

# **REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 25-09-2023**

**Mødedato** Mandag d. 25. september 2023 kl. 19:31

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Udviklingsplan Solbjerg Parkkirkegård.....	5
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Anders Storgaard, rådmand Nikolaj Bøgh, k	9
Forslag til beslutning fra rådmand Thyge Enevoldsen om at plante mikro-byskove, Miyawaki-skove	12
Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på Peter Bangs Vej, etape 2.....	14
Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på Mathilde Fibigers Vej.....	18
Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på General Bahnsons Vej, Vest og Joakim Larsens Vej, Ves	21
Godkendelse af klimatilpasningsprojekter på Grøndalsvej og Stockflethsvej.....	24
Godkendelse af klimatilpasningsprojekt i Fuglebakkekvarteret.....	27
Orientering om udbud af ladestandere til elbiler på offentlige veje - 2023.....	30
Cykelsti på Jens Jessens Vej - resultat af borgerdialog.....	33
Orientering om trafikulykker 2022.....	37
Fremtidig vejstatus for den private fællesvej Rådmand Steins Allé 21-45.....	40
Opdatering af elbilstrategien.....	42
Status på delebiler og justering af praksis.....	49
Orientering om konsekvenser af manglende høring mv. i forbindelse med indførelse af betaling for	53
Orientering om anmodning fra Frederiksberg Forsynings bestyrelse vedrørende de fælles kommuna	57

## Punkt 148: Meddelelser

00.22.04-P35-16-22

### Sagsfremstilling

#### a. Mulighed for spørgsmål til sag om Pladsen bag rådhuset til udvalgs mødet den 30. oktober

Denne sag behandles på udvalgs mødet den 30. oktober

Derfor vil udvalgs medlemmerne få mulighed for at stille forvaltningen spørgsmål vedr. faktuelle forhold eller sagernes juridiske eller faglige overvejelser forud for udvalgs mødet.

*xt-decoration: underline;">Forvaltningen vil være at træffe på balkonen over rådhus hallen den 30. oktober kl. 15:00-15:30.*

*Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.*

#### b. Ansøgning om varmeprojekt på Frederiksberg Varmecentral

Frederiksberg Kommune har modtaget en ansøgning fra CTR om at udskifte to oliekedler på tilsammen 100 MW med et elkedelanlæg med en samtidig installation af en varmeakkumuleringstank (VAK) på ca. 2.500 m<sup>3</sup> på Frederiksberg Varmecentral, på Stæhr Johansens Vej. Forvaltningen agter at give tilladelse hertil, idet det bemærkes, at kompetencen til godkendelse efter varmforsyningsloven er delegeret til forvaltningen. Etablering af elkedelanlægget med tilhørende VAK kræver desuden myndighedsdialog og godkendelse i forhold til byggeloven og miljøloven.

Forvaltning har haft CTR's varmeprojektansøgning i høring hos berørte parter, og her er ikke fremkommet bemærkninger, som har givet anledning til ændringer i ansøgnings materialet. Frederiksberg Forsyning har, som grundejer, desuden givet fuldmagt til, at projektet kan gennemføres.

Formålet med projektet er at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra CTR's varmeproduktion og sikre lavest mulige fjernvarmepriser. I tilknytning til elkedelanlægget med tilhørende VAK etableres et tracé med elforsyning af elkedelanlægget fra Lindevang transformatorstation.

Varmeprojektet er godkendt efter varmforsyningsloven med baggrund i, at det har en positiv samfundsøkonomi samt en positiv selskabs- og brugerøkonomi. Derudover medvirker det til at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen og luftforureningen.

Varmeakkumuleringstanken vil medvirke til, at Frederiksberg Varmecentral fremover kan lagre overskydende elproduktion som varme, på den måde bidrage til CO<sub>2</sub>-neutral fjernvarmeproduktion og til at balancere elnettet, når der i stigende grad skal integreres elproduktion fra vindmøller og solceller.

Etablering af anlægget forventes at foregå i 2024-2025, og anlægget vil således være i drift fra 1. kvartal 2026.

*Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.*

#### c. Opfølgning på resultater fra spørgeskemaundersøgelse vedrørende borgernes erfaringer med oversvømmelser

Udvalget blev den 6. februar 2023 orienteret om, at forvaltningen ville udsende et spørgeskema til udvalgte borgere. Formålet med spørgeskemaet var at få viden om borgernes erfaringer med oversvømmelser, hvordan de ser på risikoen for fremtidige oversvømmelser, hvem, de mener, har ansvaret for at forebygge og håndtere oversvømmelser, og hvordan de søger information i tilfælde af kriser, som fx en oversvømmelse.

Resultatet af undersøgelsen viser bl.a., at 55 pct. af de adspurgte mener, at de selv har ansvaret for at sikre deres ejendom, og at 45 pct. af de adspurgte ikke mener, at de selv har indflydelse på at sikre mod oversvømmelse. Der udover er der en del, der efterspørger viden om, hvad de kan gøre.

Den viden, forvaltningen har fået ved undersøgelsen, vil blive brugt til at styrke kommunikationen med borgerne i det fælles arbejde om at klimatilpasse byen. Der vil bl.a. blive afholdt en workshop med en borgergruppe samt en workshop for Frederiksberg Forsyning og kommunens projektledere inden for klimatilpasning.

Den indsamlede data vil derudover blive brugt i undervisningen på Københavns Professionshøjskolens risikomanagement uddannelse - og desuden indgå i et speciale og i en artikel i Landscape and Urban Planning, der publiceres i efteråret.

*Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.*

# Punkt 149: Udviklingsplan Solbjerg Parkkirkegård

04.31.00-G01-8-23

## Resume

I budgetforliget for 2021 blev det besluttet, at der skal udarbejdes en udviklingsplan for Solbjerg Parkkirkegård. Dette er gentaget i budgetforliget for 2024. Afsættet for udviklingsplanen er udkast til vision, koncept og helhedsplan godkendt på daværende By- og Miljøudvalgs møde den 16. august 2021 og de høringssvar, som forvaltningen præsenterede for daværende Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalg den 7. februar 2022.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen med henblik på, at der arrangeres en besigtigelse for udvalget hurtigst muligt en mandag morgen med start kl. 08.15.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at udvalget godkender, at udviklingsplanen danner rammerne for det videre arbejde med og retning for udviklingen af Solbjerg Parkkirkegård.

## Sagsfremstilling

Det er i kommuneplan 2021 besluttet at dele af Solbjerg Parkkirkegård skal udvikles til et grønt parkområde i forbindelse med, at kirkegården delvist overgår til bypark i løbet af en årrække. Området indgår som en del af kommunens grønne struktur og skal fortsat have en grøn profil. Solbjerg Parkkirkegård er i kommuneplanen samtidig udlagt til stilleområde, og der må kun være bebyggelser, der knytter sig til områdets funktion. Den overordnede vision er derfor en ændring fra en indadvendt retlinet kirkegård til en inviterende rekreativ park med ro og fordybelse.

Herudover fremgår det af både budgetforlig 2021 og af den netop indgåede budgetforlig for 2024, at der skal udarbejdes en udviklingsplan for Solbjerg Parkkirkegård. I budgetforliget for 2024 fremgår det at *"Partierne er enige om, at der er potentiale for at skabe nye grønne byrum og endnu bedre kvalitet omkring Solbjerg Parkkirkegård ved at forstærke områdets rekreative, naturmæssige og kulturhistoriske værdier. Partierne er ligeledes enige om, at der skal arbejdes på en fredning af kirkegårdsområdet. Der skal ske en nænsom udvikling af selve kirkegården, hvor dele fastholdes som kirkegård og dele omdannes til park. Tilsammen giver det byen et unikt grønt område, der inviterer til rekreation, refleksion, fordybelse og bevægelse. Udgangspunktet skal være, at både biodiversitet og biofaktor skal øges for området som helhed. I forlængelse af den gennemførte dialog med borgere og institutioner i området, udarbejdes et forslag til udviklingsplan for selve kirkegården og udviklingsplanen forelægges Kommunalbestyrelsen i efteråret 2023."*

Med denne sag præsenteres udviklingsplanen samt forslag til delfinansiering og etapeløsning, idet planen vil blive tilrettet i henhold til det i budgetforliget aftalte samt i forhold til udvalgets drøftelser.

Udgangspunktet for udviklingsplanen er det udkast til vision, koncept og helhedsplan for udvikling af Solbjerg Parkkirkegård, som daværende By- og Miljøudvalget godkendte på møde den 16. august 2021 (jf. bilag 1) samt beslutning om delvis nedlæggelse af Solbjerg Parkkirkegård - godkendt på samme møde jf. bilag 2. Dertil kommer de høringssvar, som forvaltningen præsenterede for daværende Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalg den 7. februar 2022 med baggrund i de mange bemærkninger, input og idéer, der kom på borgerdialogmødet den 4. november 2021 og den efterfølgende høringsproces frem til den 4. december 2021 (jf. bilag 3).

Der har siden mødet den 7. februar 2022 været arbejdet videre med udviklingsplanen pba. de idéer og høringssvar, der indkom. Der er desuden udarbejdet forslag til skybrudssikring af området i planen under hensyntagen til kirkegården.

Et udkast til udviklingsplanen blev sendt i høring hos Københavns Stift den 1. juni 2022, og forvaltningen modtog en principgodkendelse af udviklingsplanen den 24. januar 2023. Københavns Stift har indhentet udtalelser til planen hos stiftets kirkegårdsrådgiver, Nationalmuseet og den kongelige bygningsinspektør. De væsentligste bemærkninger til planen er:

- "Åbne i hjørnet mod Roskildevej/Søndre Fasanvej": Planen, som blev forelagt i høringen, indeholdt et forslag om at gøre kirkegården mere synlig ved at erstatte noget af muren med en glasvæg – a la ved Porcelænshaven. Dette finder stiftet ikke passende, især fordi en mur bedre skærmer mod støj og beskytter sørgende mod indkig fra gaden/fortovet. Dette er derfor taget ud af planen, og muren bevares, som den er i dag.

- "Adskillelse mellem aktive og nedlagte arealer": I forbindelse med forslag om stedvist at nedlægge hække har stiftet påpeget vigtigheden af, at der arbejdes med at holde aktive kirkegårdsrum intakte både fysisk og mentalt og at fastholde stemningen af kirkegård. Det betyder, at der rent praktisk skal tages hensyn til indhegning af områder, hvor der stadig er aktive gravsteder. Der er taget hensyn hertil i den foreliggende plan.
- "Rammeområde til bebyggelse i øst - trekanten langs Søndre Fasanvej, syd for Gravens Rand": Området er markeret med mulighed for bebyggelse jf. kommuneplan 21. I udtalelsen bemærker stiftet, at det vil være et byarkitektonisk tab for Frederiksberg, hvis denne strækning mister parkfornemmelsen, ved at der opføres bebyggelse langs Søndre Fasanvej. Det anbefales derfor at genoverveje dette rammeområde til bebyggelse.

Forvaltningen har svaret Stiftet den 8. marts 2023, at deres godkendelse og udtalelser tages til efterretning. I forhold til Stiftets udtalelse om randområdet har forvaltningen gjort opmærksom på, at området ikke er en del af kirkegården, og at der også historisk har været bebygget langs Søndre Fasanvej.

Københavns Stift vil løbende skulle godkende de forskellige tiltag inde på selve kirkegården, når de skal realiseres i udviklingsplanens løbetid, som forventes at vare frem til 2040. Stiftet har ingen myndighedsrolle uden for kirkegårdens område. Udover selve udviklingen af kirkegården skal der også ske klimatilpasning på området. Dette er indarbejdet i udviklingsplanen. Klimatilpasningsprojektet forventes at blive sendt til høring hos Københavns Stift, som er myndighed, efteråret 2023. Klimatilpasningsprojektet forventes at blive forelagt for udvalget i foråret 2024.

På baggrund af Stiftets bemærkninger er der arbejdet videre med planen, og der foreligger nu et endeligt udkast til udviklingsplan fra juni 2023 (vedlagt som bilag 4) som foreslås at danne rammerne for det videre arbejde. Planen vil frem mod behandlingen i Kommunalbestyrelsen blive konsekvensrettet ift. Budget 2024.

#### *Selve kirkegården*

Da store dele af kirkegården fortsat vil være aktiv kirkegård, og der er mange bevaringsværdige gravsteder, har det været væsentligt, at udviklingen sker i respekt herfor. Målet har været et parkområde side om side med en aktiv kirkegård fuld af minder og historiefortælling med sanselige oplevelser, mulighed for ro og fordybelse samt et område, hvor natur og biodiversitet får plads. Derfor er der arbejdet med en afvejning af forskellige balancer og hensyn.

Hovedgrebene i udviklingsplanen er:

- en fremhævelse af hovedakserne og markering af indgange med pladسدannelse
- en slynget sti, der skaber parkkarakter og leder den besøgende rundt
- forstærkning af forskellige områders karakter for kontrast og variation i oplevelserne
- indsatser og nedslag, som inviterer til rekreation, refleksion, fordybelse og bevægelse
- en askefællesgrav

Det er ressourcemæssigt ikke muligt at realisere udviklingsplanen inden for en kort årrække. Udviklingsplanens mange tiltag og indsatser er derfor opdelt i etaper efter hensigtsmæssig koordinering opgaverne imellem. Indsatser og tiltag i den vestlige del af kirkegården, hvor klimatilpasningen er planlagt til opstart i 2025, er derfor lagt i etape 1.

Askefællesgraven på Solbjerg Parkkirkegård forventes at skulle tages i brug i 2026.

Samlet set løber realisering af det foreliggende forslag op i knap kr. 37 mio. inkl. uforudsete udgifter og rådgiverhonorar, ekskl. moms og ekskl. klimatilpasningsprojektet. Der er tale om nutidsværdi. Implementeringen af udviklingsplanen foreslås opdelt i fire etaper à 4 år for at få spredt udgifterne. Herved bliver udgiften til realiseringen af planen ca. 2.4 mio. pr år.

Der er tale om en væsentlig udgift at realisere alle udviklingstiltag. Det vil imidlertid været muligt at finansiere nogle tiltag over driften som f.eks. omlæggelse af græs til blomstereng og nedlæggelse af hæk til fordel for græsklip.

Det kommende klimatilpasningsprojekt på kirkegården vil bidrage med ca. kr. 4,0 mio., herunder vil bortkørt jord kunne anvendes til tuelandskab, og en del af den slyngede sti vil kunne anlægges i forbindelse med arbejderne. Endelig vil spejlbassinet også kunne indgå som klimatilpasningstiltag.

Der anvendes i dag 1 mio. kr. til opgaver, der ligger uden for den normale drift af kirkegård og krematorie. Disse midler anvendes ved større reparationer af krematoriet, genopretning af usikre gravsten, renovering af gravsteder, fældning af træer og plantning heraf. Herudover er der afsat 1 mio. kr. til genopretning af kirkegårdene, herunder genopretning af stier, anlæg og etablering af nye gravstedsmuligheder (for at opfylde behovet for f.eks. urnegrave). Det kan være en mulighed at omlægge nogle af disse midler til formålet, idet andre opgaver hermed tilsidesættes. Det kunne samlet set være maksimalt 850.000 kr.

Allerede i dag anvendes en del af midlerne fra puljen til øget biodiversitet på initiativer, der øger biodiversiteten også på kirkegårdene. Afhængig af om puljen videreføres, vil der målrettet kunne anvendes 100.000 kr. om året til at øge biodiversiteten på Solbjerg Parkkirkegård.

For at komme i mål med realiseringen af planen kan det overvejes at anvende 300.000 kr. fra parkrenoveringspuljen. Dette vil imidlertid betyde, at renoveringen i kommunens øvrige grønne anlæg neddrøses.

Ved en omlægning af opgaver vil der kunne peges på finansiering på mellem 950.000 kr. og 1.250.000 kr. årligt. Hvis planen skal realiseres inden for etapeplanen, er der behov for tilførsel af yderligere midler hertil. Der skal samlet findes mellem 17 og 21,8 mio. kr. over etapeplanens 16 år, som planen løber jf. bilag 5 side 2.

En anden mulighed er at søge fonde til finansiering af nogle af projekterne. Det kunne eksempelvis være "den slyngede sti", "belysning" eller "pergolaen". Det er usikkert, om der vil være fonde, som vil bidrage til dette.

Alternativt kan man vælge at strække løbetiden for implementering udover 2040. Der er imidlertid delprojekter, som ikke vil kunne udføres, da indkøbsprisen overstiger, hvad der er afsat i driften.

Det etapeopdelte budget findes i bilag 5. Det totale budget fremgår af bilagets side 1, mens side 2 viser den foreløbige finansiering fordelt ud på de i alt fire etaper. For hver etape fremgår en difference mellem den samlede sum for realisering af indsatser i etaper og de fundne midler.

#### *Randområder til kirkegården*

Der er i dag to ubebyggede arealer ud mod Sdr. Fasanvej, som ikke er en del af kirkegården, men som ligger i tæt tilknytning til kirkegården, ligesom der også er bebyggelse ind mod kirkegården fra Roskildevej (Aldi, stenhuggerne mv.). Arealerne henligger alle ret nedslidte og uden den bymæssige kvalitet områderne fortjener.

Der er således potentiale for nye bymæssige funktioner og boliger i randområderne til kirkegården samtidig med, at kirkegården udvikles. En udvikling af randen giver mulighed for at skærme dele af parken mod støj og dermed understøtte parkens rekreative karakter samt for at styrke vigtige grønne forbindelser. Bebyggelse vil skulle indpasses med respekt for områdets karakter. Udgangspunktet er, at både biofaktor og biodiversitet skal øges for området som helhed. Hvilke dele af randområdet, der kan bygges og hvilke, der søges fredet fremgår af budgetaftalen vedr. Budget 2024.

#### *Borgerorientering*

Når den rammesættende udviklingsplan er politisk besluttet, vil der blive indkaldt til borgerorientering omkring den vedtagne udviklingsplan, der tænkes afholdt på forvaltningsniveau.

På mødet præsenteres borgere og interesseorganisationer for udviklingsplanen med mulighed for at stille spørgsmål. Efterfølgende præsenteres dispositionsforslag for klimatilpasningsprojektet, der både omhandler klimasikring af kirkegården og "oplandet". Her vil der også være mulighed for at stille spørgsmål og komme med input til projektet.

Forud for mødet vil der blive udsendt invitationer i e-Boks til deltagere fra høringsprocessen. Derudover vil der (1-2 uger før) blive opsat skilte på kirkegården, der orienterer om borgermødet og ophængt plancher uden for kapellet.

#### *Brug af kirkegårdsområdet i udviklingsfasen*

Når udviklingsplanen er gennemført, vil der være en klar adskillelse mellem parkdelen og kirkegårdsdelen. Denne adskillelse er allerede igangsat. I dag er det imidlertid uklart for en del brugere, at de ikke færdes i en park, men på en kirkegård. Der er således kirkegårdsbrugere, der føler sig generet af f.eks. motionsløbere og hundeluftere. Der skal derfor kigges nærmere på denne brug.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at den udarbejdede udviklingsplan giver et godt udgangspunkt for det fremtidige arbejde med og retning for udviklingen af Solbjerg Parkkirkegård. Planen sikrer en opfyldelse af visionen til gavn for både naboer og slægtninge til de begravede og for alle byens borgere og andre besøgende til parkkirkegården. Det vurderes, at såvel parkkirkegårdens rekreative værdi som den bymæssige kant mod Roskildevej kan forstærkes ved at

skærme kirkegården fra støj ved at tilføje bymæssige funktioner og boliger i randen indpasset i respekt for områdets karakter.

## **Økonomi**

En realisering af udviklingsplanen vil koste knap 37 mio. kr. i nutidskroner.

Ved en omlægning af opgaver, som derfor ikke vil blive udført, vil der kunne anvises 950.000 kr.-1.250.000 kr. årligt. Hvis planen skal realiseres hurtigere - f.eks. inden for den skitserede tidsplan på 16 år - vil der være behov for tilførsel af mellem 1,1-1,4 mio. kr. om året.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen

## **Bilag**

Bilag\_1\_Indstilling\_Udkast\_til\_vision\_udviklingsplan\_SOL

Bilag\_2\_Indstilling\_delvis\_nedlaeggelse\_SOL

Bilag\_3\_Indstilling\_hoeringsnotat\_SOL

Bilag\_5\_Budget\_Finansiering\_SOL

Bilag\_4\_Udviklingsplan\_SOL

# Punkt 150: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Anders Storgaard, rådmand Nikolaj Bøgh, kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og rådmand Helle Sjelle om at frede Solbjerg Parkkirkegård

04.31.00-G01-7-23

## Resume

Anders Storgaard, rådmand Nikolaj Bøgh, kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og rådmand Helle Sjelle har foreslået, at Frederiksberg Kommune sammen med Danmarks Naturfredningsforening tager initiativ til, at Solbjerg Parkkirkegård fredes samtidig med, at planerne for at bebygge parken yderligere stoppes, og at området bibeholdes som et grønt åndehul til gavn for borgere og naturen. I henhold til budgetaftalen for 2024 er der politisk opbakning til at skabe nye grønne byrum og endnu bedre kvalitet omkring Solbjerg Parkkirkegård ved at forstærke områdets rekreative, naturmæssige og kulturhistoriske værdier. Partierne er ligeledes enige om, at der skal arbejdes på en fredning af kirkegårdsområdet.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller, at forslaget om en fredning af Solbjerg Parkkirkegård tiltrædes med en afgrænsning, som vist i bilag 1, og at forvaltningen, i henhold til budgetaftalen 2024, arbejder med hovedintentionerne i forslaget.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget om en fredning af Solbjerg Parkkirkegård tiltrædes, og at forvaltningen, iht. budgetaftalen 2024, arbejder med hovedintentionerne i forslaget.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 15. maj 2023 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Anders Storgaard, rådmand Nikolaj Bøgh, kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og rådmand Helle Sjelle om at frede Solbjerg Parkkirkegård

"Det Konservative Folkeparti foreslår:

1. At Frederiksberg Kommune sammen med Danmarks Naturfredningsforening tager initiativ til, at Solbjerg Parkkirkegård fredes.
2. At Frederiksberg Kommune stopper planerne om at bebygge parken yderligere, og i stedet bibeholder området som et grønt åndehul til gavn for byens borgere og naturen.

