beskrevet i tabel 1 i bilag 2,
- indstiller til Magistraten, at de takstfinansierede anlægsudgifter midlertidigt finansieres via byggekreditter og omlægges til endelige lån i takt med, at de enkelte delprojekter afsluttes, og at bevillinger til lånoptagelse forskydes imellem årene svarende til de i sagerne angivne ændringer i takstfinansierede anlægsudgifter.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. indstiller til Magistraten at meddele anlægsbevillinger på -20,5 mio. kr. til takstfinansierede klimatilpasningsprojekter samt anlægsbevillinger på -2,6 mio. kr. på skattefinansierede klimatilpasningsprojekter, jf. tabel 1, og at de overskydende midler tilbageføres til puljer til takst- og skattefinansierede klimatilpasningsprojekter i perioden 2026-2029, samt at rådighedsbeløb på alle klimatilpasningsprojekter ændres som beskrevet i tabel 1 i bilag 2,
2. indstiller til Magistraten, at de takstfinansierede anlægsudgifter midlertidigt finansieres via byggekreditter og omlægges til endelige lån i takt med, at de enkelte delprojekter afsluttes, og at bevillinger til lånoptagelse forskydes imellem årene svarende til de i sagerne angivne ændringer i takstfinansierede anlægsudgifter.

## Overskrift

Beslutning om 1. revision af skybrudspakke i 2026

## Anledning

Kommunalbestyrelsen besluttede i 2016 at gøre Frederiksberg mere robust over for fremtidige skybrud. Regnvandsplan 2024 følger op på dette mål og angiver en række retningslinjer for, hvordan klimatilpasningen af byen skal foregå.

Klimatilpasningsprojekterne besluttes igangsat i såkaldte skybrudspakker, typisk besluttes en pakke årligt. Som led i beslutningen om at igangsætte projekterne besluttes også en økonomisk ramme for det enkelte projekt fordelt på skattemidler og takstmidler.

Halvårligt forelægges udvalget en "skybrudspakke revisionssag", hvor forvaltningen beskriver og anbefaler eventuelt behov for tilpasning af budgetterne for de enkelte projekter, i det omfang projektering eller afholdt entreprenøruddud giver anledning til at nedskrive eller opskrive budgettet. Den sag, der hermed forelægges udvalget, er den første af de to revisionsager i 2026.

I øvrigt gælder, at udformningen af det enkelte klimatilpasningsprojekt også forelægges individuelt til endelig godkendelse i Miljø og Trafikudvalget inden udførsel. Denne forelæggelse sker som oftest, når projektforslaget er udarbejdet.

Status på igangværende projekter (inkl. projekter afsluttet siden sidste status) fremgår af bilag 1.

### 1. Revision af skybrudspakke i 2026 - økonomioverblik

Med denne revision anbefales det at justere den samlede bevilling i 26 eksisterende projekter som beskrevet i tabel 1. Der er afsat en samlet ramme via to puljer (takst- hhv. skattemidler), hvorfra økonomi til nye klimatilpasningsprojekter disponeres. Samlet set justeres økonomien med -2,6 mio. kr. på det skattefinansierede område og -20,5 mio. kr. på det takstfinansierede område. De nedjusterede beløb tilbageføres til puljerne for klimatilpasningsprojekter i 2026-2029.

Derudover periodiseres rådighedsbevillingerne på alle igangværende klimatilpasningsprojekter, så rådighedsbevillingen stemmer med de opdaterede forventninger til forbrug, hvilket fremgår af bilag 2.

Forslagene til justering af projektøkonomi er godkendt i styregruppen for klimatilpasning, som har deltagelse af forvaltningen og Frederiksberg Forsyning. Forslagene fremgår af tabel 1 herunder. Økonomien er afstemt med 1. forventede regnskab.