## Begrundelse

Frederiksberg er Nordeuropas tættest befolkede kommune. Vores bys DNA er de grønne områder, der fra Frederiksberghave til Lindevangsparken giver Frederiksberg den unikke følelse af, at man er tæt på by, men alligevel aldrig langt væk fra naturen.

Derfor er et af de vigtigste politiske opgaver kommunalbestyrelsen har at værne om vores grønne områder, vores natur og vores rekreative områder. Hvis prisen for at byen vokser sker på bekostning af vores parker og grønne områder, så er prisen for høj.

I et høringsvar til den kommende temarevision om grøn omstilling af kommuneplanen 2021 påpeger Danmarks Naturfredningsforening at "I de kommende år får vi brug for mange flere rekreative arealer, som næsten er umulige at finde, derfor skal vore eksisterende grønne område respekteres og ikke bruges til ny bebyggelse". Specifikt peges der på udviklingsplanerne for Solbjerg Parkkirkegård med et ønske om, at kirkegårdene i kommunen fredes, så de ikke bebygges. I Det Konservative Folkeparti er vi helt enige.

Udviklingsplanerne for Solbjerg Parkkirkegård vil gradvist klippe dele af parken fra og i stedet bruge den til ny bebyggelse. Uden en fredning vil der ikke være noget naturligt stop for denne udvikling, som gradvist kan risikere at æde sig ind på det, som længe har været et stort grønt område. Ønsker i kommunen er mange, og pladsen er trang, og derfor er det en farlig tendens at bruge vores grønne områder, hver gang ny bebyggelse af boliger skal placeres.

Et eksempel på problematikken ses tydeligt ved det kommende projekt for seniorboliger ud mod Søndre Fasanvej. Bebyggelsen af parken her går ikke blot imod kommunens udpegning af området til grønt Danmarkskort, men vil også blokere for planerne om en grøn vest-øst akse, hvor Frederiksberg Have, Søndermarken og Solbjerg Parkkirkegård vil udgøre et samlet grønt område. Fremfor at styrke naturen gennem et sammenhængende område vil byggeriet afskære akse og blokere for en potentiel økologisk forbindelse.

For at tage hensyn til fremtidens frederiksbergborgere bør Solbjerg Parkkirkegård i lighed med Frederiksberg Have og Søndermarken beskyttes mod nye byggeplaner. Solbjerg Parkkirkegård er et af de sidste af vores grønne områder, som ikke er fredet, og en fredning ville være naturligt skridt for at beskytte parken. En sådan fredningssag kunne tage udgangspunkt i fredningen Assistenskirkegården i København, hvor Danmarks Naturfredningsforening beskyttede parken mod ny bebyggelse.

Derfor foreslår det Konservative Folkeparti, at Frederiksberg Kommune sammen med Danmarks Naturfredningsforening tager initiativ til, at hele området ved Solbjerg Parkkirkegård fredes, og de eksisterende udviklingsprojekter stoppes, såfremt de går ud over eksisterende bebyggelse."

#### *Bemærkninger til forslaget*

I budgetaftalen for 2024 fremgår det, at partierne er enige om, at der er potentiale for at skabe nye grønne byrum og endnu bedre kvalitet omkring Solbjerg Parkkirkegård ved at forstærke områdets rekreative, naturmæssige og kulturhistoriske værdier. Partierne er ligeledes enige om, at der skal arbejdes på en fredning af kirkegårdsområdet. Der skal ske en nænsom udvikling af selve kirkegården, hvor dele fastholdes som kirkegård og dele omdannes til park. Tilsammen giver det byen et unikt grønt område, der inviterer til rekreation, refleksion, fordybelse og bevægelse. Udgangspunktet skal være, at både biodiversitet og biofaktor skal øges for området som helhed. I forlængelse af den gennemførte dialog med borgere og institutioner i området er der udarbejdet et forslag til udviklingsplan for selve kirkegården, der indeholder forslag til fredede områder. Kort over områder, der foreslås fredet, på kirkegården er vedlagt som bilag 1.

Forvaltningen vil indlede undersøgelser om, at få fredet de områder, der fremgår af bilaget til budgetaftalen i samarbejde med Danmarks Naturfredningsforening. I dette arbejde skal de sikres, at fredningen ikke forhindrer, at udviklingsplanen for Solbjerg Parkkirkegård kan gennemføres, herunder klimasikringsdelen.

Forvaltningen kan supplerende oplyse, at der i Danmark kun er meget få kirkegårde, der er fredede, dog er Assistens Kirkegård på Nørrebro fredet. Der skal "ganske meget til" for at få fredet en kirkegård, hvilket bl.a. fremgår af Fredningsnævnets afgørelse i forbindelse med fredningen af Assistens Kirkegård. De centrale dele af fredningsafgørelsen redegøres der for nedenfor.

Natur- og Miljøklagenævnet ophævede i første omgang fredningsnævnets afgørelse i den konkrete sag og hjemviste sagen til fornyet behandling i fredningsnævnet, idet Natur- og Miljøklagenævnet bemærkede, at den omstændighed, at kirkegårde er omfattet af den kirkelige lovgivning ikke i sig selv fører til, at kirkegårde ikke kan fredes. Det anføres samtidig, at kirkegårde med deres grave, beplantninger, stendiger mv. normalt vil være tilstrækkeligt sikret gennem den kirkelige lovgivning, hvorfor fredning af kirkegårde yderst sjældent kommer på tale. Endelig anføres det, at det er Natur- og Miljøklagenævnets vurdering, at Assistens Kirkegård er af en helt særegen karakter, idet den udover at fungere som kirkegård indeholder en række historiske gravminder af stor kulturhistorisk værdi og i vid udstrækning benyttes som park for de lokale beboere. Dertil kommer områdets naturmæssige værdier. Nævnet finder på den baggrund, at der er behov for en varig sikring af Assistens Kirkegårds særlige værdier, som ikke alene er af lokal, men også af åbenbar national betydning. Disse værdier ses ikke i tilstrækkelig grad beskyttet gennem den kirkelige lovgivning.

Fredningsnævnet traf efterfølgende beslutning om en fredning af Assistens Kirkegården for de dele, der er overgået til park, mens den aktive del af kirkegården ikke er fredet. Hvis der måtte opstå behov for at inddrage parkarealer til aktiv kirkegårde, vil dette også være muligt, hvorefter fredningen heller ikke gælder for disse inddragede arealer.

Fredningsafgørelsen er vedlagt som bilag 2.

Sammenlignes Solbjerg Parkkirkegård med Assistens Kirkegård er der flere lighedstræk, idet Solbjerg Parkkirkegård også indeholder en række historiske gravminder som både er af lokalt, men også national betydning, hvor flere er fredet af Nationalmuseet. Herudover fungerer kirkegården som park for byens borgere. Endelig har kirkegården store naturmæssige værdier. Der er således mange bevaringsværdige træer, både hjemmehørende og mere eksotiske arter, samt et rigt plante-, insekt, fugle- og dyreliv. Alle disse aktiver taler for en fredning.

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

Det er forvaltningens vurdering, at der med budgetaftalen 2024 er et godt grundlag for at imødekomme hovedintentionerne i forslaget. Forvaltningen vurderer desuden, at det vil give god mening at frede de med budgetaftalen besluttede dele af kirkegården for at sikre områdets naturværdier samt historiske værdier. Det bemærkes, at en fredning

ikke bør være til hinder for realiseringen af den kommende udviklingsplan for kirkegården, herunder klimatilpasningsindsatsen.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen

## **Bilag**

Bilag 1 - Foreslået fredning af Solbjerg Parkkirkegård

Bilag 2 - Fredning af Assistens Kirkegård

# Punkt 151: Forslag til beslutning fra rådmand Thyge Enevoldsen om at plante mikro-byskove, Miyawaki-skove

04.00.00-G01-43-23

## Resume

Rådmand Thyge Enevoldsen har stillet forslag om, at der etableres et antal mikro-byskove, de såkaldte Miyawaki-skove, på Frederiksberg. Etablering af Miyawaki-skove kræver et areal på minimum 4 x 4 meter, men der anbefales et areal svarende fra en halv til en hel tennisbane. Sådanne arealer kan være vanskelige at finde i en tæt by, da disse skal gå fra de få opholdsarealer, der er til rådighed for byens borgere. Forslaget er derfor meget vanskeligt at imødekomme, ligesom det vil være dyrt at realisere. Forslaget forelægges udvalget til beslutning.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget ikke tiltrædes, idet forvaltningen hverken kan pege på arealer eller finansiering til etablering af Miyawaki-skove.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 19. juni 2023 forslag til beslutning fra rådmand Thyge Enevoldsen om at plante mikro-byskove, Miyawaki skove.

"Jeg foreslår, at der plantes et antal mikro-byskove Miyawaki skove på Frederiksberg. Miyawaki-skove er små blandede trægrupper, som er fra 15 til et par 100 m<sup>2</sup> store. De anlægges ved at plante nye træer tæt på hinanden, hvilket betyder, at træerne vokser hurtigt og hurtigt binder CO<sub>2</sub>.

Mikro-byskove bidrager, ud over bindingen af CO<sub>2</sub>, til biodiversiteten på grund af den blandede sammensætning af træer, og når de er vokset op til et tæt bevokset område til skjul for dyr, fugle og insekter. Skovene anlægges i flere kommuner i samarbejde med skoler eller lokale borgergrupper. Prisen pr. skov kan være fra 20.000 kr. og op, alt efter antallet af træer. Selv om Frederiksberg ikke har plads til skove, bør der være plads til disse mikro-byskove, f.eks. på byens kirkegårde, parker og, hvis der lokalt er interesse, ved veje."

### *Bemærkninger til forslaget*

Miyawaki-skove er små, tætbeplantede skove, der kan være så små som svarende til en tennisbane (ca. 264 m<sup>2</sup>). Konceptet stammer fra den japanske botaniker Akira Miyawaki, der har plantet over 1.000 miniskove i primært Japan og Malaysia, og konceptet breder sig nu til resten af verden.

Etablering af Miyawaki-skove kræver et areal på minimum 4 x 4 meter, men der anbefales et areal svarende fra en halv til en hel tennisbane. Sådanne arealer kan være vanskelige at finde i byens parker og på kirkegårde, da disse arealer i fald skal gå fra de få opholdsarealer, der er til rådighed for byens borgere.

For at etablere en Miyawaki-skov er det vigtigt at undersøge, hvilke træer og buske, der i forvejen findes i nærområdet. Herudover er det vigtigt at undersøge, hvilken type jord der er tale om, idet det varierer, om træer trives bedst i muld- eller lerjord. Der kan således være behov for at foretage jordforbedring en meter i dybden for at sikre gode vækstvilkår for træerne. Endelige skal der indkøbes og plantes træer, buske og bunddække, idet der skal plantes tre træer eller buske pr. m<sup>2</sup>. Det forventes, at etablering af en Miyawaki-skov på ca. 50 m<sup>2</sup> vil beløbe sig til min. 35.000 kr. Herudover vil der skulle afsættes 8.500 kr. til årlig drift af skoven.

Det bemærkes, at der allerede er tiltag på vej, der taler ind i den foreslåede dagsorden, herunder blandt andet på Solbjerg Parkkirkegård, hvor der i udviklingsplanen for kirkegården (jf. dagsordenspunkt nr. 149) foreslås en fortætning af træer visse steder, og hvor de samme effekter, som forslagsstilleren beskriver, vil blive opnået. Herudover er det Bæredygtige Forsamlingshus ved at undersøge mulighederne for at etablere et forsøg med en Miyawaki-skov på Hospitalsgrunden som led i den midlertidige aktivering af området, idet det ikke er endelig afklaret, hvorvidt dette kan realiseres. På pladsen bag rådhuset er der ligeledes planlagt en begrønning af pladsen i forbindelse med etablering af det nye byrum. Som del af den nye plads er det planen, at der plantes flere træer og tæt beplantning på den del af pladsen, der kaldes "byskoven". Byskoven planlægges at skabe en grøn forbindelse til Frederiksberg Have.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det vil være vanskeligt at skabe plads til Miyawaki-skov med de sparsomme friarealer, der er til rådighed på Frederiksberg. Hertil kommer, at forvaltningen ikke kan pege på finansiering til etablering af Miyawaki-skove. Forvaltningen anbefaler på disse baggrunde, at forslaget ikke tiltrædes, idet det bemærkes, at forvaltningen arbejder med forslaget hovedintentioner som en del af udviklingsplanen på Solbjerg Parkkirkegår, på pladsen bag rådhuset og muligvis på Hospitalsgrunden.

### **Økonomi**

I fald forslaget imødekommes, skal der afsættes økonomi hertil. Der er finansiering til beplantningerne på Solbjerg Parkkirkegård og pladsen bag rådhuset. Hvad angår det Bæredygtige Forsamlingshus planer for beplantning på Hospitalsgrunden, ansøges der på nuværende tidspunkt om fondsmidler hertil.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, M, K

# Punkt 152: Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på Peter Bangs Vej, etape 2

05.01.15-P20-1-19

## Resume

I 2019-20 blev den første etape af klimatilpasningen på Peter Bangs Vej anlagt. I starten af 2024 planlægges opstart af anlægsarbejderne på anden etape. Etape 2 indebærer omdannelse af Peter Bangs Vej mellem Dalgas Boulevard og A.D. Jørgensens Vej til en forsinkelsesvej og omprofilering af selve vejen til kommunegrænsen. Projektet udgør en væsentlig del af klimatilpasningen på det vestlige Frederiksberg. Selve anlægsarbejdet kommer til at påvirke området i graveperioden, herunder især trafikafviklingen og erhvervslivet. Udvalget tager i denne sag stilling til projektforslaget for Peter Bangs Vej med henblik på, at projektet sendes i offentlig høring.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget besluttede, at der sendes tre forslag i høring. De to som er fremlagt i sagen samt et forslag, hvor forvaltningen bestræber sig på at lave et forslag, hvor der ikke nedlægges parkeringspladser. Derudover ønskede udvalget en besigtigelse og en definition af nærområde, når det kommer til bilparkeringspladser.

## Indstilling

By- Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at projektforslaget for Peter Bangs Vej godkendes med henblik på at sende det i høring, herunder at der tages stilling til, om det er scenarie A eller B, som sendes i høring.

## Sagsfremstilling

Den 13. marts 2023 blev Miljø- og Trafikudvalget orienteret om det kommende skybrudsprojekt på Peter Bangs Vej. Siden da har forvaltningen arbejdet videre med projektet og været i indledende dialog med både beboere og det lokale erhvervsliv.

Etape 2 af klimatilpasningsprojektet på Peter Bangs Vej er besluttet i forbindelse med vedtagelsen af *Skybrudspakke for 2022*. Projektforslaget er nu færdigt og foreslås sendt i offentlig høring i tre uger fra ca. 26. september til 17. oktober 2023. På baggrund af de indkomne høringskommentarer vil projektet eventuelt blive tilpasset, og efter høringsperioden vil projektet samt høringskommentarer blive sendt til behandling i Miljø- og Trafikudvalget igen. Det godkendte projekt vil ligge til grund for detailprojekteringen i slutningen af året og anlægsarbejdet i 2024-25.

### *Baggrund for anlæg af skybrudsprojektet*

Klimatilpasningsprojektet på Peter Bangs Vej er en del af den samlede klimatilpasning på Frederiksberg, hvor en af de overordnede strategier er at skybrudssikre byen samt at tilføre merværdi til byen med byrum af høj kvalitet. Projektet indgår i skybrudsstrukturen på det vestlige Frederiksberg, og forsinkelsesvejen spiller en væsentlig rolle for den samlede skybrudssikring i området. Projektets primære formål er at reducere skadevoldende oversvømmelser ved skybrud de steder, hvor der i dag samler sig store mængder regnvand opblandet med spildevand på vejen - det gælder især i området omkring K.B. Hallen og under jernbanebroen ved Peter Bangs Vej Station.

Etape 1 af skybrudsprojektet gik fra Lindevangs Allé til Dalgas Boulevard og blev anlagt i perioden marts 2019-maj 2020. Etape 1 er i dag et velfungerende anlæg, som integrerer klimatilpasning i et grønnere vejprofil med høj buskomfort til gavn for borgere og erhvervsdrivende.

### *Inddragelse af erhvervsliv og borgere*

Forvaltningen har afholdt et lokalt møde den 19. april 2023 med deltagelse af ca. 80 beboere og erhvervsdrivende på strækningen. Her informerede forvaltningen om projektet og fik en række kommentarer til projektet, som efterfølgende er blevet tilpasset så vidt muligt.

Strækningen, som udgør etape 2, er i endnu højere grad end etape 1 en handelsgade. Forvaltningen har derfor gjort ekstra meget ud af kommunikation og dialog med de handlende. Den 20. juni 2023 har forvaltningen afholdt et møde med erhvervslivet, hvor selve anlægsarbejdet blev gennemgået, og en følgegruppe til projektet, bestående af lokale erhvervsdrivende samt repræsentanter for erhvervsforeninger, blev etableret.

På baggrund af kommentarer fra erhvervslivet er projektet blevet tilpasset på følgende måde:

- Erhvervslivet gav udtryk for et ønske om, at en eventuel ensretning i anlægsperioden foregår i vestlig retning, dvs. fra Dalgas Boulevard mod A.D. Jørgensens Vej. Dette er modsat den retning, som forvaltningen pegede på i orienteringssag af 13. marts 2023. Ensretningen beskrives i afsnittet om anlægsperioden.
- Erhvervslivet gav udtryk for et ønske om, at der arbejdes videre med muligheden for, at anlægsarbejdet kan sættes på pause under julehandlen for at tage hensyn til butikkernes omsætning i denne periode. Dette forsøges så vidt muligt indarbejdet i anlægsfasen og skal undersøges nærmere i næste fase.
- Fra erhvervslivets side er der endvidere udtrykt ønske om at konvertere parkeringspladser til korttidsparkering under anlægsfasen. Dette imødekommes i projektets detailprojektering.
- Erhvervslivet ønskede tillige, at projektet faseopdeles, således at anlægsarbejdet udføres i mindre faser ad gangen. Dette er indarbejdet i anlægsfasens tilrettelæggelse som beskrevet nedenfor i afsnittet om anlægsperioden.
- Derudover har erhvervslivet ønsket at få mulighed for at kommentere på konkurrenceparametre ifbm. entreprisudbud, og forvaltningen er indstillet på at gøre tidsplanen til et væsentligt parameter for valg af entreprenør samt på anden vis at forsøge at optimere tidsplanen løbende f.eks. ved brug af incitamenter.

Det er aftalt, at følgegruppen følger anlægsprojektet under udarbejdelse af detailprojektet samt i anlægsperioden. Næste møde med erhvervslivet forventes afholdt i efteråret 2023, og i anlægsperioden planlægges 'åben skurvogn'-arrangementer, så beboere og erhvervsdrivende har mulighed for en direkte dialog med kommunens projektledere og repræsentanter fra entreprenøren.

### *Projektets udformning*

Projektets udformning fremgår af oversigtstegningen i bilag 1, hvor scenarie A fremgår.

Scenarie A indeholder et byrumsprojekt tilsvarende projektet på etape 1 af Peter Bangs Vej med nye træer og store plantebede, men bevirker at der nedlægges 36 parkeringspladser ud af 153 eksisterende. Til gengæld oprettes seks erstatningspladser i nærområdet. Scenarie B er et tilpasset projekt, hvor der ikke opnås samme forbedring af trafikikkerheden og heller ikke samme tæthed af plantebede og træer tilsvarende etape 1, men hvor der i stedet kun nedlægges 18 parkeringspladser og til gengæld oprettes seks som erstatningspladser i nærområdet.

Etape 2 af projektet består af en omdannelse af Peter Bangs Vej til en forsinkelsesvej fra Dalgas Boulevard til A.D. Jørgensens Vej. En forsinkelsesvej tilbageholder regnvand under et skybrud, og på Peter Bangs Vej planlægges det at nedgrave op mod 3.200 m<sup>3</sup> regnvandskassetter for at kunne tilbageholde regnvand fra et opland på ca. 26 ha. og dermed mindske oversvømmelser på Peter Bangs Vej under skybrud.