Tabel 1: Eksisterende projekter som foreslås justeret

Projekt	Bevilling total (1.000 kr.)	Afvigelsesforklaring
Aksel Møllers Have - Takst	5750	Anlægsteknisk løsning medfører behov for yderligere gravearbejde.
Egernvej - skat	-1.300	Hovedsageligt et hydraulisk projekt, begrænset potentiale for byrumsforbedringer.
Finsensvej vest - Takst	-225	Forsyningen overtager afholdelse af udgifter. Budgettet nulstilles derfor på projektet.
Forundersøgelser, 2025 vest - Skat	-3	Projektet er afsluttet. Den samlede bevilling justeres til forbruget.
Forundersøgelser, 2025 vest - Takst	-1.000	Den samlede bevilling nulstilles, hvilket skyldes, at det takstfinansierede forbrug omkonteres til de projekter, som skal afholde forbruget.
Forundersøgelser, 2025 øst - Skat	82	Projektet er afsluttet. Den samlede bevilling justeres til forbruget.
Forundersøgelser, 2025 øst - Takst	-1.019	Den samlede bevilling nulstilles, hvilket skyldes, at det takstfinansierede forbrug omkonteres til de projekter, som skal afholde forbruget.
Frb. idrætspark - Skat	65	Projektet er afsluttet. Den samlede bevilling justeres til forbruget.
Frb. idrætspark - Takst	481	Projektet er afsluttet. Den samlede bevilling justeres til forbruget.
Frederiksberg Runddel - Takst	1825	Entreprisetilbuddet er dyrere end tidligere antaget.
Fuglebakkekvarteret I - Skat	-355	Hovedsageligt et hydraulisk projekt, begrænset potentiale for byrumsforbedringer.
Grønne veje øst 2021 - I.L.Brandes Allé, N.J.Fjords Allé - Takst	-409	Mere fordelagtige priser end forudsat.
Hattesens Allé m.f. - Skat	-677	Ikke som oprindeligt forventet udført yderligere begrønning på vejene, men kun arbejdet med den eksisterende grønne plads.
Hattesens Allé m.f. - Takst	-958	Det har ikke været nødvendigt at grave så meget vej op, som tidligere var vurderingen.
Hospitalsgrunden - Takst	-21.000	Den samlede bevilling nulstilles, hvilket skyldes, at projektet er overgået til forsyningen
Joakim Larsens Vej, og General Bahnsons Vej, vest - Skat	208	Mindre fordelagtige priser end forventet
Joakim Larsens Vej, vest og General Bahnsons Vej, vest - Takst	595	Mindre fordelagtige priser end forventet
Jyllandsvej Nord - Takst	7.500	Projektet har fået udvidet volumen, desuden generelt dyrere priser.
Kastegården - Skat	784	Justering af banen nødvendig for certificeringen af banen til spydkast.
Kastegården - Takst	538	Generelt højere priser.
Magnoliavej, vest - Skat	-1.550	Hovedsageligt et hydraulisk projekt, begrænset potentiale for byrumsforbedringer.
Magnoliavej, vest - Takst	-9.600	Projektet er gået væsentligt ned i volumen
Mathilde Fibigersvej - Skat	31	Projektet er afsluttet. Den samlede bevilling justeres til forbruget.
Skolen på Duevej - Skat	-211	Fordelagtige priser og færre ekstra regninger end forventet.
Søndermark Kirkegård - Skat	280	Flere områder på kirkegården forbedres i synergi med takstprojektet.
Søndermark Kirkegård - Takst	-3.000	Projektet har ændret karakter, og den hydrauliske del laves på en simplere måde end først antaget.
<b>Skattefinansieret i alt</b>	<b>-2.648</b>	
<b>Takstfinansieret i alt</b>	<b>-20.522</b>	

## Anbefaling

Det anbefales, at projektjusteringer gennemføres som beskrevet i tabel 1.

## Bevillingsmæssige konsekvenser

### Bevillingsmæssige konsekvenser

Der meddeles i indværende sag anlægsbevillinger på -20,5 mio. kr. til takstfinansierede projekter, og -2,6 mio. kr. til skattefinansierede projekter. De overskydende midler tilbageføres puljerne til takst- og skattefinansierede projekter, som angivet i tabel 2 og 3 i bilag 2.

Ændringer i rådighedsbeløb og periodiseringen af ændringerne fremgår af bilag 2. Bilaget viser ændringerne i rådighedsbeløb for projekterne i tabel 1 samt forskydningerne i rådighedsbeløb på alle igangværende klimatilpasningsprojekter, hvor anlægsbevillingen ikke ændres. Med vedtagelse af sagen justeres klimatilpasningsprojekternes rådighedsbeløb med det angivne i bilag 2 tabel 1.

For så vidt angår de skattefinansierede anlægsudgifter medfører ændringerne, at der frigives anlægsramme i 2026 på 17,8 mio. kr. som tilføres den negative anlægspulje i 2026. I 2027 og 2028 medfører ændringerne, at der anvendes yderligere anlægsramme på hhv. 13,0 mio. kr. og 4,8 mio. kr. som indarbejdes i den finansierede anlægsplan til budget 2027.

De takstfinansierede anlægsudgifter finansieres ved kommunens optagelse af byggekredit i anlægsperioden. Byggekreditten omlægges til endelig belåning i takt med afslutning af de enkelte delprojekter. Ydelserne på de endelige lån betales i første omgang af Frederiksberg Kommune og viderefaktureres efterfølgende til Frederiksberg Forsyning. Takstmidlerne er ikke omfattet af anlægsrammen.

Med indeværende sag forskydes lånoptag til takstfinansierede anlægsprojekter. Forskydningen fordeler sig i årene som følger: 2026: -45,5 mio. kr., 2027: 29,1 mio. kr. og 2028: 16,4 mio. kr.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

## **Bilag**

Bilag 1 til 1. revision af skybrudspakke i 2026

Bilag 2 Ændringer i rådighedsbevillinger på klimatilpasningsprojekterne

# Punkt 95: Beslutning om 1. forventede regnskab 2026

00.30.14-S00-1-26

## Resumé

Sagen indeholder forvaltningens første samlede prognose for regnskabsresultatet for 2026. 1. forventede regnskab bygger på forventninger samt faktisk forbrug i årets første to måneder. Der forventes budgetoverholdelse.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- tog sagen til orientering.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Magistraten

1. tager det forventede regnskab til efterretning,
2. beslutter indstilling om disponering af demografimidler jf. bilag 1 planche 4,
3. beslutter tillægsbevillinger jf. økonomiafsnittet,
4. beslutter anlægsbevillinger bilag 8 og 9,
5. meddeler ekspeditionsbemyndigelse efter sagens behandling i Magistraten til forvaltningen på 10 mio. kr. til renovering af Søndermarksskolen og Lindevangskolen jf. bilag 9.

Forvaltningen indstiller, at

- fagudvalgene får sagen til orientering.

## Overskrift

Beslutning om 1. forventede regnskab 2026

## Anledning

Forventet regnskab indeholder en fuld gennemgang og beskrivelse af kommunens aktuelle økonomiske situation i indeværende år samt en række tekniske omplaceringer og tillægsbevillinger. For at øge tilgængeligheden og formidlingen er formatet for de forventede regnskaber tilrettelagt, så den tekniske del er adskilt fra selve gennemgangen af Frederiksberg Kommunes økonomi.

Selve prognosen og status for kommunens økonomi fremgår af vedlagte planchesæt (bilag 1).

Udvalgsgennemgangene fremgår af bilag 2. Den mere tekniske del i form af bevillingsmæssige ændringer fremgår af bilag 3. Derudover er en række bilag med oversigter samt samtlige afvigelser vedlagt sagen (bilag 3,9,10,11.)

På serviceområdet gives der tillægsbevillinger og tekniske korrektioner med modpost på puljen til uforudsete udgifter i 2026 samt udmøntning af demografimidler og pulje reserveret til det specialiserede område. Rammeneutrale omplaceringer indarbejdes i 2026. Korrektioner for 2027 og frem indarbejdes i budgetforslag 2027.

## Overordnet

Overordnet set har Frederiksberg Kommune en bæredygtig og sund økonomi med et risikospænd omkring balance. Der er udgiftsvækst på de specialiserede områder, hvorfor der fortsat er behov for tilpasning og stram styring.