Projektet har desuden til formål at opgradere byrummet, så vejstrækningen fremtræder som en forlængelse af etape 1. Dette inkluderer forbedring af vilkår for buspassagerer ved at etablere fremskudte busperroner med læskærme og fortovsfliser, så ventende buspassagerer har mulighed for at finde læ og siddeplads. Fremkommelighed for bløde trafikanter og buspassagerer samt trafikikkerhed for alle trafikanter understøttes ved at indsnævre vejprofilet, så der fremover ikke vil være et midterareal mellem kørebanerne. Dette vil give en visuel indsnævring af kørebanen. Cykelstien vil blive 2,5 m bred uden de indsnævringer, som i dag forekommer ved træer mv. Mellem de langsgående parkeringsbåse og cykelstien kommer der udstigningsareal i græsarmingssten. Udstigningsarealet øger trafikikkerheden for cyklister, som kan være i en meget udsat position, hvis en bildør pludselig bliver åbnet.

### *Parkering*

I dag er der 153 parkeringspladser på strækningen på Peter Bangs Vej (optalt februar 2023). I projektforslaget (Scenarie A) er der projekteret 117 parkeringspladser, hvilket er en reduktion på 36 ud af 153, dvs. en reduktion på ca. 24%. Ved optællingen blev der samtidig registreret en belægningsprocent på 50 i dagtimerne (kl. 10-12) og på 82 i aften timerne (kl. 20-22). Forvaltningen har ved en screening undersøgt muligheden for at etablere erstatningsparkeringspladser i nærområdet ved at optimere eksisterende parkering. På den måde er der fundet seks parkeringspladser, som forvaltningen vil etablere, således at reduktionen i bilparkeringspladserne svarer til den belægningsgrad, der er registreret i området.

Årsagen til, at der i projektet nedlægges parkeringspladser, er at få plads til grønne elementer samt at kunne forbedre trafikikkerheden ved blandt andet at lave udstigningsareal ved parkeringspladserne. Muligheden for at etablere flere tidsbegrænsede parkeringspladser for at kompensere erhvervslivet for de nedlagte parkeringspladser vil yderligere blive undersøgt i næste fase af projekteringen.

Der kan etableres et alternativt projekt, kaldet Scenarie B, hvor der kun nedlægges ca. 18 parkeringspladser og etableres seks parkeringspladser, som kan findes i nærområdet. Dette vil betyde en del ændringer i det projekterede projekt og har som konsekvenser forringede oversigtsforhold for svingende biler til og fra sidevejene, ca. 10 færre træer og dertil mindre grønne bede samt markant smallere udstigningsarealer. Der er ikke tegnet et projekt for dette scenarie, så det vil medføre en mindre forlængelse af tidsplanen for at tilrette tegningsmaterialet før den offentlige høring.

I forbindelse med udmøntningen af puljen til bilparkeringspladser i 2024 vil muligheden for etablering af erstatningspladser længere væk blive vurderet.

#### *Træer og grønne arealer*

Projektet vil øge mængden af begrønning på Peter Bangs Vej, hvilket bl.a. medvirker til at mindske den såkaldte varmeø-effekt og medvirker til at tilbageholde og fordampe regnvand under hverdagsregn (ikke skybrudsregn). På strækningen er der i dag 53 eksisterende træer, som vil blive fældet i lighed med første etape af Peter Bangs Vej. Træernes tilstand er for en stor dels vedkommende dårlig med skader på stamme og krone. De træer, som har en god sundhedstilstand, er generelt nyplantede træer, som er sat som erstatning for træer, som er gået ud. De fældede træer giver plads til flere kassetter i jorden og muliggør dobbeltrettet trafik i ca. halvdelen af anlægsfasen. I projektet plantes til gengæld 68 nye træer i ca. 1500 m<sup>2</sup> plantebede, som foruden træer vil have mindre planter og blomster. Plantebedene vil give de nye træer bedre vækstbetingelser end de nuværende. Desuden etableres ca. 1000 m<sup>2</sup> græsarmring i udstigningsarealet mellem parkering og cykelsti. Til sagen er vedlagt et trænotat som bilag 2.

Som nævnt ovenfor i afsnittet om parkering vil der komme 10 færre træer i Scenarie B. Dette vil dog ikke påvirke funktionaliteten af projektet under skybrud, idet træerne ikke er en del af den infrastruktur, der tilbageholder vand.

#### *Anlægsperioden: Trafikafvikling og ensretning*

Anlægsarbejdet planlægges faseopdelt i seks etaper: Tre på vejens nordlige side og tre på den sydlige side. Etaperne forventes hver at vare ca. otte uger. Dertil er der indledende og afsluttende arbejder, og i alt forventes et anlægsarbejde på ca. 60 arbejdsuger, dvs. omkring 1 år og 3 måneder inkl. ferie- og helligdage. Faseopdelingen vil gøre, at det kun er på mindre strækninger ad gangen, hvor beboere og erhvervsliv vil skulle tåle anlægsarbejde.

Der vil blive arbejdet i vejbane og cykelsti, mens fortovet vil forblive urørt de fleste steder. Det vil være muligt for fodgængere og cyklister at bevæge sig i begge retninger under hele anlægsarbejdet. Biltrafikken forventes at kunne bevares dobbeltrettet i ca. halvdelen af anlægsperioden. Den sidste halvdel af perioden vil biltrafikken blive ensrettet. Det kan blive nødvendigt at lukke for trafikken i begge retninger i kortere perioder, eksempelvis ved etablering af tværgående ledninger under vejen. Forvaltningen vil dog forsøge at minimere dette i det omfang, det overhovedet er muligt. Tværsnittet i anlægsperioden fremgår af bilag 3.

Peter Bangs Vej er en af de store trafikåre igennem Frederiksberg, og det vil have en indvirkning på trafikafviklingen at lukke vejen helt eller delvist under anlægsarbejdet. Forvaltningen har derfor fået foretaget en trafikanalyse af mulige scenarier, der viser, at de omkringliggende veje vil opleve mindst mulige gener ved en ensretning ind mod centrum. Erhvervslivet peger dog modsat på, at en ensretning væk fra byen er at foretrække fra deres synspunkt, da meget af handlen foregår om eftermiddagen, hvor trafikstrømmen sker inde fra byen og ud. Forvaltningen anerkender dilemmaet og anbefaler, at erhvervslivets ønske imødekommes, så den motoriserede trafik vil blive ensrettet væk fra byen, dvs. i retning fra øst mod vest i dele af anlægsperioden.

Erfaringer fra etape 1 indarbejdes på forhånd i etape 2 ved anlægsarbejdets opstart, så trafiksignaler og ensretninger vil være tilpasset de ændrede trafikmønstre under ensretningen. Der vil desuden være fokus på, at trafikanter i bus, på cykel og i bil bliver informeret i god tid om anlægsarbejdets betydning for trafikken og muligheden for alternative ruter. Der benyttes desuden en anden type regnvandskassetter, hvor membran ikke skal påsvejses under anlæg, hvilket forventeligt vil gøre at arbejdspladsen fylder mindre.

#### *Projektets forventede tidsplan*

Tidsplanens længde er af afgørende betydning for erhvervslivet og beboere ift. at minimere gener ved anlægsarbejdet, og derfor ønsker forvaltningen at gøre tidsplan til et væsentligt parameter for valg af entreprenør. Herudover vil tidsplanen blive søgt optimeret løbende f.eks. ved brug af incitamenter, som kunne være en økonomisk gevinst for entreprenøren for at optimere tidsplanen yderligere ved eksempelvis i perioder at sætte ekstra skift på for at nå vigtige deadlines.

Projektets forventede tidsplan er herunder:

- Detailprojektering: Oktober-november 2023
- Udbud: December 2023-april 2024
- Forventet anlægsperiode: Maj 2024-august 2025

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det kommende klimatilpasningsprojekt vil komme borgere og erhvervsliv til gavn, idet det reducerer risikoen for oversvømmelser på bygninger og infrastruktur og efterlader Peter Bangs Vej som et samlet byrum af en høj kvalitet. I anlægsfasen vil projektet påvirke både erhvervsliv, beboere og trafikanter i en periode på omkring 15 måneder. Selve anlægsprocessen vil løbende blive søgt optimeret mest muligt mhp. at mindske gener og varighed.

Scenarie A har den fordel, at det tilfører vejen et grønt byrum tilsvarende etape 1 i form af træer og grønne bede og øget trafikikkerhed. Ulempen er, at der nedlægges bilparkeringspladser i området svarende omtrent til den belægningsgrad, der er i dag, hvis erstatningspladser medregnes. Scenarie B har den fordel, at der blot nedlægges ca. 12 parkeringspladser, hvis erstatningspladser medregnes. Ulempen er, at trafikikkerheden ikke forbedres i samme grad i som scenarie A, og at vejen fremstår mindre grøn og med mindre udstigningsarealer end etape 1.

## **Økonomi**

Projektet er igangsat og finansieret via skybrudspakken for 2022 og finansieret via takstmidler og skattemidler.

Til projektet på Peter Bangs Vej er der tidligere givet en anlægsbevilling 18.800.000 kr. i takstmidler til den hydrauliske del, og der er givet en anlægsbevilling på 5.500.000 kr. i skattemidler til det nye byrum. Etableringen af de grønne elementer vil ikke påvirke udgifterne til byens grønne drift, da der med godkendelsen af skybrudspakken er afsat driftsmidler.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag 1a

Bilag 1b

Bilag 1c

Bilag 1d

Bilag 1e

Bilag 2

Bilag 3

# Punkt 153: Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på Mathilde Fibigers Vej

05.01.00-P20-20-23

## Resume

I forbindelse med kommunens indsats for at klargøre Frederiksberg til fremtidens ændrede klima, fremlægges i sagen projektforslag for Mathilde Fibigers Vej med henblik på udvalgets godkendelse. På Mathilde Fibigers Vej foreslås det, at der etableres et forsinkelsesanlæg suppleret af en øget begrønning.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen, idet udvalget ønsker en besigtigelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. Hvorvidt projektet for Mathilde Fibigers Vej skal anlægges som skitseret i scenarie A (hvor der nedlægges to bilparkeringspladser og plantes 10-12 nye vejtræer) eller som scenarie B (hvor strækningens bilparkeringspladser bevares, og der plantes 6-8 nye vejtræer) - og
2. at det samlede projekt godkendes.

## Sagsfremstilling

I forbindelse med godkendelsen af skybrudspakken for 2023 blev der igangsat projektering af klimatilpasningsprojekt for Mathilde Fibigers Vej.

### *Skybrudsprojekt på Mathilde Fibigers Vej*

Projektet er et forsinkelsesprojekt, der vil omfatte etablering af to skybrudsmagasiner under vejoverfladen. Når det regner, vil regnvandet blive ledt til de nye magasiner i stedet for direkte til kloakken. Udløbet fra magasinerne er udstyret med en vandbremse, som vil sikre, at regnvandet ledes til kloakken i et tempo, der reducerer risikoen for, at kloakkens kapacitet overskrides, og oversvømmelser forekommer.

### *Begrønning og tilpasning af Mathilde Fibigers Vej*

Sammen med skybrudsprojektet foreslås det at gennemføre en række andre ændringer til vejens overflade, som har en hydraulisk effekt.

Langs fortovet imellem Godthåbsvej og indkørslen til Mathilde Fibigers Vej 2-20 foreslås det at indsnævre det eksisterende fortov med 50 cm. Dette for at sikre, at bilparkering foregår på kørebanen frem for, som det er tilfældet i dag, med det ene hjulsæt oppe på fortovet.

Det foreslås derudover at plante fem vejtræer samt at plante stauder, urter og forskellige løgplanter i bunden af træbedene. Træbedene vil blive udformet og placeret, så regnvand, der falder på vejen, vil løbe ind i bedet, hvor det vil gavne træerne og beplantningen. I bedene placeres en regnvandsbrønd, der sættes med en overkant i forhold til bedet. På den måde vil regnvandet løbe ind i brønden og videre til skybrudsanlægget under vejen, hvis der kommer for meget regnvand ind i bedet.

Mellem Tesdorpsvej og indkørslen til Mathilde Fibigers Vej 2-20 foreslås det at nedlægge det eksisterende grusfortov på vejens nordlige side til fordel for en blomstergrøft. Grøften vil blive plantet med forskellige stauder, løgplanter og urter. Beplantningen vil blive udvalgt med fokus på at styrke biodiversiteten i området.

Blomstergrøften etableres med en sæsonbrønd, der skal styre indløbet af regnvand til grøften. Det giver mulighed for, at regnvand fra vejarealet ledes til grøften i sommerhalvåret, og at smeltevand forurenset med vejsalt ledes direkte til skybrudsmagasinet om vinteren. Det giver mulighed for, at noget af det regnvand, som falder i sommerhalvåret, vil blive frakoblet spildevandssystemet, da det istedet benyttes af beplantningen, fordampes fra grøftens overflade eller nedsiver. Således vil blomstergrøften understøtte indsatsen med at afkoble 30 pct. hverdagsregn fra spildevandssystemet.

Langs blomstergrøftens kant mod kørebanen foreslås det at etablere en smal granitbelægning, således at bilister, som parkerer der, vil have en fast belægning at stå ud af bilen på. Grøften vil få en forholdsvist flad profil for at sikre, at hækken ind mod rækkehusene fortsat kan klippes og plejes. På ydersiden af grøften planlægges det at plante seks mindre træer.

Samlet set vil der i forbindelse med projektet blive plantet ca. 10-12 nye træer, og ingen eksisterende beplantning vil blive fældet.

Projektets situationsplan kan ses i bilag 1, og en illustration af plantebedet kan ses i bilag 2.

#### *Parkering før og efter projektet på Mathilde Fibigers Vej.*

Gennemførelsen af det ovenstående fremlagte projekt vil reducere antallet af parkeringspladser i på vejen med 2 stk. (fra 48 til 46 bilparkeringspladser). En registrering af den offentlige parkering på Mathilde Fibigers Vej, foretaget i april måned i år, viste, at belægningsprocenten på parkeringspladserne i løbet af døgnet svinger fra 63 pct. ved middagstid til 73 pct. i ydertimerne.

De nedlagte bilparkeringspladser kan ikke umiddelbart erstattes i nærområdet, men hvis det ønskes at bibeholde alle bilparkeringspladserne på Mathilde Fibigers Vej, kan det gøres ved at udelade fire af vejtræerne fra projektet. Vejtræernes bidrag til afkobling af hverdagsregn fra kloaksystemet vil dog dermed blive reduceret, men anlæggets evne til at håndtere en egentlig skybrudshændelse vil være stort set uændret, da træerne i det tilfælde vil blive erstattet af vejbrønde.

I forbindelse med udmøntningen af puljen til bilparkeringspladser i 2024 vil muligheden for etablering af erstatningspladser længere væk blive vurderet.

#### *Offentlig høring af projekt for Mathilde Fibigers Vej*

Projektet har været i offentlig høring i perioden 20. juni-7. august.

Der blev udsendt 86 breve via E-boks, og der indkom fire høringssvar. Høringssvarene var hverken negative eller positive, men formede sig mere som en række uddybende spørgsmål.

Spørgsmålene omhandlede bl.a., hvorledes projektet ville håndtere snitfladerne til de eksisterende forhold, hvor høj den del af beplantningen, som står op mod rækkehusenes baghaver, forventes at blive, og hvordan det i fremtiden vil være muligt at pleje hækken ind mod rækkehusene. Der blev også efterlyst referenceprojekter og spurgt til fremtidige forhold ved Tesdorpfvej samt advaret imod de trafikale konsekvenser ved nedlæggelsen af det ene fortov, når først Hospitalsgrunden bliver fuldt udbygget.

Høringssvarene samt forvaltningens bemærkninger hertil er gengivet i bilag 3.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at projektet vil understøtte indsatsen for at klimasikre Frederiksberg samt øge biodiversiteten med den nye beplantning. Det er ligeledes forvaltningens vurdering, at de trafikale ændringer hverken vil give anledning til trængsel eller sikkerhedsmæssige udfordringer for trafikken. F.eks. vurderes det, at fodgængere fortsat vil kunne færdes på det nordlige grusfortov under omdannelsen, uden at fremkommeligheden forringes. Forvaltningen vurderer på baggrund af belægningsgraden, at antallet af bilparkeringspladser på Mathilde Fibigers Vej kan reduceres med to stk., uden at det vil skabe kapacitetsproblemer. Forvaltningen vurderer dog samtidig, at det er muligt at bibeholde de to bilparkeringspladser ved at reducere projektet med fire vejtræer.

### **Økonomi**

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser. Projekterne er igangsat og finansieret via skybrudspakken for 2023, som Kommunalbestyrelsen tiltrådte den 5. december 2022, og finansieret via takstmidler og skattemidler. Til projektet på Mathilde Fibigers Vej er der givet en anlægsbevilling på 3,1 mio. kr. i takstmidler til den hydrauliske indsats, og der er givet en anlægsbevilling på 0,6 mio. kr. i skattemidler til nye vejtræer og grønt bed. Etableringen af de grønne elementer vil ikke påvirke udgifterne til byens grønne drift, da der med godkendelsen af skybrudspakken er afsat driftsmidler.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

### **Bilag**

Bilag 1 Situationsplan Mathilde Fibigers Vej

Bilag 2 Illustration af plantebed på Mathilde Fibigers Vej



# Punkt 154: Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på General Bahnsons Vej, Vest og Joakim Larsens Vej, Vest

05.01.00-P20-22-23

## Resume

Regnvand fra General Bahnsons Vej, Vest og Joakim Larsens Vej, Vest bidrager i dag til risiko for større oversvømmelser ved Dalgas Boulevard samt i den vestlige del af Joakim Larsens Vej. Udvalget får med denne sag forelagt et klimatilpasningsprojekt til godkendelse. Projektet har til formål at reducere det regnvand, der ledes til Dalgas Boulevard ved at forsinke regnvandet i den vestlige del af Joakim Larsens Vej, inden det ledes til kloaksystemet i Dalgas Boulevard. I projektet er der arbejdet med at afkoble tagvand fra kloakken og lede det til regnvandssystemet.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog at godkende projektforslaget for General Bahnsons Vej, Vest og Joakim Larsens Vej, Vest.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at projektforslaget for General Bahnsons Vej, Vest og Joakim Larsens Vej, Vest godkendes.

## Sagsfremstilling

For at opfylde kommunens målsætning om klimatilpasning af Frederiksberg er der opnået mulighed for finansiering af en lang række klimatilpasningsprojekter via takstmidler - i kraft af den fælles rammeansøgning med Frederiksberg Forsyning. Klimatilpasningsprojektet for General Bahnsons Vej, Vest og Joakim Larsens Vej, Vest er et delprojekt i Frederiksberg Kommunes ambition om senest i 2036 at være klar til at håndtere de udfordringer med regnvand og skybrud, som klimaforandringerne forårsager.

Der er udarbejdet et projektforslag, der omhandler strækningen af de to veje mellem Glahns Allé og Dalgas Boulevard. Der er arbejdet med forskellige løsninger for de to veje, som beskrives herunder.

### *General Bahnsons Vej, Vest*

På General Bahnsons Vej er der primært arbejdet med etablering af underjordiske magasinløsninger i selve vejen, og vejens udtryk ændres derfor ikke i forhold til i dag. Det planlægges, at de vejvendte tagflader afkobles fra kloakken, og at regnvandet ledes til de underjordiske magasiner. Derudover afkobles en del af vejbrøndene på Glahns Allé, så vandet herfra også ledes til et volumen i General Bahnsons Vej. Det er vurderet, at der kan anlægges et volumen på 230 m<sup>3</sup>, hvilket svarer til en 100 års regnhændelse (jf. bilag 1).

### *Joakim Larsens Vej, Vest*

På Joakim Larsens Vej er der arbejdet med en løsning, som kombinerer en synlig terrænløsning og en underjordisk magasinløsning. Der planlægges anlagt en grøft i en del af de grønne forhaver, der er langs etageejendommen på den nordlige side af vejen. Under grøften anlægges underjordiske magasiner, som vil tage vand fra selve vejen og fra de vejvendte tagfladerne på de omkringliggende etageejendomme.

På Joakim Larsens Vej er der i dag et dybdepunkt midt på strækningen, hvor der i dag naturligt ledes regnvand til. Det planlægges, at regnvandet ledes til de underjordiske magasiner fra dette dybdepunkt. Når magasinerne er fyldte, vil regnvandet stuve op i grøften. Når grøften også er fyldt, vil regnvandet ledes videre ud på selve vejen, og det naturlige volumen - som pt. er i selve vejen - vil blive udnyttet. Der afkobles en del af vejbrøndene på Glahns Allé, så regnvandet herfra også vil blive håndteret i det anlagte volumen på Joakim Larsens Vej. Det samlede system vil tilsammen kunne håndtere en 100 års regnhændelse på 264 m<sup>3</sup> (jf. bilag 2).

De grønne forhaver langs den nordlige side af vejen er udlagt som rådighedsareal, dvs., at det er Frederiksbergs Kommunes areal, men at ejendommene har rådighed over arealet og ansvaret for at drifte arealet. Forvaltningen har været i dialog med de to boligforeninger, som har rådighed over arealet og fremlagt idéen om at etablere en grøft i det grønne areal. Boligforeningerne har begge meldt positivt tilbage. Mødereferat af 7. juni 2023 er vedlagt som bilag 3.

For at kunne anlægge og skabe plads til grøfterne i de grønne arealer vil det være nødvendigt at rydde lidt af buskene. I grøfterne vil der blive plantet forskellige stauder, som vil understøtte kommunens strategi for bynatur og biodiversitet.

### *Dalgas Boulevard*

På Dalgas Boulevard vil der blive etableret to regnvandsbede. De nærmeste tagedløb afkobles kloakken i Dalgas Boulevard og ledes i stedet til regnvandsbedene. Derved afkobles en større del af etageejendommenes regnvand fra kloakken.