Ændret demografi i form af lavere befolkningstilvækst frigiver 17 mio. kr. på servicerammen til udmøntning til anlægsbehov, beredskab og afvikling af sagspukkel i huslejenævnet. Indstilling til udmøntning fremgår af bilag 1, planche 4. På anlæg indstilles 10 mio. kr. udmøntet til presserende renovering af Søndermarksskolen og Lindevangskolen som følge af stigende råvarepriser, og yderligere behov for afstivning af vægge i Multihallen på Søndermarksskolen. Det anmodes bevilget som en ekspeditionsbevilling, idet der løber udgifter på for hver dag, byggeriet på Søndermarksskolen

står stille. Herudover indstilles 4 mio. kr. udmøntet til at sikre plejehjem, døgntilbud, skoler og daginstitutioner bedre i fx tilfælde af strømsvigt og andre forsyningsvigt i lyset af bl.a. KL nye vejledning herom. På service indstilles udmøntes 3 mio. kr. i afvikling af huslejenævnets sagspukkel, som opfølgning på Magistratens ønske herom, jf. MAG 20. april 2026 sag 85.

### Service

Overordnet peger forventningerne til servicedriften i 2026 i retning af mindreudgifter, dog med væsentlige risici for merudgifter. Service udviser samlet afvigelser i intervallet -32,3 til + 25,2. kr. inkl. risikoområder. Det er særligt Ældre- og Sundhedsudvalget, der bidrager til forventede mindreudgifter. Det skyldes primært lavere udgifter til SOSU-elever samt køb og salg af plejeboliger. I modsat retning trækker Socialudvalget, som er økonomisk presset af forventede merudgifter til beskyttet beskæftigelse, og aktivitets- og samværstilbud samt stigende aktivitet og stigende gennemsnitspriser på midlertidige- og længerevarende botilbud.

Kommunen har fortsat merudgifter til ukrainske flygtninge ud over budget og forventet statslig kompensation på samlet 3,7 mio. kr. I 1. forventede regnskab er der tre udvalg, som enten forventer eller har en overvejende risiko for merforbrug i 2026. For Socialudvalget udarbejdes der en handleplan med henblik på at dæmpe den langsigtede udgiftsvækst. For Undervisningsudvalget relaterer merforbruget sig til Skolen ved Nordens Plads, hvor der er udarbejdet en flerårig handleplan, som skal sikre at tilbuddet balancerer økonomisk. For Børneudvalget er der ligeledes udarbejdet en handleplan på familieområdet med skærpet styring. Herudover vurderes der risiko for ikke-varige merforbrug på tandplejen som følge af forsinket kapacitetsudvidelse i Hospitalshaven.

Handleplanerne er om nødvendigt flerårige og tilrettelægges med henblik på at bremse den langsigtede udgiftsvækst og sikre varige tilpasninger af kommunens økonomi. Dette kan give en etårig udfordring, da kortsigtede opbremsninger kan være uhensigtsmæssige og kan reducere det samlede besparelspotentiale. På den baggrund samt i lyset af kommunens aktuelle økonomiske situation forudsættes det, at puljen til uforudsete udgifter, jf. den økonomiske politik, anvendes til en kontrolleret indfasning af kompenserende tiltag for at dæmpe udgiftsvæksten på lang sigt.

### Anlæg

Anlægsområdet udviser foreløbigt opgjorte merudgifter på 14 mio. kr. i 2026, primært til beredskab, stigende råvarepriser på materialer samt presserende behov for merarbejder på multihallen på Søndermarkskolen. Som beskrevet ovenfor under service kan de samlede merudgifter på anlæg finansieres via mindreudgifter på service. Det indstilles derfor, at der reserveres en anlægspulje på 14 mio. kr., hidrørende fra demografimidler, til finansiering af disse merudgifter. Der henvises til bilag 9 for en uddybning af anlægsbehovet.