### *Borgerinddragelse*

Der blev den 17. maj 2023 afholdt et indledende idé- og informationsmøde om den samlede klimatilpasning af hele området ved Borgmester Godskesens Plads, som er afgrænset fra og med Hattensens Allé, Glahns Allé, Dalgas Boulevard og Roskildevej. Derudover har der i perioden 17. maj 2023-15. juni 2023 været opstillet en planche med spørgeskort på Borgmester Godskesens Plads, hvor det har været muligt at give idéer og input til klimatilpasning af området.

Spørgeskort blev desuden udsendt til områdets beboere sammen med invitationen til informationsmødet. De indkommende spørgeskort, mails og input fra idé- og informationsmøde er gengivet i bilag 4. Der er indkommet en enkelt kommentar til de to veje i forbindelse med idé- og informationsmødet. De øvrige bemærkninger er indløbet i forbindelse med dialogen med de to boligforeninger den 7. juni 2023. Forvaltningen har forholdt sig hertil ifm. udarbejdelsen af projektet.

Efter udvalgets stillingtagen til denne sag planlægger forvaltningen at sende et informationsbrev ud til de berørte beboere på de to veje, hvor de vil blive oplyst om muligheden for at komme med input til projektet. Derudover planlægges det at inddrage de to boligforeninger løbende om den fremtidige grøft, hvor der bl.a. kan arbejdes med plantevalg og brug af grøften.

### *Tidsplan*

Det forventes, at anlægsarbejdet på General Bahnsons Vej og Joakim Larsens Vej opstartes i januar 2024 og vil vare til oktober 2024. Anlægsarbejdet forventes at starte op på General Bahnsons Vej og derefter på Joakim Larsens Vej. Der bliver i løbet af anlægsfasen behov for at lukke vejene for at få tilstrækkeligt areal til anlægget, idet det vil sikres, at begge veje ikke lukkes samtidig.

### *By-, kultur- og miljøområdets vurdering*

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at projektet vil kunne aflaste området ved General Bahnsons Vej og Joakim Larsens Vej mellem Glahns Allé og Dalgas Boulevard samt fælleskloakken på Dalgas Boulevard - og derved understøtte kommunens indsats for at gøre Frederiksberg mere klimarobust.

## **Økonomi**

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser. Midler til projektering og anlæg af klimatilpasningsprojektet General Bahnsons Vej, Vest og Joakim Larsens Vej, Vest, er tidligere bevilliget i forbindelse med godkendelsen af skybrudspakke 2023, som Kommunalbestyrelsen tiltrådte den 5. december 2022. Efterfølgende er projekterne samlet i ét projekt i forbindelse med 1. revision af skybrudspakken for 2023, som Kommunalbestyrelsen tiltrådte den 15. maj 2023.

Det samlede projekt vurderes at koste 13,170 mio. kr. Heraf finansieres 12,054 mio. kr. af takstfinansierede midler og 1,116 mio. kr. af skattefinansierede midler.

Den hydrauliske drift kan holdes inden for det allerede afsatte budget, som finansieres af Frederiksberg Forsyning. Det er vurderet, at der vil være en afledt skattedrift på 147.769 kr. pr. år til drift og vedligehold af beplantningen i grøfterne og 6.660 kr. pr. år for regnvandsbedene i Dalgas Boulevard.

### **Oversigt over finansieringen af projektet**

	<b>Skybrudsmidler, takstfinansieret</b>	<b>Skybrudsmidler, skattefinansieret</b>	<b>Samlet budget</b>
Beløb	12.054.000 kr.	1.115.500 kr.	13.169.500 kr.

De takstfinansierede skybrudsmidler har ikke betydning for anlægsrammen. Skattemidlerne anvendes til beplantning i grøft samt regnvandsbede på Dalgas Boulevard.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag 2 - løsning Joakim Larsens Vej

Bilag 1 - løsning General Bahnsons Vej

Bilag 3 - Referat fra møde afholdt den 07.06.2023

Bilag 4 - Indkommende idekort og mails

# Punkt 155: Godkendelse af klimatilpasningsprojekter på Grøndalsvej og Stockflethsvej

05.01.00-P20-21-23

## Resume

I forbindelse med indsatsen for at klargøre Frederiksberg til fremtidens ændrede klima får udvalget med denne sag forelagt et projektforslag for området omkring krydset Grøndalsvej og Stockflethsvej med henblik på godkendelse. I projektet foreslås det at etablere en skybrudsvej samt øget begrønning.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen, idet udvalget ønsker en besigtigelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

- at projektet for Stockflethsvej og Grøndalsvej godkendes, idet udvalget tager stilling til, hvorvidt projektet skal udformes som beskrevet i scenarie A, hvor der nedlægges 7 bilparkeringspladser eller som scenarie B, hvor der udelades 3 vejtræer på Stockflethsvej, således at der kun nedlægges 4 bilparkeringspladser.

## Sagsfremstilling

I forbindelse med godkendelsen af skybrudspakken for 2023 blev der igangsat projektering af klimatilpasningsprojekter på hhv. Grøndalsvej og Stockflethsvej. Ved første revision af skybrudspakke 2023 blev det besluttet at sammenlægge projekterne for Grøndalsvej og Stockflethsvej, da de hænger sammen rent hydraulisk.

### *Skybrudsprojekt på Grøndalsvej og Stockflethsvej*

Skybrudsprojektet på Grøndalsvej og Stockflethsvej foreslås udført som skybrudsvej jf. rammeansøgningen for skybrudsprojekter. Skybrudsveje fungerer i situationer, hvor regnvand løber på overfladen, fordi kloakken ikke længere har kapacitet til at bortlede regnvandet. I de situationer skal skybrudsvejen sikre, at vandet ledes steder hen, hvor det ikke forvolder skade på bygninger og lignende strukturer. På Grøndalsvej og Stockflethsvej skal skybrudsvejen lede regnvand på overfladen frem til Grøndalsparken.

Konkret løses opgaven ved at lave en række ændringer til Stockflethsvejs profil, så vandet ledes til Grøndalsvej. På Grøndalsvej ledes regnvandet på overfladen til Grøndalsparken via et overløbspunkt omkring 5. Juni Plads. Der vil kun blive ledt vand til Grøndalsparken i situationer, hvor kloakken ikke kan følge med.

### *Begrønning og ombygning af krydset Grøndalsvej og Stockflethsvej*

Sammen med skybrudsprojektet foreslås det at gennemføre en række andre ændringer på overfladen. Krydset Stockflethsvej/Grøndalsvej foreslås ombygget til et traditionelt T-kryds. Den aktuelle udformning stammer fra før Stockflethsvej blev lukket for biltrafik til og fra Godthåbsvej. I dag er trafikmængderne væsentligt mindre, hvorfor det foreslås at bruge arealet til at etablere et stort grønt bed med træer, buske og stauder. Bedet skal bidrage til den hydrauliske effekt, give forskønnelse til området, ligesom det vil styrke biodiversiteten.

I sommerhalvåret er det planen, at vejvand skal ledes til bedet og således reducere behovet for supplerende vanding. Om vinteren vil der ikke blive ledt vejvand til bedet, da vejsalt her ville nedsive i bedet og skade både beplantning og grundvand.

Bedet foreslås udført med en fordybning på midten, som en skål, og en brønd sat med en overhøjde. Indretningen gør, at bedet vil kunne rumme og tilbageholde en del regnvand, før det når et niveau, hvor det løber ind i brønden. Det regnvand, der tilbageholdes i bedet, vil enten nedsive, blive benyttet af beplantningen eller fordampe, og derved bidrager bedet til klimatilpasningsmålsætningen om at afkoble 30 pct. hverdagsregn fra spildevandssystemet.

I projektet foreslås det, at der plantes fem vejtræer på Stockflethsvej på strækningen imellem Godthåbsvej - C.F. Richs Vej. Træbedene vil blive anlagt som alternativer til de eksisterende vejriste, så regnvand fra vejen løber til plantebedet og vander træet. I bedet placeres der en overløbsbrønd, som vil sikre, at regnvandet i bedet kun stiger til et bestemt niveau, før det begynder at løbe ind i overløbsbrønden og videre mod kloakken. Udover at bidrage til træets trivsel, vil træbedenes udformning også være med til at reducere mængden af regnvand, som ledes til kloakken, da mere vand vil blive brugt af træerne. I bunden af træbedene foreslås det, at der plantes stauder og urter.

I forbindelse med udførelsen af projektet vil der blive fældet et træ, som er i dårlig trivsel (jf. bilag 3), og det foreslås samtidig at plante ca. 19 nye træer.

Situationsplanen for projektet kan ses i bilag 1 og en illustration af plantebedet på Grøndalsvej kan ses i bilag 2.

#### *Parkering før og efter projektet på Grøndalsvej og Stockflethsvej.*

En gennemførelse af projektet vil reducere antallet af offentlige parkeringspladser i området med 7 stk. (fra 81 til 74 stk.). En registrering af den offentlige parkering på Stockflethsvej, imellem Tesdorpsvej og Godthåbsvej, samt på Grøndalsvej fra nr. 1-10, foretaget i april måned i år, viste, at belægningsprocenten på bilparkeringspladserne i løbet af døgnet varierer fra 26 pct. ved middagstid til 47 pct. om aftenen kl. 20. Det vurderes på baggrund heraf, at det er muligt at nedlægge syv bilparkeringspladser i området, uden at det vil medføre kapacitetsmæssige udfordringer. Det er ikke umiddelbart muligt at etablere erstatningspladser i området.

Det er muligt at beholde tre af bilparkeringspladserne på Stockflethsvej, og derved kun nedlægge fire pladser istedet for syv, ved at udelade at plante tre af de fem foreslåede vejtræer på Stockflethsvej. Der er to træer placeret ved C.F. Richs Vej, som foreslås plantet inden for ti-meter-zonen, hvorfor de ikke påvirker parkeringsregnskabet.

Fjernelsen af vejtræerne vil reducere den mængde hverdagsregn, som projektet kan afkoble fra spildevandssystemet, men det vil ikke ændre den foreslåede skybrudsvejs evne til at håndtere en egentlig skybrudshændelse.

I forbindelse med udmøntningen af puljen til bilparkeringspladser i 2024 vil muligheden for etablering af erstatningspladser længere væk blive vurderet.

#### *Offentlig høring af projekt på Grøndalsvej og Stockflethsvej.*

Projektet har været i offentlig høring i perioden fra den 20. juni-7. august. Der blev udsendt 243 breve via E-boks, og der indkom syv kommentarer. Kommentarerne er overvejende positive. To efterlyser el-ladestander, en er bekymret for antallet af bilparkeringspladser, en efterlyste flere træer på Stockflethsvej i form af allébeplantning frem til Tesdorpsvej, en ønskede, at der blev indarbejdet hastighedsdæmpende tiltag på Stockflethsvej, og to kom med input til valget af træsorter i projektet. Kommentarerne samt forvaltningens bemærkninger til disse kan ses i bilag 4. Der er ikke afgivet input i forbindelse med høringen, som har ført til konkrete ændringer til projektet, men ønsker til valg af træsorter vil blive taget med i den afsluttende projektering.

I forhold til det projekt, der blev sendt i høring, har forvaltningen på baggrund af en tilbagemelding fra politiet reduceret antallet af bilparkeringspladser med to stk. af hensyn til trafikikkerheden. Borgerne blev således oplyst, at projektet ville reducere antallet af bilparkeringspladser med fem stk. i stedet for syv stk.

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

Det er forvaltningens vurdering, at projektet vil understøtte indsatsen for at klimasikre Frederiksberg samt forbedre vilkårene for en øget biodiversitet. Forvaltningen vurderer derudover, at de trafikale ændringer ikke vil give anledning til trængsel eller sikkerhedsmæssige udfordringer. Det er forvaltningens vurdering, at antallet af bilparkeringspladser godt kan reduceres i området, uden at det skaber kapacitetsproblemer.

### **Økonomi**

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser. Projektet er igangsat og finansieret via skybrudspakken for 2023, som Kommunalbestyrelsen tiltrådte den 5. december 2022, og finansieret via takstmidler og skattemidler.

Til projekterne på Grøndalsvej og Stockflethsvej er der givet en anlægsbevilling på 7,4 mio. kr. i takstmidler til realiseringen af den hydrauliske indsats, og der er givet en anlægsbevilling på 1,9 mio. kr. i skattemidler til realiseringen af beplantningen og ombygningen af krydset Grøndalsvej og Stockflethsvej.

Etableringen af de grønne elementer vil ikke påvirke udgifterne til byens grønne drift, da der med godkendelsen af skybrudspakken er afsat driftsmidler.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

### **Bilag**

Bilag 1 Situationsplan Grøndalsvej Stockflethsvej

Bilag 2 Illustration af plantebed på Grøndalsvej

Bilag 3 Trænotat Grøndalsvej og Stockflethsvej

Bilag 4 Høringssvar Grøndalsvej og Stockflethsvej

# Punkt 156: Godkendelse af klimatilpasningsprojekt i Fuglebakke kvarteret

05.01.00-P20-10-23

## Resume

Der arbejdes i Fuglebakke kvarteret på et projekt, der kan forsinke og tilbageholde skybrudvand og hverdagsregn - både med transport af vand fra vejene nord for Egernvej til Egernvej Anlægget og forsinkelse af vand på den sydligste del af Solsortevej, Drosselvej og Fuglebakkevej. Der er udarbejdet to løsningsforslag - forslag A, der er en underjordisk løsning og forslag B, der er en kombineret over- og underjordisk løsning. Udvalget får forelagt denne sag med henblik på at tage stilling til, om der skal arbejdes videre med løsningsforslag A eller B.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen, idet udvalget ønsker en besigtigelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at det samlede projekt godkendes, idet udvalget tager stilling til, hvorvidt der skal arbejdes videre med løsning A eller B for klimatilpasningsprojektet på vejene i Fuglebakke kvarteret.

## Sagsfremstilling

For at opfylde kommunens målsætning om klimatilpasning af Frederiksberg er der opnået mulighed for finansiering af en lang række klimatilpasningsprojekter via takstmidler - i kraft af den fælles rammeansøgning med Frederiksberg Forsyning. Klimatilpasningsprojekt i Fuglebakke kvarteret er et delprojekt i Frederiksberg Kommunes ambition om senest i 2036 at være klar til at håndtere de udfordringer med regnvand og skybrud, som klimaforandringerne forårsager de kommende år.

Klimatilpasningsprojektet på vejene i fuglebakke kvarteret er besluttet i forbindelse med vedtagelsen af skybrudspakke 2023. Projektet er en del af en større indsats i fuglebakke kvarteret og har sammenhæng med klimatilpasningsløsningerne i Egernvej Anlægget - fase 1 og 2. Klimatilpasningsprojektet på vejene er delt i to delområder, som er bestemt af, hvordan vandet bevæger sig i kvarteret. Denne sag handler om delområde 1 (bilag 1). Nedenfor beskrives projektet for delområde 1 som helhed samt de to principløsninger A og B, der er mulige i området.

I den nordlige del af kvarteret transporteres vandet på terræn via den naturlige overfladehældning, der er på vejene. De eksisterende vejbrønde lukkes, og der hæves kantsten, hvor det er nødvendigt, så vandet kan ledes til bassinet i Egernvej Anlægget. Det sker på Vagtelvej, Solsortevej og Drosselvej nord for Egernvej og syd for Mariendalsvej. På Egernvej etableres en (lukket) rende for at lede vand fra Egernvej til Egernvej Anlægget.

På Solsortevej, Drosselvej og Fuglebakkevej, syd for Egernvej skal vand, der lander på vej og fortov på de respektive veje, forsinkes, inden det ledes til kloak. Der er udarbejdet to mulige løsninger, som beskrives nedenfor. Løsning A er en underjordisk løsning, og løsning B kombinerer en underjordisk løsning med en overfladeløsning. Løsning B er udarbejdet for at undersøge muligheder for at prioritere overfladeløsninger og i den sammenhæng se på muligheder for og konsekvenser af at arbejde med blå og grønne løsninger, herunder at skabe mulighed for en øget biodiversitet i klimatilpasningsprojektet.

### Løsning A

Løsning A er en ren magasinløsning. I magasinløsningen etableres der lukkede underjordiske magasiner under vejbanen for at tilbageholde og forsinke regnvand. De underjordiske magasiner placeres, hvor der er plads til dem ift. de eksisterende ledninger i jorden. Der skal tilbageholdes og forsinkes ca. 300 m<sup>3</sup> vand på de tre veje, heraf ca. 100 m<sup>3</sup> vand på hver vej. Med løsning A vil vejene ved færdigt anlæg have samme udformning og udseende som i dag (bilag 2).

### Løsning B

Løsning B er en kombinationsløsning, hvor der arbejdes med både overfladeløsning (regnbede med vejtræer) og underjordiske magasiner. Da kombinationsløsningen er forskellig på de tre veje, Solsortevej, Drosselvej og Fuglebakkevej, er der udarbejdet individuelle beskrivelser af kombinationsløsningen på de tre veje nedenfor. På Solsortevej bibeholdes fortovet i begge sider af vejen, og der etableres parkeringsbånd og regnbede skiftevis. Den dobbelttredede trafik, der også er på vejen i dag, bibeholdes. På Solsortevej er det ikke muligt at plante vejtræer, da der er mange ledninger i jorden. Det vil være nødvendigt at nedlægge 14 eksisterende parkeringspladser på Solsortevej for at få plads til regnbederne. Der etableres 9 regnbede med et samlet areal på ca. 180 m<sup>2</sup>. Regnbederne tilbageholder ca. 30 m<sup>3</sup> vand. De resterende ca. 70 m<sup>3</sup> vand, som skal tilbageholdes på Solsortevej håndteres i underjordiske magasiner (bilag 3).

På Fuglebakkevej bibeholdes fortovene i begge sider, der etableres parkeringsbånd, regnbede, vejtræer og underjordiske magasiner. Det er muligt at bibeholde den dobbeltrettede trafik, der også er på vejen i dag. Det vil være nødvendigt at nedlægge 7 eksisterende parkeringspladser på Fuglebakkevej for at få plads til regnbede og vejtræer. Der etableres 6 regnbede med et samlet areal på ca. 96 m<sup>2</sup> og plantes 7 nye træer i plantebede med et samlet areal på ca. 54 m<sup>2</sup>. Regnbedene tilbageholder ca. 16 m<sup>3</sup> vand. De resterende ca. 84 m<sup>3</sup> vand, som skal tilbageholdes på Fuglebakkevej, håndteres i underjordiske magasiner (bilag 4).

Løsningen på Drosselvej vil ligne den på Fuglebakkevej. På Drosselvej bevares de eksisterende træer, og der plantes ikke nye træer. Der vil blive arbejdet med at forbedre vækstforholdene for de eksisterende træer ved at forbedre de eksisterende plantebede.

Med løsning B, vil der ske en ændring af det udtryk, der er på vejene i Fuglebakke kvarteret i dag, idet der i kvarteret tilføjes mere beplantning, regnbede og vejtræer, som vil bryde med de belægningsflader, fortov og asfalt, som i dag præger vejene syd for Egernvej.

Forvaltningen har i forbindelse med projektet fået lavet en parkeringstælling for kvarteret, dvs. for de offentlige veje i fuglebakke kvarteret op til Mariendalsvej. Parkeringstællingen er gennemført i begyndelsen af maj 2023. Den viser en belægningsgrad på 42-78 pct. i nattetimerne. Lavest på Vagtelvej og højest på Egernvej og Duevej. Middelbelægningsgraden for dag og nat i hele området er opgjort til hhv. 45 pct. om dagen og 57 pct. om natten. Det betyder, at hvis der nedlægges parkeringspladser i forbindelse med projektet, vil det fortsat være muligt at finde parkeringsmuligheder i kvarteret, men borgerne vil opleve at skulle gå længere til deres bolig.

Samlet set vil der med løsning B plantes 7 nye træer og nedlægges 21 parkeringspladser. I forbindelse med udmøntningen af puljen til bilparkeringspladser i 2024 vil muligheden for etablering af erstatningspladser længere væk blive vurderet.

#### *Borgerdialog og følgegruppe*

Den 26. januar 2023 deltog 150 borgere, som bor i området i et borgermøde om "Klimatilpasning af Frederiksberg, området ved Egernvej Anlægget og veje i Fuglebakke kvarteret". Borgermødet var både om Egernvej Anlæggets fase 2 og om klimatilpasningsprojektet på vejene i Fuglebakke kvarteret, som der var en orientering om. Her blev det bl.a. efterspurgt, at der blev nedsat en lokal følgegruppe til projektet. Det ønske har forvaltningen efterkommet, og der er nedsat en mindre gruppe, hvor lokale ejerforeninger, ejerlaug og en grundejerforening, som dækker området, er repræsenteret. Der er afholdt et første møde i følgegruppen den 28. juni 2023, hvor fire af de fem følgegruppemedlemmer deltog. På mødet blev ovenstående løsninger præsenteret og diskuteret. Følgegruppen er positivt indstillet over for magasinløsningen. Følgegruppen er ikke positiv over for kombinationsløsningen, da der er en bekymring for nedlæggelse af parkeringspladserne.