Frederiksberg Kommunes anlægsramme udgør i 2026 samlet 422 mio. kr. Der er aktuelt igangsat anlægsprojekter for et beløb, der overstiger rammen, hvilket er i overensstemmelse med kommunens styringsprincipper, idet der erfaringsmæssigt sker betydelige forskydninger i løbet af året. I 1. forventede regnskab for 2026 forskydes der således anlæg for ca. 34 mio. kr. til 2027-2029. I 1. FR er fremrykket projekter, for at sikre udnyttelse af rammen, og den negative anlægspulje derfor er større nu end tidligere år. I den resterende del af året skal der identificeres yderligere forskydninger for ca. 133 mio. kr., hvilket vurderes realistisk på baggrund af tilsvarende bevægelser i tidligere år.

For en nærmere redegørelse for anlægsforskydningerne i 1. forventede regnskab henvises til bilag 6, 7 og 8.

### Overførselsudgifter

Overførselsudgifterne udviser forventede mindreudgifter på ca. 39 mio. kr. i 2026. Mindreudgifterne kan primært henføres til lavere udgifter til grundtilskud til udlændinge samt øgede mellemkommunale indtægter. Hertil kommer lavere udgifter til forsørgelsesydelse for borgere, der befinder sig tæt på arbejdsmarkedet, hvilket indikerer en fortsat positiv udvikling på området.

Der knytter sig imidlertid betydelig usikkerhed til området, idet der forventes en negativ midtvejsregulering i 2026 som følge af den kommende Økonomiaftale mellem regeringen og KL. Midtvejsreguleringen kan medføre en reduktion af kommunens budget, som endnu ikke er endeligt opgjort. Det foreslås på den baggrund, at de forventede mindreudgifter på ca. 39 mio. kr. reserveres med henblik på at imødegå den forventede negative midtvejsregulering.

For en uddybning af overførselsudgifter henvises til bilag 1 og 2.

## **Anbefaling**

Forvaltningen anbefaler, at Magistraten tiltræder indstillingerne.

## Bevillingsmæssige konsekvenser

Med 1. forventede regnskab meddeles der tillægsbevillinger og rammeneutrale omplaceringer inden for og på tværs af udvalg i 2026 og frem – jf. tabel 1. Alle bevillingsmæssige ændringer er uddybet i bilag 3 og 6.

Tabel 1 Tillægsbevillinger og Udgiftsneutrale omplaceringer service

Drift, service	Udgifter	1,2				Puljen til uforudsete
	Indtægter	1,1				
Drift, service	Udgifter	-15,2				Kassen
	Indtægter	2,1				
Drift, overførsler	Udgifter	-20,0				Kassen
	Indtægter	-1,8				
Drift, takstfinansieret	Udgifter	0,1				Kassen
	Indtægter	-0,3				
Anlæg, inden for anlægsrammen	Udgifter	-24,7				Negativ anlægspulje
Anlæg, inden for anlægsrammen	Udgifter	-44,6	62,4	15,9		Kassen
Anlæg, uden for anlægsrammen	Udgifter	0,0	0,0	0,0	0,0	Kassen
	Indtægter	0,0	0,0	0,0	0,0	
Anlæg, takstfinansieret	Udgifter	0,0	0,0	0,0	0,0	Byggecredit
Finansielle poster	Udgifter	248,3				Kassen
	Indtægter	21,2				

Note: Afrundinger kan medføre at tal ikke summer til (del-)totaler.

Modposten for tillægsbevillingerne er hhv. puljen til uforudsete udgifter i 2026, Pulje reserveret til det specialiserede område, den negative anlægspulje i 2026 samt kassen i overslagsår og på øvrige styringsområder.

Sagens bevillingsmæssige konsekvenser er uddybet i bilag 3, 8, 9,10 og 11.