Forvaltningen har herudover i august 2023 udsendt en orientering til de borgere, der bliver de nærmeste naboer til klimatilpasningsprojektet på de tre veje. I orienteringen har forvaltningen orienteret om projektet, som beskrevet i teksten ovenfor og samtidig opfordret til, at borgerne indsender deres bemærkninger til de to løsninger. Forvaltningen har modtaget 9 kommentarer (bilag 5). I alle 9 kommentarer er der ønske om, at det er løsning A - magasinløsningen -, der arbejdes videre med. Generelt er der en bekymring for, at der nedlægges parkering i kvarteret til fordel for regnbede og vejtræer.

#### *Tidsplan*

Projektering af projektet fortsætter i efterår 2023 og vinter 2024. Forventet anlægsstart er juni 2024 med færdigt anlæg ultimo november 2024.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at løsning A er det billigste alternativ af de to løsninger, som samtidig tilgodeser borgernes ønske om, at der ikke mistes bilparkeringspladser i området. Til gengæld vurderes det, at Løsning B, kombinationsløsningen, tilgodeser flest af de fokuspunkter, der blev vedtaget at arbejde videre med på fællesmødet mellem Frederiksberg Forsynings bestyrelse og Miljø- og Trafikudvalget i 2022, som f.eks. ønsket om at prioritere overfladeløsninger, flere blå og grønne løsninger samt øget biodiversitet.

### **Økonomi**

Midlerne til anlæg af Klimatilpasningsprojektet på vejene i Fuglebakke kvarteret er tidligere bevilget i forbindelse med godkendelse af skybrudspakken for 2023, som Kommunalbestyrelsen tiltrådte den 5. december 2022. Efterfølgende er projekterne samlet i ét projekt i forbindelse med 1. revision af skybrudspakken for 2023, som Kommunalbestyrelsen tiltrådte den 15. maj 2023. Der er afsat rådigheds- og anlægsbevilling på 6,6 mio. kr. på taksfinansierede midler og 1,1 mio. kr. på skattefinansierede midler.

Der er forskel i anlægsøkonomien for de to løsninger. Løsning A vurderes at koste 10,3 mio. kr. i takstbudget og løsning B vurderes at koste 13 mio. kr. i takstbudget. Der er ingen forskel på den skattefinansierede del af projektet.

Den hydrauliske drift kan holdes inden for det allerede afsatte projekt hertil, som finansieres af Frederiksberg Forsyning.

Oversigt over finansiering af projektet

	Skybrudsmidler, takstfinansieret	Skybrudsmidler, skattefinansieret	Samlet budget
Beløb (eksisterende bevilling)	6,6 mio. kr.	1,1 mio. kr.	7,7 mio. kr.
Beløb Løsning A	10,3 mio. kr.	1,1 mio. kr.	11,4 mio. kr.
Beløb Løsning B	13 mio. kr.	1,1 mio. kr.	14,1 mio. kr.

Løsning A, magasinløsning vil give en øget drift til pleje af beplantning i nye træbede til de eksisterende træer på 0,1 mio. kr. årligt, det finansieres af allerede afsatte midler med afsat med godkendelsen af skybrudspakken.

Løsning B, kombinationsløsningen vil give en øget drift til pleje af beplantning i regnbedene og de nye træer på 0,4 mio. kr. årligt, det finansieres af allerede afsatte midler med afsat med godkendelsen af skybrudspakken

De takstfinansierede skybrudsmidler har ikke betydning for anlægsrammen.

De bevillingsmæssige konsekvenser ved en forøgelse af rådigheds- og anlægsbevillingen vil blive indarbejdet ifm. sag om 2. revision af skybrudspakken 2023, der forventes forelagt MTU i efteråret 2023.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag 1 Oversigtskort

Bilag 2 placering af magasiner

Bilag 3a Solsortvej SNIT

Bilag 3b Solsortevej samlet

Bilag 4a Fuglebakkevej SNIT

Bilag 4b Fuglebakkevej samlet

Bilag 5 - kommentarer

# Punkt 157: Orientering om udbud af ladestandere til elbiler på offentlige veje - 2023

05.01.50-G01-45-22

## Resume

Forvaltningen har udarbejdet udbudsmateriale til brug for udbud af offentligt tilgængelige ladestandere og lynladestandere samt et sideløbende udbud af en lynladestation på hjørnet af Skellet og Roskildevvej. Materialerne er justeret efter afvikling af markedsdialog og forelægges til udvalgets orientering.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning, idet det bemærkes, at det kan blive nødvendigt at nedlægge 1-2 bilparkeringspladser ved Borgmester Fischers Vej i forhold til opsætning af ladestandere, og at der vil blive etableret erstatningspladser for de eventuelt nedlagte pladser.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at udvalget tager orienteringen til efterretning, idet det bemærkes, at det kan blive nødvendigt at nedlægge 1-2 bilparkeringspladser ved Borgmester Fischers Vej i forhold til opsætning af ladestandere, og at der vil blive etableret erstatningspladser for de eventuelt nedlagte pladser.

## Sagsfremstilling

Det daværende Miljø- og Trafikudvalg besluttede på mødet den 26. september 2022, at forvaltningen skulle arbejde videre med et udbud om retten til at virke som operatør af ladestandere og lynladere placeret på offentlige veje mv., herunder inddrage markedet i processen. Forvaltningen har efterfølgende afventet et udbudsparadigme fra Vejdirektoratet og indhentet erfaringer fra andre udbud på området. På den baggrund har forvaltningen udarbejdet et udkast til udbudsmateriale, som er forelagt ladeoperatørerne i forbindelse afvikling af markedsdialog.

### *Markedsdialog sommer 2023*

Forvaltningen gennemførte i august 2023 en markedsdialog med operatører på markedet, som forinden havde fået tilsendt forvaltningens udkast til udbudsmateriale. Operatørerne har i forbindelse med markedsdialogen afgivet en række brugbare bemærkninger til udbudsmaterialet, som er indarbejdet og har i øvrigt rost udbudsmaterialet og processen med den tidlige markedsdialog.

### *Udbudspakker*

Udbuddet udbydes i pakker og delaftaler for at sikre konkurrence på markedet og for at undgå monopol. Der vil således være begrænsning på hvor mange delaftaler, den enkelte operatør kan vinde. Pakkerne beskrives nedenfor:

Pakke 1 – to delaftaler med i alt 9 lokationer, med i alt 32 ladepladser med kantstensladere, fordelt på to operatører  
Pakke 2 - parkeringskælder bagved Rådhuset, to delaftaler med i alt 32 ladepladser, fordelt på to operatører  
Pakke 3 – to delaftaler, med to lokationer i alt, med i alt otte lynladepladser, fordelt på to operatører  
Pakke 4 – lynladestation ved Skellet med seks lynladepladser med mulighed for at udvide til otte lynladepladser, Roskildevvej 91, fordelt på en operatør.

Det bemærkes, at pakke 1, 2 og 3 udbydes samlet, mens pakke 4 udbydes som et selvstændigt udbud med prækvalifikation, da der er tale om en lynladestation og pladسدannelse, og det derfor er vigtigt at få nogle aktører ind, der har erfaring hermed.

I forbindelse med udvalgets behandling den 26. september 2022 blev der foreslået udbud af 10 ladestandere ved offentligt tilgængelige handicappladser. Der er siden etableret en ladeplads reserveret til handicap- og elbiler i 2022. Det foreslås, at der opstilles yderligere to ladestandere ved offentligt tilgængelige handicappladser med nærværende udbud i 2023, og at antallet udvides i fremtidige udbud i takt med behov og ønsker.

I parkeringskælderen bag rådhuset udbydes 32 ladepladser ud af 55 mulige ladepladser i 2023. De resterende pladser vil indgå i fremtidige udbud i takt med, at ladebehovet stiger.

Ved Borgmester Fischers Vej kan det blive nødvendigt at nedlægge en eller to bilparkeringspladser for at skabe plads til ladestanderne. Placeringen er vigtig, da forvaltningen har modtaget flere forespørgsler om ladestandere i dette område,

ligesom placeringen er vigtig for at indfri den sidste del af ladegarantien. Forvaltningen vil sørge for erstatningspladser, hvis det bliver nødvendigt med en nedlæggelse af parkeringspladser.

Ladegarantien med 250 meter til en ladestander vil med de kommende placeringer være opfyldt med 99%. De områder, der herefter udestår, for at komme helt i mål, er enkelte villaveje, hvor der er parkeringsmuligheder på egen grund, herunder private fællesveje, og hvor forholdene på stedet gør det vanskeligt at opsætte offentlige ladestandere. Herudover er der enkelte private områder, som f.eks. Ringparken, hvor kommunen ikke efter lovgivningen kan opstille ladestandere.

#### *Kravspecifikationer*

Der er udarbejdet kravspecifikationer for henholdsvis almindelige kantstensladere, lynladere og lynladestationen. I disse stilles krav og vilkår for ladeinfrastrukturen.

Disse omfatter blandt andet krav til følgende:

- Bestemmelser om udseende og design (størrelse, farve, lys, logo mv.)
- Driftssikkerhed, herunder krav til udbedring af fejl
- Fjernelse af graffiti
- Kundeservice, herunder i forhold til mærkning, betaling m.v.
- Krav om udlevering af forbrugsdata
- Krav ved ophør

#### *Tildelingskriterier og evalueringsmetoder*

For almindelige ladestandere og lynladere vil tildelingskriterierne blive fastsat som nedenfor:

- Pris 60%
  - 50% årlig koncessionsafgift
  - 10% for procentvis afvigelse mellem ad-hoc priser for abonnemeter og ikke-abonnemeter
- Kvalitet 40%
  - Design/æstetik 25%
  - Brugervenlighed 15%

#### *Lynladestation Skellet / Roskildevej 91*

For lynladestationen ved Skellet/Roskildevej 91 vil tildelingskriterierne blive fastsat som angivet nedenfor:

- Pris 60%
  - 50% årlig koncessionsafgift
  - 10% for procentvis afvigelse mellem ad-hoc priser for abonnemeter og ikke-abonnemeter
- Kvalitet 40%
  - Design/æstetik 40%, herunder vægtes det positivt, at bygningsdele og belysning har en god kvalitet, tagkonstruktioner begrønnes, og at der sker en indretning af pladsen, der beriger kommunen, og at der skabes gode ind- og udkørselsforhold

#### *Skiltning ved bilparkeringspladser med lademulighed*

I dag reserveres almindelige bilparkeringspladser med kantstenslader til elbiler og plug-in hybridbiler med tidsrestriktion på 3 timer mellem 9-20 mandag-lørdag. Lynladestandere, som placeres ved eksisterende parkeringsbåse, vil blive skiltet med tidsrestriktion på 30 min. I dag skiltes ikke med parkeringsrestriktioner ved lynladestationen, ligesom der ikke forventes at skulle skiltes ved kommende lynladestation ved Skellet, idet indretningen af arealet ikke bør give incitament til parkering men hurtig ladning af bilen. Dette er dog muligt at justere efterfølgende ved behov. Ved handicapparkeringspladser med lademulighed reserveres i første omgang én plads til biler, der både har godkendt handicapparkeringskort og er el- eller plug-in hybridbil, mens én plads ved hver lokalitet udelukkende reserveres til biler med handicapparkeringskort. Dog med mulighed for justering efterfølgende ved behov. I forbindelse med udbuddet kræves det, at operatøren afholder udgiften til skiltning i modsætning til i dag, hvor kommunen har afholdt udgiften hertil.

#### *Tidsplan for udbud*

Udbuddet gennemføres i efteråret 2023 med kontraktstart den 1. januar 2024 for kantstensladere og lynladere. Kontraktstart for lynladestationen forventes at kunne ske i første kvartal af 2024.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der med markedsdialogen er sikret, at markedet har en god forståelse af udbudsmaterialet og de krav, der stilles i kravsspecifikationen, ligesom markedet oplever sig hørt. Det sikres samtidig, at ladestanderne indgår i byrummet på en æstetisk måde, og at der sikres gode krav for brugerne i forhold til oplysninger, service og betaling.

### **Økonomi**

Det er forvaltningens vurdering, at der meget sandsynligt vil blive tilbudt koncessionsafgifter af alle bydende. Det er erfaringen fra andre kommuner, der har haft udbud på området. Det er imidlertid vanskeligt at vurdere, hvor meget der kan forventes i koncessionsafgift årligt.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

# Punkt 158: Cykelsti på Jens Jessens Vej - resultat af borgerdialog

05.04.06-P20-2-22

## Resume

Miljø- og Trafikudvalget behandlede den 12. juni 2023 sagen om cykelstier på Jens Jessens Vej og besluttede, at begge de skitserede løsninger skulle sendes i borgerhøring. Ligeledes ønskede udvalget en uddybning af flere forhold i sagen. Med denne sag forelægges udvalget resultatet af borgerhøringen samt forvaltningens uddybende kommentarer til sagen med henblik på at træffe beslutning om, hvilken løsning der skal arbejdes videre med.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen, idet udvalget ønsker en besigtigelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at der træffes beslutning om valg af cykelstiløsning på Jens Jessens Vej med baggrund i ét af de i sagen to beskrevne projektforslag.

## Sagsfremstilling

Den 12. juni 2023 besluttede Miljø- og Trafikudvalget at sende to projektforslag i høring, hvor der etableres cykelstier i begge sider af Jens Jessens Vej (jf. bilag 1 og 2). Derudover havde udvalget også en række opklarende spørgsmål. Udvalget får med denne sag svar på spørgsmålene samt en opsamling på borgerhøringen med henblik på at tage stilling til, hvilket af de to projekter, der skal etableres.

Med budgetaftalen for 2020 blev det besluttet, at der fra 2021 skulle være fokus på at etablere cykelstier eller cykelbaner på skoleveje og andre veje, hvor der færdes mange børn. Målet med indsatsen er at øge trygheden og trafiksikkerheden og dermed øge antallet af borgere og skolebørn, som vælger at tage cyklen. Det blev herefter i budgetaftalen for 2023 indskrevet, at der skal etableres cykelsti på Jens Jessens Vej.

Jens Jessens Vej forbinder Peter Bangs Vej med Troels-Lunds Vej, og vejen fungerer både som skolevej til Søndermarksskolen og Johannesskolen og som adgangsvej til Frederiksberghallerne og boldbanerne. Etablering af cykelstier på Jens Jessens Vej vil være med til at øge cyklisterens sikkerhed og tryghed og dermed potentielt øge antallet af borgere og skolebørn, som vælger at tage cyklen til skole og til fritidsaktiviteter i området.

### Projektforslag

De to projektforslag, som begge har været i høring, fremgår af bilag 1 og 2. En oversigt, der sammenligner de to projektforslag med de nuværende forhold, fremgår af nedenstående tabel, idet der tages forbehold for den endelige detailprojektering. En uddybende beskrivelse af de to løsningsforslag kan ligeledes findes i sagen, som blev behandlet af Miljø- og Trafikudvalget den 12. juni 2023, og som er vedhæftet som bilag 3.

	<b>Eksisterende forhold</b>	<b>Projektforslag 1 (med 90 graders parkering i den ene side)</b>	<b>Projektforslag 2 (med længdeparkering i begge sider)</b>
<b>Kørebanebredde</b>	6,7 m	6,0 m	6,0 m
<b>Cykelstibredde</b>	-	2,0-2,2 m	2,3 m
<b>Fortovsbredde</b>	ca. 2,6 m	2,0 m	2,0-2,2 m
<b>Bilparkeringspladser</b>	111 stk.	92 stk. med forbehold for endelig detailprojektering	82 stk. med forbehold for endelig detailprojektering
<b>Vejtræer</b>	0 stk.	2 stk. (med forbehold for ledninger i jorden)	2 stk. (med forbehold for ledninger i jorden)

<b>Fordele</b>	Ingen risiko for konflikt mellem cyklister og åbne bildøre. Lille reduktion i antallet af bilparkeringspladser. God bredde på parkeringsbåsene. Flere træer.	Bred cykelsti og dermed øget trykthed, trafiksikkerhed og komfort. Gode oversigtsforhold ved parkering da denne udføres som parallelparkering. God bredde på parkeringsbåsene. Flere træer.
<b>Ulemper</b>	Smallere fortove og smal cykelsti. Dårlige oversigtsforhold ved bakning fra parkeringspladserne med 90 graders parkering.	Smallere fortove. Færre bilparkeringspladser.

### *Besvarelse af udvalgets ønsker til uddybning*

Miljø- og Trafikudvalget anmodede den 12. juni 2023 om en uddybning af redegørelserne om forslagernes trafiksikkerhedsmæssige effekter, muligheden for etablering af erstatningsparkeringspladser samt muligheden for at etablere flere træer. Forvaltningen redegør for disse forhold nedenfor:

#### Trafiksikkerhed

Forvaltningen har fået udarbejdet en uvildig trafiksikkerhedsrevision af de to projektforslag. Med revisionen foreslås flere forbedringsforslag til de to projektforslag, som forvaltningen i videst muligt omfang forsøger at indarbejde i det kommende detailprojekt. Enkelte forslag er dog ikke mulige, eksempelvis på grund af manglende plads eller kommunens ønske om at opretholde flest mulige bilparkeringspladser.

Trafiksikkerhedsrevisoren vurderer trafiksikkerhedsmæssigt at projektforslag 2 er mere hensigtsmæssigt på grund af længdeparkeringen. Det bemærkes dog, at åbning af bildøre ind over cykelstien forsat vil være u hensigtsmæssigt i forhold til trafiksikkerheden. Omvendt giver den vinkelrette parkering ifølge trafiksikkerhedsrevisoren en del manøvrering ude på kørebanen (i begge spor). Her er der – udover en del ”gennemkørende” trafik – mange krydsende bløde trafikanter, og bilister til og fra den vinkelrette parkering vil have svært ved at orientere sig.

Forvaltningen vurderer forsat, at begge projektforslag vil være trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlige.

#### Bilparkering

Som beskrevet i den tidligere sag, har området som bl.a. omfatter Jens Jessens Vej, den laveste belægningsgrad på hverdage i kommunen. Om formiddagen fra kl. 9-12 er belægningsgraden i området 59%, om eftermiddagen fra kl. 13-16 er belægningsgraden 58%, og om aftenen fra kl. 20-22 er belægningsgraden 83%. Om lørdagen fra kl. 10-14 er belægningsgraden 84%. Derudover har kommunens cityassistenter foretaget en registrering af bilparkeringen specifikt på Jens Jessens Vej. Registreringen viser, at der på hverdage mellem kl. 20.00-22.00 er en belægningsgrad på 77%. Begge analyser viser således, at der er ledige parkeringspladser til rådighed de dage, hvor der ikke er arrangementer i Frederiksberghallerne og på boldbanerne. Når der i weekender afholdes kampe og arrangementer, og når der i Frederiksberghallen eksempelvis spilles ligakampe i håndbold (ofte med ca. 1.000 tilskuere), kommer de mange udenbys brugere og gæster i bil. Ved disse særlige arrangementer er der således en væsentlig underkapacitet af bilparkeringspladser til rådighed i området.

Begge projektforslag medfører en reduktion i antallet af bilparkeringspladser, hvilket vil gøre det sværere at finde en ledig bilparkeringsplads, særligt i de perioder, hvor der er arrangementer i Frederiksberghallerne og på boldbanerne, og hvor der derfor er ekstra stort pres på parkeringen. Forvaltningen har på ny undersøgt muligheden for erstatningsparkeringspladser og vurderer forsat, at det ikke er muligt at etablere konventionelle erstatningsparkeringspladser ved eksempelvis at lave knaster eller lignende på sideveje i området, ligesom det af hensyn til træernes rødder f.eks. ikke er muligt at etablere parkeringspladser i det grønne midterareal på Troels-Lunds Vej. Leje af private bilparkeringspladser eller inddragelse af kommunale arealer, som i dag anvendes til private forhaver, som det eksempelvis er tilfældet på flere af sidevejene i området, kan ikke anbefales, idet det dels vil være forbundet med en permanent driftsudgift og dels vil reducere et grønt areal. Eventuel leje eller etablering af erstatningsparkeringspladser

kan herudover ikke afholdes inden for den eksisterende anlægsøkonomi, og forvaltningen kan ikke pege på finansiering i det nuværende budget. Det vil i så fald være nødvendigt at afsætte særskilte midler til formålet.

### Træer

Det er pga. ledninger og faskiner i jorden ikke muligt at plante træer i de helleanlæg og knaster, hvor der ikke allerede i de to projektforslag i forvejen er planlagt nye træer. Det er i begge projektforslag muligt at omdanne bilparkeringspladser til træer, hvis dette ønskes prioriteret frem for bilparkeringspladser:

- For projektforslag 1 er det muligt at plante op til 17 ekstra træer ved at nedlægge op til 28 bilparkeringspladser.
- For projektforslag 2 er det muligt at plante op til 14 ekstra træer ved at nedlægge op til 10 bilparkeringspladser.

Forvaltningen anbefaler dog ikke, at der plantes flere træer, da det vil reducere antallet af bilparkeringspladser på Jens Jessens Vej.

### *Resultat af borgerdialog*

De to projektforslag har været i høring på kommunens høringsportal i perioden 12. juli – 28. august 2023. Der indkommet i alt 27 høringssvar, som fremgår af bilag 4. Heri fremgår at Frederiksberg Handicapråd foretrækker løsningsforslag 1, mens Cyklistforbundet på Frederiksberg samt Frederiksberg Seniorråd foretrækker løsningsforslag 2. Forvaltningen modtog efter høringsfristen bemærkninger fra Frederiksberg Idræt (FIU), og deres bemærkninger er derfor ikke en del af det samlede høringsmateriale fra kommunens høringsportal. FIU's høringssvar er derfor vedhæftet selvstændigt, jf. bilag 5.

De fleste tilbagemeldinger i borgerdialogen er positive over udsigten til, at der etableres cykelsti på Jens Jessens Vej. Mange synes, at det er et godt initiativ der gør det mere sikkert og trygt for de mange børn, der cykler til og fra Frederiksberghallerne og skolerne i området. Flere giver udtryk for, at der også bør etableres cykelsti på Troels-Lunds Vej til Johannesskolen og Søndermarkskolen, hvor der især om morgenen er meget biltrafik til skolerne. Derudover påpeger flere, at trafikken på Jens Jessens Vej og i området omkring skolerne bør begrænses, og at hastigheden bør nedsættes til 30 km/t.

Borgerdialogen viste, at 41% af de, der har afgivet et høringssvar, foretrækker projektforslag 1, da forslaget bevarer flest mulige parkeringspladser. Flere påpeger i deres høringssvar, at der er et stort og reelt dagligt behov for flest mulige parkeringspladser i området på grund af det høje aktivitetsniveau i Frederiksberghallerne og på boldbanerne. 30% af tilbagemeldingerne i borgerdialogen foretrækker projektforslag 2, da det giver de bredeste fortove og cykelstier, og at trafiksikkerheden og fremkommeligheden for børn, ældre og gangbesværede bør være den primære prioritet. 22% af tilbagemeldingerne er tilfredse med, at der skal etableres cykelstier, men tager ikke stilling til, hvorvidt det skal være projektforslag 1 eller 2. 7% af tilbagemeldingerne er negative og ønsker ikke at der skal etableres cykelstier på bekostning af bl.a. smallere fortove og færre bilparkeringspladser.

### *Proces- og tidsplan*

Når Miljø- og Trafikudvalget med denne sag har taget stilling, hvilket forslag, der skal arbejdes videre med, vil forvaltningen igangsætte detailprojekteringen af det valgte løsningsforslag. Her vil forslag og bemærkninger indkommet i borgerdialogen og fra trafiksikkerhedsrevisionen så vidt muligt blive indarbejdet i projektet. Detailprojektet vil efterfølgende blive sendt til politiets samtykke, og eventuelle ændringer fra politiet vil ligeledes efterfølgende blive indarbejdet. Forvaltningen planlægger på nuværende tidspunkt anlægsstart i foråret/sommeren 2024.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at cykelstier på Jens Jessens Vej - uanset valg af løsningsforslag - vil være med til at øge cyklisternes trafiksikkerhed og tryghed. Forvaltningen vurderer endvidere, at en fortsat udbygning af cykelstinet vil øge antallet af borgere og skolebørn, som vælger cyklen, og dermed bidrage til at gøre Frederiksberg til Danmarks mest cyklende by.

Cykelstiprojektet betyder, at antallet af bilparkeringspladser reduceres, hvilket medfører, at det bliver sværere at finde en ledig bilparkeringsplads, når der er arrangementer i Frederiksberghallerne og på boldbanerne, og hvor der er ekstra stort pres på bilparkeringspladserne. Det er forvaltningens vurdering, at det ikke er muligt at etablere kompenserende bilparkeringspladser i nærområdet. Forvaltningen vurderer dog, at der til dagligt - når der ikke er arrangementer eller et stort aktivitetsniveau - er en overkapacitet af bilparkeringspladser langs vejen. Dette understøttes af kommunens undersøgelse af belægningsgraden i kommunen, hvor området, som bl.a. omfatter Jens Jessens Vej, har den laveste belægningsgrad for hverdage i kommunen. Derudover har forvaltningen en forventning om at cykelstierne vil bidrage til, at antallet af cyklister vil stige, da det vil blive mere trygt at tage cyklen til skole og fritidsaktiviteter, og at det derfor i et vist omfang vil reducere presset på bilparkeringspladserne.

For at imødekomme presset på bilparkeringen ved arrangementer i Frederiksberghallerne og på boldbanerne, anbefaler forvaltning dog, at der arbejdes videre med projektforslag 1, som bevarer flest bilparkeringspladser. Det er ligeledes projektforslag 1, som flest har tilkendegivet opbakning til i borgerdialogen.

## **Økonomi**

Magistraten meddelte på deres møde den 14. august 2023 anlægsbevilling på i alt 0,5 mio. kr. til detailprojektering i 2023. I den finansierede anlægsplan for 2024, som forventes endeligt vedtaget 9. oktober 2023, er der afsat 10,0 mio. kr. til gennemførelse af projektet i 2025. Budgettet til gennemførelse er aktuelt placeret i 2025 af hensyn til overholdelse af kommunens anlægsramme. Forvaltningen vil arbejde på at skabe rum til, at cykelstien kan flyttes tilbage til 2024. Dette vil ske i forbindelse med 1. reperiodisering i foråret 2024.

Når forvaltningen har udarbejdet et færdigt detailprojekt, vil udvalget få forelagt en bevillingssag til anlægsfasen i 2024.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Projektforslag 1\_Cykelsti med 90 graders parkering

Projektforslag 2\_Cykelsti med længdeparkering

Miljø- og Teknikudvalget 12.06.23, Cykelsti på Jens Jessesn Vej

Høringsmateriale fra høringsportalen

FIU hørings svar

# Punkt 159: Orientering om trafikulykker 2022

05.13.00-G01-12-23

## Resume

Frederiksberg Kommune får årligt udarbejdet en rapport om trafikulykker sket på Frederiksberg det forgange år. Rapporten udarbejdes som en del af kommunes trafiksikkerhedsmæssige arbejde, og er siden 2021 udarbejdet af forvaltningen selv. Med udgangspunkt i 2022-ulykkesrapporten får udvalget med denne sag en orientering om udviklingen i trafikulykker sket på Frederiksberg i 2022 og udviklingen over de seneste 5 år.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen om trafikulykker sket på Frederiksberg i 2022 til efterretning, idet udvalget anmodede forvaltningen om en sag, hvor mulighederne for fartkontrol belyses, samt at forvaltningen redegør for, om der er områder med særlige opmærksomhedspunkter i forhold til antallet af ulykker.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at orienteringen om trafikulykker sket på Frederiksberg i 2022, tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune har tilsluttet sig regeringens nationale målsætning om, at der – med udgangspunkt i et gennemsnit af alvorligt tilskadekomne i årene 2018-2020 – som minimum skal være opnået en halvering af antal alvorligt tilskadekomne i trafikken ved udgangen af 2030. For Frederiksberg Kommune betyder det, at der maksimalt må være 15 alvorligt tilskadekomne i trafikken ved udgangen af 2030 og ingen døde.

### *Hovedkonklusioner fra Ulykkesrapporten 2022*

Tabel 1 viser udviklingen i antal ulykker og tilskadekomne i trafikken på Frederiksberg i perioden 2018-2022. Af tabel 1 fremgår, at antal trafikulykker på Frederiksberg har ligget lidt under 300 de seneste 3 år. Det bemærkes også, at der i 2022 var en dræbt i trafikken. Det bemærkes hertil, at der var tale om en tragisk eneulykke, der ikke skyldtes vejens indretning.

Ulykkesrapporten viser desuden, at der ikke er identificeret særlige ”problemområder” i byen. Der viser sig derimod et billede af, at ulykkerne generelt fordeler sig geografisk over hele Frederiksberg. Ulykkesrapporten er bilagt sagen til udvalgets orientering.

Tabel 1: Udvikling i antal ulykker og tilskadekomne i trafikken på Frederiksberg (antal personer)

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Ulykker</b>	242	311	297	293	292
<b>Dræbte</b>	0	1	0	0	1
<b>Tilskadekomne</b>	51	41	50	38	43
Heraf alvorligt tilskadekomne	35	21	31	29	20
Heraf lettere tilskadekomne	16	20	19	9	23

### *Udviklingen fordelt på trafikant- og aldersgrupper*

Tabel 2 viser udviklingen i andelen af tilskadekomne og dræbte fordelt på trafikantgrupper i perioden 2018-2022. Det er fortsat cyklister, der udgør langt hovedparten af de tilskadekomne, dog er andelen faldet lidt i forhold til 2021. Til gengæld er andelen af fodgængere der kommer til skade steget, og udgør i 2022 den højeste andel i de seneste 5 år.

Tabel 2: Udvikling i andelen af tilskadekomne fordelt på trafikantgrupper

	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Bilister</b>	16%	17%	12%	8%	14%
<b>Cyklister</b>	59%	64%	62%	66%	59%

<b>Fodgængere</b>	12%	12%	20%	18%	23%
<b>Øvrige</b>	13%	7%	6%	8%	4%

Det er fortsat i aldersgruppen 25-70, at flest kom til skade. I 2021 var der dog et fald i forhold til de foregående år, men i 2022 er antallet på et niveau, der svarer til de år, hvor flest kom til skade. Andelen udgør 75% af det samlede antal tilskadekomne, hvor aldersgruppen udgør godt 60% af befolkningen i kommunen.

Tabel 3: Udvikling i antal tilskadekomne fordelt på aldersgrupper (antal personer)

	2018	2019	2020	2021	2022
< 25 år	9	10	12	11	7
25 - 70 år	37	29	35	26	33
> 70 år	5	3	3	1	4

#### *Cyklistulykker*

De fleste skader med cyklister involveret, sker fortsat i højresvingsulykker. Generelt kommer de fleste cyklister til skade i krydsuheld. I 2022 har der ikke været så mange tilskadekomne i forbindelse med åbne bildøre, som tilfældet har været de tidligere år.

I 10 tilfælde ud af 26 personskader, var modparten en bilist. Det er noget færre end i 2021, hvor det var i 18 ud af 26 tilfælde, at modparten var en bilist.

Aldersgruppen 0-40 år tegnede sig i 2022 for 14 tilskadekomne, ud af de 26, hvor de 8 var kvinder.

#### *Fodgængerulykker*

I 2022 er der registreret 10 fodgængere med personskader mod 7 i 2021. 7 af de 10 var med alvorlig tilskadekomst. 6 af de 10 tilskadekomne var kvinder. Halvdelen af de tilskadekomne var over 60 år.

4 af personskaderne skete i kryds.

#### *Højresvingsulykker*

Højresvingsulykker er den hyppigst forekommende ulykkestype. I perioden 2018-2022 udgjorde højresvingsulykker med personskader 32 ud af i alt 225 personskader. I 2022 skete der 35 højresvingsulykker, hvor de 21 skete i et 4-benet eller 3-benet kryds. 8 kom til skade i højresvingsulykker. 7 af de 8 tilskadekomne var cyklister.

#### *Spiritusulykker*

I 2022 skete der 9 ulykker, hvor en person havde en promille over 0,5. Spiritusulykkerne udgjorde i perioden 2018-2022 i alt 47, hvoraf de 4 har været med personskade. I 2022 var der 1 personskade som følge af spiritus.

#### *Ulykker med høj hastighed*

Hastighed kan både være årsag til, at et uheld sker, og betyde noget for skadens omfang. Hastigheden er relativt sjældent årsag til, at der sker ulykker på Frederiksberg, hvilket kan tilskrives det faktum, at der generelt køres med lave hastigheder på Frederiksberg.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at kommunens trafiksikkerhedsmæssige tiltag - fysiske såvel som kampagnemæssige - bør have et bredt sigte set i lyset af, at trafikulykkerne generelt fordeler sig over hele byen.

Ulykkesrapporten peger samtidig på, at der fortsat er behov for særlige indsatser rettet mod cyklisters generelle sikkerhed og de specifikke højresvingssituationer, hvor cyklisterne oftest kommer til skade.

2022-registreringerne viser desuden, at det fortsat er cyklisternes generelle trafiksikkerhed, der bør være fokus på, hvis den vedtagne 2030-målsætning skal indfries, således at der maksimalt er 15 alvorligt tilskadekomne i trafikken ved udgangen af 2030.

På trods af at kørsel med for høj hastighed kun sjældent er årsag trafikulykker på Frederiksberg, er ”hastighed” et område, der optager byens borgere, ligesom hastighedsdæmpende indsatser erfaringsmæssigt har en betydelig positiv effekt på trafikanternes generelle tryghedsfølelse. I arbejdet med den kommende hastighedsplan, er trygheden også et vigtigt fokusområde.

## **Økonomi**

Der er ingen økonomiske konsekvenser som følge af denne sag.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Trafikulykker 2022\_draft

# Punkt 160: Fremtidig vejstatus for den private fællesvej Rådmand Steins Allé 21-45

05.02.00-G01-11-23

## Resume

By- og Miljøudvalget besluttede den 1. juni 2015, at de private fællesveje, hvor der var et flertal for en optagelse som offentlig vej, optages. Dette skete på baggrund af en interessetilkendegivelsesproces hos beboerne langs vejene. Efter denne proces har været sat i bero i flere omgange for Rådmand Steins Allé 21-45, har forvaltningen indhentet en fornyet interessetilkendegivelse blandt vejens tre ejendomme. Udvalget skal på baggrund af ejendommenes tilbagemeldinger tage stillingen til den fremtidige vejstatus for Rådmand Steins Allé 21-45.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog, at den private fællesvej Rådmand Steins Allé 21-45 optages som offentlig vej.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at den private fællesvej Rådmand Steins Allé 21-45 optages som offentlig vej.

## Sagsfremstilling

Det daværende By- og Miljøudvalget besluttede på mødet den 1. juni 2015, at de private fællesveje, hvor der var flertal for en optagelse som offentlig vej, optages. Dette skete på baggrund af en interessetilkendegivelsesproces, hvor kommunen havde spurgt grundejerne grænsende til de private fællesveje i den vestlige del af kommunen om man på den pågældende vej ønskede at fortsætte som privat fællesvej, eller at blive optaget som offentlig vej.

Denne proces blev gennemført i forbindelse med udvidelsen af parkeringszonen til den vestlige del af kommunen, da de private fællesveje ikke var (og er) en del af zonen, og da kommunen ønskede at sikre ensartede regler for parkering i hele parkeringszonen.

På Rådmand Steins Allé 21-45 er denne proces blevet sat i bero i flere omgange. Dette skyldes, at der mellem ejerne var uenighed om, hvilken vægt ejendommens stemmer i forhold til en optagelse skulle vægte i forhold til de øvrige ejendomme. Dette er nu afklaret, jf. nedenfor. Herudover har der manglet kommunalt budget til drift og vedligehold. Dette er også afklaret, idet der i tillægsaftalen om budgettet for 2022 blev afsat nye midler til optagelse af private veje som offentlige.

Herefter har forvaltningen indhentet en fornyet interessetilkendegivelse blandt vejens tre ejendomme. Ejendommene er i den forbindelse blevet oplyst, at de i spørgsmålet om flertal vægtes som fastsat i den interne omkostningsfordeling, som fremgår i en deklARATION for vejens tre ejendomme (bilag 1).

Tilbagemeldingerne fra vejens tre ejendomme angående fremtidig vejstatus fremgår nedenfor, idet der kan konstateres et flertal for en optagelse af vejen som offentlig vej.

Ejendom	Ønske om fremtidig vejstatus	Vægtning i henhold til deklARATION
EF Tavastehus, matr.nr. 29bl	Offentlig vej	41%
Andelsboligforeningen matr.nr. 29bo	Offentlig vej	38%
EF Havnefjord II, matr.nr. 1b	Privat fællesvej	21%

(Ejendommenes svar er vedhæftet som bilag).

En optagelse af vejen vil omfatte kørebanen og vejens fortov. Derimod vil parkeringsarealet mod boldbanerne ikke være omfattet af optagelsen som offentlig vej, idet disse betragtes som private (bilag 2).

Hvis vejen optages som offentlig vej, vil kommunen blive forpligtiget til at udskille vejen jf. vejlovens § 60. Her vil det optagede areal blive en særskilt vejmatrikel, hvilket ikke er tilfældet i dag, hvor arealet ikke er udlagt til vej, men er anlagt henover vejens tre ejendomme (bilag 3). Dette vil medføre en forhøjelse af bebyggelsesprocenten for vejens tre ejendomme, men der ændres ikke på de faktiske fysiske forhold, hvorfor det kan tillades efter en helhedsvurdering.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der på baggrund af den fornyede interessetilkendegivelse er et flertal for en optagelse af Rådmand Steins Allé 21-45 som offentlig vej. Ønsket om optagelse som offentlig vej repræsenterer 79 procent af vejen baseret på den interne omkostningsfordeling.

En optagelse af Rådmand Steins Allé 21-45 vil samtidig bidrage til kommunes ønske om at sikre ensartede regler for parkering i hele parkeringszonen.

### **Økonomi**

Rådmand Steins Alle 21-45 udgør 290 meter vej, og der anslås på den baggrund en årlig udgift til kommunen på 130.500 kr. for driften af vejen (290 x meterpris på 450 kr.).

Beløbet finansieres af de puljemidler, der er afsat til overtagelse af private fællesveje.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

### **Bilag**

Bilag 1) Deklaration om vedligeholdelse

Bilag 2) Interessetilkendegivelser fra de tilgrænsende ejendomme

Bilag 3) Street View Rådmand Steins Alle 21-45

Bilag 4) Kortbilag Rådmand Steins Alle 21-45

# Punkt 161: Opdatering af elbilstrategien

05.00.00-G01-235-22

## Resume

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

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen med henblik på, at forvaltningen sender forslaget til justering af elbilsstrategien i høring hos relevante interesseorganisationer, samt at forvaltningen vurderer 1) hvorvidt måltallet for elbiler kan sættes op til fx 50 eller 60 pct. af bilparken, 2) om afstandskravet kan fastsættes til 125 meter fremfor 250 meter, 3) fastholde målsætningen om et ladepunkt pr. 5 biler i stedet for 8, og 4) beholde det nuværende antal elbilspærke-ringspladser uden ladestandere.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

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

## Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 21. august 2023 sagen efter drøftelse. Forvaltningen blev anmodet om en vurdering af, om det er realistisk at fastlægge et mål om en højere andel elbils-ejerskab i 2030, samt om målet for afstand til ladepunkt enten kan halveres fra 250 til 125 meter eller alternativt om der kan opstilles et andet mål knyttet til befolkningstætheden. Forvaltningen blev også anmodet om at kvalificere kapacitetsmålet for antal ladepunkter pr. elbil yderligere. Endeligt blev der stillet flere opklarende spørgsmål. De opfølgende punkter besvares nedenfor.

*Mål om højere andel elbilejerskab i 2030 – f.eks. 50 % i 2030*

Kommunalbestyrelsen valgte den 6. september 2021 at justere den oprindelige målsætning i elbilstrategien, som lød "20% af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in hybrid biler" til den gældende målsætning om at "40% af de indregistrerede biler er elbiler". Det er forvaltningens vurdering, at den gældende målsætning om 40% elbiler i 2030 er meget ambitiøs.

Energistyrelsens fremlægger i sin Klimastatus og -fremskrivning 2023 (KF23) bl.a. en fremskrivning af elbilejerskabet i 2030 og 2035. Fremskrivning for 2030 viser, at bestanden af personbiler på landsplan vil være steget til ca. 3,1 million i 2030, hvoraf omkring 658.000 vil være rene elbiler. Dermed vil elbiler ifølge fremskrivningen udgøre 21% af den samlede bestand af personbiler i 2030. I 2035 viser fremskrivningen, at rene elbiler forventes at udgøre ca. 42% af bestanden. Fremskrivningen er betinget af et "politisk fastfrosset" fravær af nye tiltag på klima- og energiområdet ud over dem, som Folketinget eller EU har besluttet før 1. januar 2023 eller som følger af bindende aftaler, og fremskrivningen er således en alt-andet-lige fremskrivning. Energistyrelsens Klimastatus og -fremskrivning 2023 (KF23) kan læses her: <https://ens.dk/service/fremskrivninger-analyser-modeller/klimastatus-og-fremskrivning-2023>.

Det bemærkes, at den største historiske stigning i andelen af rene elbiler på Frederiksberg skete fra ultimo 2021 til ultimo 2022, hvor andelen af elbiler øgedes fra 2,9% til 4,8%. Forvaltningen forventer, at stigningen i andelen af elbiler vil være højere fra 2022 til 2023. Antages det, at andelen af elbiler ultimo 2023 og hvert år frem mod 2030 øges med 3 procentpoint i forhold til året før, vil elbilandelen ultimo 2030 udgøre 28,8%. For at ramme en elbilandel på 40% i 2030, skal der således gennemsnitligt være en stigning på hhv. 4,4 procentpoint i elbilandelen årligt i forhold til året før, frem mod 2030. På den baggrund vurderes det derfor, at målet om at opnå en elbilandel på 40% i 2030 er meget ambitiøs. De vurderes endvidere ikke realistisk at opnå en højere elbilandel - f.eks. 50% i 2030, idet det ville kræve en stigning på 5,85 procentpoint i elbilandelen årligt.

I forhold til målsætninger i andre kommuner, kan det oplyses, at Rudersdal og Skanderborg Kommune umiddelbart har de mest ambitiøse målsætninger, idet de har en målsætning om 50% elbiler i 2030 (hhv. personbiler og private biler). Gentofte Kommune har en målsætning om 40% elbiler i 2030, mens Gladsaxe har mål om at 1/3 af bilbestanden i 2030 er på grønne drivmidler for eksempel el. Disse kommuner er dog ikke nødvendigvis et meningsfuldt sammenligningsgrundlag, da borgere i disse kommuner - i højere grad end på Frederiksberg - har mulighed for opladning i egen bolig/på egen grund.