Til sagen om 1. forventede regnskab 2026 er en række bilag, der uddyber og beskriver ovenstående forhold. Bilagene er:

1. forventede regnskab 2026 – gennemgang til Magistraten: Planchegennemgang af den samlede økonomi – service-, overførsels- og anlægsudgifter. Beskrivelse af udfordring, finansiering og løsningsforslag.
2. Samlet udvalgsgennemgang: Uddybende gennemgang af de enkelte fagudvalg i plancher.
3. Notat om bevillingsmæssige ændringer: Gennemgang af bevillingsmæssige ændringer i form af udgiftsneutrale omplaceringer, tillægsbevillinger og driftsoverførsler på hhv. service-, overførsels- og anlægsudgifter.
4. Bevillingsoversigt: Økonomioversigt fordelt på udvalg.
5. Strukturel balance, resultat og kassebeholdning: Økonomioversigt over kommunens finansielle status.
6. Anlægsafvigelse fordelt på udvalg: Økonomioversigt over anlægsområdet.
7. Beskrivelser af afvigelser på anlægsprojekter: Uddybende oversigt over de enkelte anlægsprojekter.
8. Anlægsbevillinger meddelt ved 1. forventede regnskab.
9. Prisstigninger på Søndermarksskolen og Lindevangsskolen.

10. Bevilling til afvikling af sagspukkel i huslejenævnet (fortrolig)

11. Investering i beredskab

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Magistraten

Alle fagudvalg

Kommunalbestyrelsen

## **Historik**

### **Indstilling, den 4. maj 2026, punkt 100:**

Forvaltningen indstiller, at Magistraten

1. tager det forventede regnskab til efterretning
2. beslutter indstilling om disponering af demografimidler jf. bilag 1 planche 4.
3. beslutter tillægsbevillinger jf. økonomiafsnittet.
4. beslutter anlægsbevillinger bilag 8 og 9
5. meddeler ekspeditionsbemyndigelse efter sagens behandling i Magistraten til forvaltningen på 10 mio. kr. til renovering af Søndermarksskolen og Lindevangskolen jf. bilag 9

Forvaltningen indstiller, at

- fagudvalgene får sagen til orientering

### **Beslutning fra Magistraten 2026-29, den 4. maj 2026, punkt 100:**

Magistraten indstiller med de faldne bemærkninger, at kommunalbestyrelsen tager det forventede regnskab til efterretning.

Magistraten indstiller, at kommunalbestyrelsen tiltræder indstillingens pkt. 2-4 og dermed beslutter

2. disponering af demografimidler jf. bilag 1 planche 4.
3. tillægsbevillinger jf. økonomiafsnittet.
4. anlægsbevillinger bilag 8 og 9.

Magistraten

5. meddelte ekspeditionsbemyndigelse til forvaltningen på 10 mio. kr. til renovering af Søndermarksskolen og Lindevangskolen jf. bilag 9

Forvaltningen indstiller, at

- fagudvalgene får sagen til orientering

## **Bilag**

Bilag 1. Første forventede regnskab 2026

2.1 Magistraten 1. FR udvalgsgennemgang

2.2 Klima-, Plan- og Boligudvalget 1. FR udvalgsgennemgang

2.3 Undervisningsudvalget 1.FR udvalgsgennemgang

- 2.4 Ældre- og Sundhedsudvalget 1. FR udvalgsgennemgang
- 2.5 Kultur- og Fritidsudvalget 1. FR udvalgsgennemgang)
- 2.6 Børneudvalget 1. FR udvalgsgennemgang
- 2.7 Socialudvalget 1.FR udvalgsgennemgang
- 2.8 Miljø- og Trafikudvalget 1. FR udvalgsgennemgang
- 2.9 Arbejdsmarkeds-, Vækst- og Uddannelsesudvalget 1. FR udvalgsgennemgang
- 2.11 By- og Erhvervsstrategisk Udvalg 1. FR udvalgsgennemgang
- Bilag 3 om bevillingsmæssige ændringer i 1. FR 2026
- Bilag 4 Bevillingsoversigt 1. forventede regnskab
- Bilag 5 - Strukturel balance, resultat og kassebeholdning
- Bilag 6 Anlægsafvigelser fordelt på udvalg
- Bilag 8 Tillægsbevillinger anlæg 1. FR
- Bilag 7 Beskrivelse af afvigelser på anlægsprojekter
- Bilag 11 Investering i styrket beredskab