#### *Yderligere kvalificering af kapacitetsmål for antal ladepunkter pr. elbil*

Der findes ikke entydige svar på sammenhængen mellem antallet af ladepunkter, oplevet serviceniveau, tilgængelig kapacitet og udnyttelsesgrad. Dette skyldes bl.a. den konstante udvikling inden for elbiler og opladning, de meget forskellige forudsætninger og behov der er i forskellige bystrukturer samt at der hele tiden kommer ny viden på området. Forvaltningen har derfor ud fra tilgængelig data, viden fra de projekter, som kommunen deltager i og dialog med relevante parter, gennemgået vurderingen vedr. målsætning for ladepunkter. Vurderingen er således forvaltningens bedste bud på nuværende tidspunkt, og det forventes, at vurderingen også skal tages op til genovervejelse ved næste justering af elbilstrategien. Forvaltningen har - som en del af at kvalificere kapacitetsmålet - yderligere både været i dialog med DTU samt Dansk e-mobilitet, som begge har tilkendegivet, at de er enige i forvaltningens betragtninger, og vurderingen af en minimumsmålsætning.

I udkast til elbilstrategien foreslås det, at lynladepunkter i beregningen vægtes med 4. Baggrunden for dette er en antagelse om, at et lynladepunkt kan oplade 8 biler i døgnet, hvor et normalladepunkt vurderes at kunne oplade 2 biler i døgnet. Disse værdier har været drøftet og kvalificeret undervejs som en del af FUSE-projektet. Reelt viser data, at et lynladepunkt kan oplade en del flere biler i døgnet. Det samme gør vurdering fra Dansk e-Mobilitet. Det forventes dog, at de køretøjer, som kommer udefra, og som oplader på Frederiksberg, typisk vil anvende lynladenetværket. Derfor giver antagelsen om lynladepunkter rum til de biler, som ikke medtages i beregningen – herunder f.eks. varebiler.

Det er forvaltningens vurdering, at kapacitetsmålet om mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- og plug-in hybridbil er et ambitiøst minimumsmål for antal offentlige tilgængelige ladepunkter i byen. Ifølge ladepunktsberegneren, som er et værktøj udviklet af Hybrid Greentech og i regi af FUSE, bør der i Frederiksberg Kommune i 2030 minimum være 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 10,3 elbiler, hvilket er lavere end den foreslåede målsætning (lynladepunkter er ved ladepunktsberegningen medregnet som en faktor 4, ligesom der foreslås i målsætningen). Denne beregning er desuden foretaget med de prædefinerede gennemsnitsværdier, som vurderes at ligge lavere end de reelle værdier for Frederiksberg. Det betyder, at værktøjet med de indstillede værdier vurderes at overestimere behovet for ladestanderne på Frederiksberg. Dette har forvaltningen desuden drøftet med hhv. DTU og Dansk e-Mobilitet, som deler forvaltningens vurdering.

Dansk e-Mobilitet vurderer helt konkret, at den foreslåede minimumsmålsætning er fornuftig for Frederiksberg. De mener samtidig, at målsætningen bør følges op med en løbende evaluering, for løbende at kvalificere det egentlige behov. Dansk e-Mobilitet vurderer ligeledes, at antallet af ladestanderne bør afvejes, så antallet ligger over behovet, men samtidig ikke mere, end at der er en fornuftig forretning for de virksomheder, som skal investere og drive dem. Opfølgende mener de derfor, at udbuddene og interessen fra operatørerne i at investere er et vigtigt pejlemærke kombineret med tilbagemeldinger fra borgerne.

#### *Kvalificering af afstandsmål på 125 m. (fraregnet villaområder) eller andet mål bundet op på befolkningstætheden*

Med de eksisterende idriftsatte ladestanderne på Frederiksberg, bor 59% af borgerne allerede inden for 125 m. af en ladestander. Forvaltningen vurderer dog, at et afstandsmål for normalladepunkter på 125 m. vil være uhensigtsmæssigt i praksis, herunder både af praktiske og strategiske årsager. Helt konkret kræves det, at der er plads på fortovet i forhold til øvrigt byudstyr, herunder træer mv., og at ladestanderne og tilhørende skilte ikke kommer i konflikt med øvrige elementer i byrummet, trappeopgange eller -nedgange, vinduer mv. Herudover kan der være eksisterende ledninger i jorden, der umuliggør en placering, samtidig med, at det kræves, at der er tilstrækkelig kapacitet i elnettet det pågældende sted, samt at ladestanderne placeres så tæt på elskabet som muligt, for at minimere behov for gravearbejder og dermed også omkostninger. I Frederiksberg Kommune er der flere eksempler på, at en planlagt ladeø skifter placering, fordi sådanne forhold er blevet yderligere belyst i processen. Det vil kræve en omfattende kortlægning af byen at estimere, hvorvidt ladegaranti på 125 m kan implementeres i praksis. Derudover vil omkostningerne ved en evt. implementering af en ladegaranti på 125 m endvidere afhænge af, hvilke konkrete udbud, der kan gennemføres de pågældende steder.

Dernæst er et afstandsmål ikke et mål, der tager hensyn til det faktiske lokale behov og et lavere afstandsmål kan betyde, at kapaciteten er for høj i nogle områder og for lav i andre. En faktor, der også potentielt vil spille ind, er den teknologiske udvikling, som på dette område går stærkt. F.eks. vil en større udrulning af lynladestanderne muligvis reducere behovet for normalladere ved kantsten.

Forvaltningen vil i stedet foreslå, at der forud for hvert udbud af ladestanderne udarbejdes en analyse af det konkrete behov på baggrund af ladedata mv. fra eksisterende ladestanderne, således at der udbydes ladestanderne de steder, hvor der

forventes et øget behov. For at sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet, skal analysen og udbuddet selvfølgelig flugte med kapacitetsmålsætningen.

Forvaltningen har tidligere været i dialog med Concito, der har påpeget, at det er vigtigt at have fokus på det egentlige behov, og at udbredelse af ladeinfrastruktur skal tænkes ind i det samlede billede af, hvilken by man ønsker. Hernæst blev det påpeget, at en målsætning bør arbejde for en omstilling, og ikke en udbredelse af biler.

*Belysning af mål om "100 % af de kommunale køretøjer benytter grønne drivmidler, heraf benytter 90 % el eller andre emissionsfri drivmidler"*

2030-målet om, at "100% af de kommunale køretøjer benytter grønne drivmidler", er fastsat med strategiens vedtagelse i januar 2019. Det foreslås med denne sag at supplere denne målsætningen med "...eller andre emissionsfri drivmidler", således at målsætningen lyder: "100 % af de kommunale køretøjer benytter grønne drivmidler, heraf benytter 90 % el eller andre emissionsfri drivmidler".

Baggrunden for at holde 10% af bilparken tilbage i målsætningen således at disse ikke nødvendigvis skal være på el (eller andre emissionsfri drivmidler) er, at der kan være enkelte (større) køretøjer i FGV's vognpark, som det ikke vil være muligt at udskifte i 2030. Der er enkelte af de større køretøjer, hvor der ikke på nuværende tidspunkt findes elektriske alternativer på markedet. Dertil løser de tunge køretøjer vigtige opgaver i eksempelvis vinterberedskab, hvor driftssikkerhed og flerholdsskift kan udfordre omstilling, selv med udviklede modeller på markedet. Dog følger forvaltningen markedet tæt, og det tilstræbes så vidt muligt at alle køretøjsmodeller udskiftes til elektriske alternativer frem mod 2030. Når der i målet er beskrevet, at 100% benytter grønne drivmidler, er det fordi, at HVO (biodiesel) betegnes som et grønt drivmiddel, som samtidig vil kunne anvendes i eksisterende køretøjer. El eller andre emissionsfri drivmidler indebærer f.eks. også brint.

*Spørgsmål om mulighed for etablering af ladestander på Frederiksberg Alle*

Forvaltningen har kontaktet Slots- og Kulturstyrelsen for at afdække styrelsens holdning til spørgsmålet om ladestander på alléen. Styrelsen har meldt tilbage, at der som udgangspunkt vil kunne etableres ladestander på Frederiksberg Alle, men at det som ved andre arbejder på alléen kræver styrelsens tilladelse. I hvor høj grad ladestanderne skal tilpasses det fredede miljø, vil afhænge af styrelsens vurdering af en konkret ansøgning.

*Tidligere sagsfremstilling (21. august 2023)*

Elbilstrategien blev oprindeligt vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 28. januar 2019. Der er siden vedtagelsen arbejdet intenst med implementering af strategien, som på mange punkter har vist sig som en succesfuld strategi, der er lykkedes med en lang række indsatser.

Eksempelvis kan det nævnes:

- at ladegarantien på 250 m til en ladestander stort set er indfriet,
- at Danmarks første bynære lynladestation blev indviet på Frederiksberg i 2021,
- at Frederiksberg Kommune har fastlagt en plan, der sikrer, at målet om 100% emissionsfri busser med udgangen af 2025 nås, - og
- at Frederiksberg Kommune var de første i Norden til at få en eldreven renovationsbil tilbage i 2013, og at hele flåden af renovationsbiler (ca. 30 stk.) forventes at være overgået til el inden udgangen af 2024. Fsva. Frederiksberg Gartner- og Vejservices bilpark, kan det oplyses, at ca. 65 pct. af bilparken er eldreven. Bilparken vil fortsat overgå til el i takt med "at bilerne kommer på markedet".

Det er besluttet, at strategien hvert fjerde år vil blive revurderet og opdateret på baggrund af udviklingen på området, og de muligheder den teknologiske udvikling har bidraget med. I nærværende sag præsenteres således forslag til opdatering af enkelte målsætninger samt generelle justeringer og opdateringer af strategien. Der er bilagt et uddybende notat om status på gældende målsætninger samt justeringer i strategien (bilag 1) samt kopi af den gældende strategi (bilag 2 og 3), udkast til ny version (bilag 4) samt udkast til ny version inkl. korrekturforslag (bilag 5).

Udvalget behandlede sidste gang status på implementering af elbilstrategien på mødet den 7. november 2022, og der er derfor ikke sket store ændringer i status på målene.

*Forslag til væsentlige justeringer i elbilstrategien*

- Det foreslås, at strategien opdateres med en ny målsætning for 2025 under indsatsområdet Den private bilpark "alle borgere har maksimalt 1 km til nærmeste offentligt tilgængelige lynladestander", som gælder for alle offentligt tilgængelige lynladestationer i og uden for kommunegrænsen.

Forslaget er oprindeligt stillet som beslutningsforslag af kommunalbestyrelsesmedlem Anders Storgaard og blev behandlet i Kommunalbestyrelsen den 5. december 2022. Det blev her besluttet at behandle forslaget i forbindelse med aktuelle opdatering af elbilstrategien. Forvaltningen vurderer, at det er realistisk at opnå målsætningen inden udgangen af 2025, hvis der i målet som beskrevet medtages lynladestanderer på privat grund, som er offentligt tilgængelige, og lynladestanderer uden for kommunegrænsen. Det er tidligere drøftet, at der i forbindelse med etablering af lynladestanderer kan kigges på eksisterende trafikstrømme og evt. mulighed for at foretage ærinder under opladning. For lynladestanderer, som placeres på privat grund, forventes det, at de fleste placeres i forbindelse med indkøbsmuligheder eller lignende, og giver dermed mulighed for at foretage ærinder under opladning. Frederiksberg Kommune vil i det kommende udbud udbyde etablering af lynladestationer jf. beslutning herom i budget 2023, hvor der udover det geografiske fokus, har været fokus på at placere opladningsmulighederne i umiddelbart nærhed til overordnede trafikstrømme. En tidligere undersøgelse, der blandt andet har kigget på adfærden omkring lynladestationen bag rådhuset, indikerede, at størstedelen af bilisterne blev i eller omkring bilen under opladning, og dermed ikke gjorde brug af omkringliggende muligheder for at foretage ærinder, herunder indkøb eller lign.

- *Det foreslås, at strategien opdateres med en ny målsætning for 2025 under indsatsområdet Den private bilpark "der er mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- og plug-in hybridbil", idet det antages, at lynladepunkt kan servicere flere biler end et normal-ladepunkt. I januar 2023 er der for hvert offentligt tilgængeligt ladepunkt i Frederiksberg Kommune omkring 5 el- og plug-in hybridbiler, hvilket svarer til 1,6 ladepunkter for hver 8 el- og plug-in hybridbil. Frederiksberg Kommune lever derfor i dag i høj grad op til målsætningen.*

Det bemærkes, at Københavns Kommune har vedtaget en målsætning om "Maks. 10 el-og plug-in-hybridbiler per ladepunkt på offentligt areal". I opfølgning på målsætningen foreslår forvaltningen, at alle offentligt tilgængelige ladepunkter medregnes, når de er placeret i Frederiksberg Kommune.

- Det foreslås, at initiativet under indsatsområdet "Den private bilpark" om at reservere bilparkeringspladser på kommunalt areal til elbiler uden ladestanderer, ikke videreføres. Initiativet bevirker i dag, at antallet af reserverede pladser på årsbasis tilpasses antallet af indregistrerede elbiler og plug-in hybridbiler på Frederiksberg pr. 1. januar i året og beregnes i forholdet 1:1,5.

Der er pr. juli 2023 reserveret 533 pladser til elbil med lademulighed og ca. 480 pladser til elbil uden lademulighed. De nuværende pladser er reserveret ud fra de vedtagne principper - i forbindelse med eksisterende lademulighed, på større parkeringsarealer, på veje med etagebyggeri og på handelsgader. Med det eksisterende initiativ vil der i 2023 (jf. seneste opgørelse for bilparken pr. juli 2023) skulle reserveres i alt 4.884 pladser, hvoraf der mangler 3.871. Mange steder er pladser til elbil uden lademulighed i dag skiltet enkeltvis, men flere steder er pladserne placeret i grupper af flere. Sidstnævnte mindsker mængden af skilte, og derved omkostningerne. Placeres pladserne til elbiler enkeltvis eller f.eks. i grupper af to, vil det kræve at der opsættes et skilt pr. plads. Forvaltningen vurderer, at det i gennemsnit vil koste ca. 5.000 kr. pr. plads at skilte pladserne enkeltvis og ca. 3.500 kr. pr. plads hvis pladserne reserveres i grupper.

Hvis det nuværende initiativ skal effektueres, vil det dermed betyde en udgift på ca. 13,5 - 19,5 mio. kr. alene i 2023 alt efter type af skiltning. Det bemærkes, at der ikke er afsat finansiering i indeværende og kommende budgetter til yderligere reservationer af pladser til elbil uden lademulighed.

Initiativet er oprindelig medtaget i elbilstrategien, for at skabe et tydeligt incitament til at skifte til elbil, og fungerer dermed som en konkret fordel for elbilerne. Initiativet vil dog også have et naturligt et udløb i forhold til udviklingen af antallet af elbiler. Det vurderes samlet at være et passende tidspunkt at lade initiativet løbe ud - særligt ud fra følgende argumenter:

- I forhold til markedet er omstillingen til elbiler godt på vej, og er i høj grad er med til at drive sig selv. Ladegarantien på Frederiksberg er stort set opnået og flere lademuligheder er på vej i forhold til de kommende udbud på området.
- Elbiler bliver fra 1. oktober ikke mere fritaget for betalingsparkering med den nye parkeringsordning.
- Forvaltningen vil ikke kunne følge med initiativet, der kræver opsætning af flere hundrede skilte om året, da der ikke er kapacitet til at kunne opsætte den mængde skilte, hverken på nuværende tidspunkt eller i fremtiden.
- Skiltene til reservation af pladser fylder i byrummet, ligesom de ofte tager plads på fortovet, da det mange steder er eneste sted at placere dem.
- Det er meget omkostningstungt at reservere bilparkeringspladser i det antal, som initiativet vil kræve, og dertil kræver det en stor mængde materialer (tavler + galger), som ikke umiddelbart vil kunne genbruges til andre formål

efterfølgende.

- Forvaltningen har modtaget et stort antal henvendelser fra borgere, der er uforstående overfor initiativet med reservation af pladser til elbiler uden lademulighed.

Det foreslåes endvidere, at det tilstræbes på sigt at omsætte de nuværende reserverede pladser til elbilspladser med ladestandere gennem de kommende udbud på området, og at de nuværende reserverede pladser omdannes til traditionelle bilparkeringspladser i takt med, at der etableres det samme antal elbilspladser med ladestandere.

#### *Forslag til generelle justeringer og opdateringer*

Som udgangspunkt foreslås strategien i øvrigt bibeholdt i dens nuværende form og kun justeret på de områder, der er påkrævet, herunder:

- Det foreslås, at indsatsområdet "den private bilpark" flyttes frem som det første indsatsområde i strategien.
- Indledningen tilpasses med referencer til nye beslutninger, f.eks. strategi for ren luft og støjhandlingsplanen. Desuden tilføjes et kort afsnit om strategien som en opdateret udgave af en tidligere version og en forklaring af betydningen af "emissionsfri drivmidler". Generelt går begrebet "emissionsfri drivmidler" igen flere steder i strategien. Emissionsfri dækker over drivmidler, som er fossilfri, men derudover heller ikke udleder NOx og partikler lokalt. Nogle steder erstatter "emissionsfri drivmidler" "grønne drivmidler", som er en bredere betegnelse, der også kan dække eksempelvis HVO. Andre steder er emissionsfri tilføjet som et supplement til el for ikke at udelukke andre miljøvenlige teknologier med ikke skadelige emissioner som f.eks. brint, der kan vise sig at blive løsningen for nogen køretøjstyper.
- Generelt er alle indsatsområder opdateret, så alle tidligere målsætninger er indsat i en boks, mens gældende målsætninger indsættes som i gældende version af strategien.
- I strategiens angivelse af opfølgning er målsætninger for 2025 og 2030 indsat, målemetode er angivet, ligesom der er lavet mindre justeringer af brødteksten.

#### *Oversigt over forslag til justeringer og opdateringer under hvert indsatsområde*

##### *Kommunens egne køretøjer*

Målsætning Eksisterende målsætning foreslås fastholdt, idet der tilføjes "...eller andre emissionsfri drivmidler" til sidst.

Initiativer Mindre justeringer foreslås som vist i bilagsmaterialet.

Tekst Teksten er justeret på baggrund af udviklingen under indsatsområdet.

##### *Udbudt kørsel*

Målsætning Eksisterende målsætninger foreslås fastholdt, idet der tilføjes "...eller andre emissionsfri drivmidler" til sidst i målsætning for udbud af befordring samt at "grønne drivmidler" erstattes af "emissionsfri drivmidler" i målsætning for kørsel i udbud af varer og tjenesteydelser.

Initiativer Mindre justeringer foreslås som vist i bilagsmaterialet.

Tekst Teksten er justeret på baggrund af udviklingen under indsatsområdet.

##### *Kollektiv transport*

Målsætning Eksisterende målsætning foreslås fastholdt, idet "grøn brint" erstattes af "andre emissionsfri drivmidler".

Initiativer Initiativerne foreslås fastholdt, som de er.

Tekst Teksten er justeret på baggrund af udviklingen under indsatsområdet.

## *Den private bilpark*

Målsætning Eksisterende målsætning for ladeinfrastruktur foreslås opdateret med to nye målsætninger i 2025:

- "alle borgere har maksimalt 1 km til nærmeste offentligt tilgængelige lynladestander"
- "der er mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- og plug-in hybridbil".

Initiativer Det foreslås, at initiativet om at reservere bilparkeringspladser til elbiler uden ladestander i forholdet 1:1,5 ikke videreføres og øvrige justeringer foreslås som vist i bilagsmaterialet.

Tekst Teksten er justeret på baggrund af udviklingen under indsatsområdet. Det foreslås, at princip om løbende omsætning af elbilspladser uden lademulighed beskrives i teksten.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at forslag til opdatering af elbilstrategien bygger videre på visionen om at blive Danmarks Elbilby nr. 1, og at opdateringen lever op til formålet om, at strategien er et levende dokument, der opdateres i takt med udviklingen. Det vurderes endvidere, at de foreslåede væsentlige justeringer, som er fremhævet i sagen, bidrager til, at Frederiksberg Kommune fortsat arbejder målrettet for at sikre incitamentet til en grøn omstilling af bilparken hurtigst muligt.

## **Økonomi**

Der er ikke afsat midler i indeværende eller kommende budgetter til finansiering af bilparkeringspladser til elbiler uden lademulighed. Der er afsat midler til finansiering af de sidste pladser med lademulighed, som bliver etableret i løbet af 2023.

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

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

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

## **Historik**

### **Indstilling 21. august 2023, pkt. 130:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

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

**Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 21. august 2023, pkt. 130:**

Sagen blev udsat efter drøftelse. Forvaltningen blev anmodet om et oplæg med en vurdering af realismen i af fastlægge et mål om højere andel af elbils-ejerskab i 2030, samt om afstandsmålet til ladepunkt kan justeres fra 250 til 125 meter, eller evt. et andet mål knyttet til befolkningstætheden, samt at kapacitetsmålet for antal ladepunkter pr. elbil skal kvalificeres yderligere.

**Bilag**

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

Bilag 2 - Elbilstrategi - Frederiksberg Elbilby nr. 1

Bilag 3 - Elbilstrategi - Justerede målsætninger 2021

Bilag 4 - Udkast til opdatering af elbilstrategien\_V5

Bilag 5 - Udkast til opdatering af elbilstrategien\_V5\_med track-changes

# Punkt 162: Status på delebiler og justering af praksis

05.09.00-G01-28-23

## Resume

I denne sag forelægges udvalget den årlige status på delebilsområdet, og herudover lægges der op til at udvalget drøfter og tager beslutning om, hvorvidt praksis og proces for tildeling af faste stampladser skal ændres som foreslået af forvaltningen, og om gældende ramme for faste stampladser skal øges. Endelig orienteres udvalget om resultaterne af en række fokusgruppeinterviews om delebiler.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen planlægger et møde mellem Go-More og formanden for udvalget.

## Indstilling

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller,

1. at udvalget tager status på delebilsområdet samt resultatet af fokusgruppeinterviews til efterretning
2. at ny proces for tildeling af faste stampladser samt vilkår for tildeling af faste stampladser godkendes
3. at udvalget godkender principbeslutning om, at nye operatører altid vil kunne tildeles 15 faste stampladser ved opstart, udover den gældende ramme - og
4. at rammen for faste stampladser i 2024 øges med 60

## Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 21. august 2021 sagen efter drøftelse.

Udvalget anmodede på mødet d. 21. august om, at det som tillæg til sagen besluttes, at udvalget vil blive forelagt en sag, hvis behovet for delebilspladser øges udover den afsatte ramme.

For at imødekomme dette, foreslår forvaltningen, at udvalget vil få forelagt en sag efter en gennemført ansøgningsrunde, såfremt der i forbindelse med ansøgningsrunden har været større efterspørgsel på delebilspladser fra operatørerne, end den ramme, der var afsat. Dette vil give mulighed for, at udvalget frem mod næste ansøgningsrunde evt. kan justere rammen yderligere. Det skal bemærkes, at der ikke er afsat særskilte midler til finansiering af delebilspladser, og det vil være begrænset, hvor mange pladser der hvert år kan etableres inden for puljen til skilte og afmærkning. Det vurderes, at der som udgangspunkt kan reserveres 60 nye delebilspladser om året inden for allerede afsatte midler i pulje til skiltning og afmærkning. Hvis efterspørgslen overstiger dette, og efterspørgslen ønskes imødekommet, bør der derfor afsættes yderligere midler i budgettet.

### *Tidligere sagsfremstilling (21. august 2023)*

Frederiksberg Kommune arbejder for at fremme delebiler med henblik på at understøtte omstillingen til mere aktive og bæredygtige transportformer, og for at reducere antallet af biler i byen. I udkast til mobilitetspolitik for Frederiksberg Kommune indgår delebiler og samkørsel i visionen som et attraktivt alternativ ved behov for individuel bil, ligesom det under principper for planlægning er formuleret, at Frederiksberg Kommune skal øge kendskabet til og give mulighed for at bruge bil uden at eje bil. Det er aftalt, at udvalget hvert år får en status på delebilsområdet og herunder tager stilling til, om rammen eventuelt skal udvides.

### *Status på delebilsområdet*

Nedenstående operatører er i juni 2023 godkendt til at operere på Frederiksberg:

- Bybiler: GreenMobility, SHARE NOW og GoMore
- Delebil med fast stamplads: LetsGo, KINTO Share, Hyre og GoMore.
- Bybiler er delebiler uden fast stamplads - som bilag til sagen findes en kort beskrivelse, som opridser forskellen på de to koncepter.

I dag er rammen for faste stampladser 120. Hertil kommer yderligere 15 pladser kun til el-delebiler. Rammen for faste stampladser blev senest besluttet fordoblet fra 60 til 120 på Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalgets møde den 7. februar 2022. Før dette blev rammen senest hævet i marts 2015. De 15 pladser til el-delebil, som er tilføjet til rammen, er en del af projektet "klimavenlig parkering", som blev vedtaget i Magistraten den 4. maj 2020. I juni 2023 er den ordinære ramme

på de 120 pladser opbrugt, mens der fortsat er 13 pladser tilbage i rammen for el-delebiler. Der er således stigende interesse fra delebilsoperatører.

#### *Nuværende proces for godkendelse af delebilsoperatører og tildeling af faste stampladser*

Den nuværende proces for godkendelse af delebilsoperatører og tildeling af faste stampladser forløber som følger:

- En operatør henvender sig til Frederiksberg Kommune med ansøgning om at blive godkendt
- Forvaltningen vurderer på baggrund af delebilskonceptets "vilkår og betingelser", om konceptet lever op til definition af delebil jf. § 9 i bekendtgørelse om parkering på offentlige veje. Operatører godkendes enten som operatør af bybiler eller debiler med fast stamplads, idet det har betydning for hvilke licenser operatøren senere kan søge, samt hvorvidt operatøren kan søge om faste stampladser
- Når en operatør er blevet godkendt, kan der søges hhv. bybilslicenser eller delebilslicenser til biler i flåden
- Efter godkendelse og tildeling af rette licens, kan en operatør søge om faste stampladser. Forvaltningen bedømmer ansøgning om faste stampladser og tildeler ud fra den politisk besluttede ramme. Ansøgnings- og tildelingsproces fungerer derfor ud fra et først-til-mølle-princip.

I Frederiksberg Kommune er det udover operatører af debiler med fast stamplads besluttet også at give bybilsoperatører mulighed for at blive godkendt, og dermed få adgang til at søge bybilslicenser. Ikke alle kommuner giver mulighed for dette, f.eks. er det kun operatører af debiler med fast stamplads, der kan blive godkendt og søge særlige licenser i Københavns Kommune. For begge koncepter gælder i dag i Frederiksberg Kommune, at der ikke er et fastsat loft for, hvor mange licenser der kan søges og tildeles. Der er derfor udstedt væsentligt flere licenser, end der er by- og debiler på Frederiksberg. For bybiler gælder, at der ofte vil være et højt antal biler i flåden, uden at en stor del af disse parkerer på Frederiksberg på samme tid. For debiler gælder, at flere operatører søger licenser til biler, som har fast stamplads uden for Frederiksberg. Det giver en fleksibilitet for operatøren, der let kan flytte rundt på bilerne efter behov, samtidig med, at det kan være en fordel for brugerne, at de kan gøre stop væk fra stampladsen, uden at skulle tænke på parkering. Forvaltningen vurderer, at debiler med fast stamplads uden for Frederiksberg sjældent vil parkere på Frederiksberg.

#### *Forslag til ny proces for tildeling af faste stampladser*

På baggrund af markant stigende interesse fra delebilsoperatører, vurderer forvaltningen, at den gældende proces for tildeling af faste stampladser ikke længere er tidssvarende. Forvaltningen foreslår derfor en ny proces, der beskrives nedenfor:

- Som en del af den årlige status på delebilsområdet, træffer udvalget beslutning om eventuel forøgelse af rammen for det kommende år.
- De pladser, som det evt. er besluttet at hæve rammen med, tildeles gennem to ansøgningsrunder, hvor alle godkendte operatører af delebil med fast stamplads har mulighed for at deltage. Ansøgningsrunderne vil som udgangspunkt ligge i starten af året og efter sommer, da dette giver mulighed for at opsætte skilte i løbet af foråret og igen inden årets afslutning.
- Ved ansøgningsrunderne vil alle operatører som udgangspunkt kunne få tildelt det samme antal faste stampladser, men er der en operatør der ønsker færre pladser end det mulige, vil de resterende pladser blive fordelt ligeligt blandt øvrige operatører, der har søgt om pladser.

Forvaltningen foreslår endvidere, at der vedtages en række vilkår som følger med tildeling af faste stampladser. Forslag til vilkår er vedhæftet som bilag. Vilkårene indebærer blandt andet, at en plads vil blive frataget den operatør, som oprindeligt fik pladsen tildelt, hvis pladsen er ubenyttet i 6 måneder eller mere (I dag gennemgår forvaltningen hver måned delebilspadserne og vil i en periode hvor en fast stamplads er ubenyttet, sætte en pose over skiltet efter dialog med operatøren, så pladsen i perioden kan anvendes som almindelig parkeringsplads). Dertil foreslås det, at en tildeling som udgangspunkt vil gælde i 3 år, med mulighed for forlængelse. Som udgangspunkt vil tildeling af faste stampladser blive forlænget.

Forvaltningen foreslår dertil, at der tages en principbeslutning om, at nye operatører, som godkendes som operatør af debiler med fast stamplads på Frederiksberg, altid vil kunne tildeles 15 faste stampladser uden for rammen. Efterfølgende vil operatøren ligeledes kunne indgå i de formelle ansøgningspuljer på lige fod med eksisterende operatører. De 15 pladser skal kunne tildeles, som en mulighed for, at en ny operatør har mulighed for at kunne etablere en egentlig flåde på Frederiksberg fra start, som ellers vil kunne tage lang tid, hvis operatøren kun har mulighed for at indgå i de løbende ansøgningsrunder. Det bemærkes at GoMore netop er godkendt som ny operatør af debiler med fast stamplads, og at GoMore derfor vil blive tildelt 15 pladser, såfremt udvalget vedtager princippet.

Forvaltningen foreslår endvidere, at den ordinære ramme for faste stampladser i 2024 øges med 60 pladser, så rammen er på i alt 180 pladser, og at tildeling af disse pladser følger forslag til ny proces for tildeling med ansøgningsrunder i 2024.

### *Omstilling til elbiler*

Langt størstedelen af bybilerne er i dag elbiler, og det forventes, at de resterende biler på sigt også vil omstilles til el. Delebiler med fast stamplads er som udgangspunkt ikke elbiler, men operatørerne har et ønske om at omstille til elbiler på sigt. Operatører af debiler med fast stamplads oplyser, at det ikke er hensigtsmæssigt at udskifte flåden med el-delebiler, hvis der ikke er tilsluttet en ladestander til den faste stamplads. Der har ikke tidligere været en fastlagt praksis for, hvordan faste stampladser kunne udstyres med en ladestander, men af et ministersvar til transportudvalget af 21. marts 2023 fremgår det, at ladestanderne forbeholdt el-delebiler ikke betragtes som offentligt tilgængelige, og dermed ikke er omfattet af kravene i AFI-loven. Det betyder, at kommunen har mulighed for at give tilladelse til opsætning af ladestanderne efter vejlovens § 80. I 2023 og 2024 åbnes der for ansøgning om tilskudsmidler til blandt andet opsætning af ladeinfrastruktur forbeholdt el-delebiler, som er afsat med aftalen om Infrastrukturplan 2035. Forvaltningen har derfor forventning om, at der vil indkomme ansøgninger herom, og at dette vil fremme omstillingen af debiler med fast stamplads til el.

### *Fokusgrupper om brug af debiler*

I november 2022 har Frederiksberg Kommune fået gennemført fokusgruppeinterviews om bilisters brug af og præferencer i forhold til privatbil og potentiale for debil. Interviewene er udarbejdet på baggrund af beslutning i sagen om evaluering af projekt om delemobilitet i svømmehalskvarteret, som blev forelagt Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget den 7. februar 2022. Fokusgruppeinterviews og opsamling er gennemført af Rambøll, og opsamlingen er vedhæftet sagen som bilag.

Der er i alt gennemført fire fokusgrupper med 5-8 deltagere i hver. Tre af grupperne var udelukkende sammensat af beboere i svømmehalskvarteret, mens den sidste gruppe bestod af beboere fra andre steder på Frederiksberg. I opsamlingen er der på baggrund af udsagn fra deltagerne beskrevet fem "personer". Under hver person er der beskrevet forskellige behov og præferencer, som karakteriserer denne person, og er med til at give udtryk for, hvilket potentiale der er for debiler.

Rambøll vurderer i undersøgelsen, at de to typer "pendleren" og "bilelskeren" har mindst potentiale for at skifte privatbilen ud med debil. "Pensionisten" oplever som udgangspunkt ikke debil som en løsning, men det kan bunde i manglende viden eller erfaring. De største potentialer ligger hos typen "børnefamilie" og "sommerhusejere", som dog begge oplever, at den største barriere for dem er prisen.

Undersøgelsen kan bruges som baggrundsviden i fremtidige projekter der vedrører debiler, ligesom undersøgelsens konklusioner kan anvendes i fremtidig kommunikation til borgerne om mulighed og potentiale med debiler.

### *Forvaltningens vurdering*

Forvaltningen vurderer, at der er behov for en justering af gældende praksis for tildeling af faste stampladser til debiler, da interessen og markedet for debiler med fast stamplads er vokset markant de sidste år. Forvaltningen vurderer, at den foreslåede praksis og principper, samt forslag til vilkår bedst tilgodeser forskellige interesser og tager højde for udviklingen af markedet for debiler. Forvaltningen vurderer endvidere, at omstillingen af debiler til el vil øges med muligheden for, at kommunen kan give tilladelse til opsætning af ladeinfrastruktur tilknyttet faste stampladser via vejloven, og at den statsligt afsatte pulje hertil vil accelerere udviklingen. Ligeledes vurderes det, at de gennemførte fokusgruppeinterviews er brugbare i forvaltningens videre arbejde med debilsområdet.

## **Økonomi**

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser. Omkostninger forbundet med reservation af yderligere faste stampladser til debiler afholdes af de allerede afsatte midler til skilte og afmærkning.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Historik**

### **Indstilling 21. august 2023, pkt. 126:**

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller,

1. at udvalget tager status på debilsområdet samt resultatet af fokusgruppeinterviews til efterretning
2. at ny proces for tildeling af faste stampladser samt vilkår for tildeling af faste stampladser godkendes

3. at udvalget godkender principbeslutning om, at nye operatører altid vil kunne tildeles 15 faste stampladser ved opstart, udover den gældende ramme
4. at rammen for faste stampladser i 2024 øges med 60

**Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 21. august 2023, pkt. 126:**

Sagen blev udsat efter drøftelse.

**Bilag**

Delebilskoncepter på Frederiksberg

Udkast til vilkår

Bilister i (og udenfor) Svømmehalskvarteret\_V4.pdf

# **Punkt 163: Orientering om konsekvenser af manglende høring mv. i forbindelse med indførelse af betaling for fortovsrenhold samt indstilling om fornyede beslutninger om renholdelse af offentlige fortove og stier i Frederiksberg Kommune.**

05.07.00-G01-7-23

## **Resume**

Frederiksberg Kommune har med virkning fra den 1. juli 2023 besluttet at opkræve betaling fra grundejere for renholdelse af offentlige fortove ud for deres ejendomme. Ved en fejl er der ikke foretaget partshøring af grundejerne, og der er ikke givet klagevejledning ved meddelelse af afgørelserne. Forvaltningen er desuden blevet opmærksom på, at tidligere beslutninger og gældende regulativ for vintervedligeholdelse, glatførebekæmpelse og renholdelse af veje ikke tilstrækkeligt klart pålægger grundejerne forpligtelsen til renholdelse i henhold til vejlovens § 64, stk. 1. Med denne sag indstilles det derfor, at der træffes principiel beslutning efter vejlovens § 64, stk. 1, om, at grundejere, udover vintervedligeholdelse og glatførebekæmpelse, også skal renholde fortov og sti ud for deres ejendom. I forlængelse heraf indstilles det, at der træffes principiel beslutning efter vejlovens § 72, stk. 1, om, at denne forpligtelse til renholdelse udføres ved kommunens foranstaltning for grundejernes regning med henblik på at sikre en ensartet og høj standard af renholdelse.

## **Beslutning**

Miljø- og Trafikudvalget

1. tog orienteringen om manglende partshøring og klagevejledning og proces for at rette op herpå til efterretning,
2. træffer principiel beslutning efter vejlovens § 64, stk. 1, om, at grundejere skal renholde offentligt fortov og sti ud for deres ejendom,
3. træffer principiel beslutning efter vejlovens § 72 stk. 1, om, at denne forpligtelse til renholdelse udføres ved kommunens foranstaltning for grundejernes regning med henblik på at sikre en ensartet og høj standard af renholdelse,
4. godkender et nyt udkast til regulativ for vintervedligeholdelse, glatførebekæmpelse og renholdelse af veje - og
5. giver forvaltningen bemyndigelse til, efter partshøring, at træffe de konkrete afgørelser over for grundejerne på baggrund af udvalgets principielle beslutninger i henhold til vejlovens §§ 64 og 72.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at udvalget:

1. tager orienteringen om manglende partshøring og klagevejledning og proces for at rette op herpå til efterretning,
2. træffer principiel beslutning efter vejlovens § 64, stk. 1, om, at grundejere skal renholde offentligt fortov og sti ud for deres ejendom,
3. træffer principiel beslutning efter vejlovens § 72 stk. 1, om, at denne forpligtelse til renholdelse udføres ved kommunens foranstaltning for grundejernes regning med henblik på at sikre en ensartet og høj standard af renholdelse,
4. godkender et nyt udkast til regulativ for vintervedligeholdelse, glatførebekæmpelse og renholdelse af veje - og
5. giver forvaltningen bemyndigelse til, efter partshøring, at træffe de konkrete afgørelser overfor grundejerne på baggrund af udvalgets principielle beslutninger i henhold til vejlovens §§ 64 og 72.

## **Sagsfremstilling**

Frederiksberg Kommune har tidligere besluttet, at kommunen med virkning fra den 1. juli 2023 skal opkræve betaling fra grundejere for renholdelse af offentlige fortove og stier ud for deres ejendom. Beslutningen blev implementeret i kommunens regulativ for vintervedligeholdelse, glatførebekæmpelse og renholdelse af veje, godkendt på Kommunalbestyrelsens møde d. 23. januar 2023.

Vejlovens § 72, stk. 1, giver kommunen mulighed for, som vejmyndighed, at lade forpligtelser, der er pålagt grundejere efter lovens § 64, stk. 1, helt eller delvist udføre ved kommunens foranstaltning for grundejerens regning. De forpligtelser, som kommunen kan pålægge grundejere efter § 64, stk. 1, omfatter bl.a. at renholde offentlige fortove og stier ud for ejendommen. Vejmyndigheden skal i den forbindelse følge udbudsproceduren i vejloven § 137.

I 1971 pålagde Frederiksberg Kommune efter dagældende vejlovgivning grundejerne grænsende til de offentlige veje og stier at renholde, glatførebekæmpe og fjerne sne på de offentlige fortove og stier, der grænser op til ejendommene.

Snerydning og renholdelse skulle dog udføres af kommunen mod grundejernes betaling af en vejafgift.

Senere besluttede Kommunalbestyrelsen den 22. november 1999, at bestemmelsen om grundejernes betaling af vejafgift skulle udgå af kommunens bekendtgørelse om vintervedligeholdelse m.v. for såvel offentlige veje som for private fællesveje. Vejafgiften fra grundejere ved offentlige veje blev derfor opkrævet for sidste gang i vinteren 1999-2000, og kommunen påtog sig herefter i praksis renholdelsesforpligtelsen uden at opkræve betaling, mens grundejerne skulle stå for vintervedligeholdelse og glatførebekæmpelse.

Efter forvaltningens opfattelse fremgår det ikke med fornøden klarhed af de senere regulativer vedtaget af Kommunalbestyrelsen og de politiske beslutninger, der ligger til grund for disse, at renholdelsesforpligtelsen fortsat er pålagt grundejerne i medfør af vejlovens § 64, stk. 1. Dette gør sig også gældende for regulativet vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 23. januar 2023.

Det er derfor nødvendigt, at udvalget træffer principiel beslutning om, at grundejere – udover vintervedligeholdelse og glatførebekæmpelse – også skal pålægges at renholde fortov og sti ud for deres ejendom, jf. vejlovens § 64, stk. 1. I forlængelse heraf indstilles, at udvalget træffer principiel beslutning om, at grundejernes forpligtelse til renholdelse udføres ved kommunens foranstaltning for grundejernes regning med henblik på at sikre en ensartet og høj standard af renholdelse, jf. vejlovens § 72, stk. 1.

Der vedlægges derfor også et nyt udkast til regulativ til udvalgets godkendelse, som ved sin offentliggørelse på kommunens hjemmeside blandt andet oplyser om ovennævnte principielle beslutninger i henhold til §§ 64 og 72. Regulativet er forhandlet med politiet, som vender tilbage skriftligt den 25. september 2023, jf. vejlovens § 64, stk. 1 og § 65, og vil træde i kraft ved offentliggørelsen. Retsvirkningerne af ovennævnte principbeslutninger træder dog først i kraft over for borgerne ved de konkrete afgørelser, jf. nærmere nedenfor.

Kommunens indførelse af den nye renholdelsesordning har baggrund i en flertalsbeslutning i Magistraten den 21. marts 2022, og denne er som nævnt efterfølgende implementeret ved Kommunalbestyrelsens godkendelse den 23. januar 2023 af nyt regulativ om vintervedligeholdelse og almindelig renholdelse af veje i Frederiksberg Kommune. Der har været gennemført udbud, som blev vundet af FGV, og der er foretaget opmålinger af fortovsarealer ud for alle berørte ejendomme.

I andet kvartal 2023 har grundejerne modtaget meddelelse om den nye ordning og efterfølgende meddelelse om opkrævninger (over ejendomsskattebilletten) baseret på de konkrete opmålinger. Grundejerne er som følge af en fejl i forvaltningens vurdering af den forvaltningsretlige proces ikke blevet partshørt forinden udsendelsen af meddelelserne, og der er ikke givet klagevejledning.

På baggrund af en konkret klage indsendt via kommunens borgerrådgiver har forvaltningen foretaget en juridisk vurdering af sagen. Forvaltningen er enig med borgerrådgiver i, at konkrete beslutninger om opkrævning efter vejlovens § 72, stk. 1, skal træffes ved forvaltningsretlige afgørelser over for de berørte grundejere efter partshøring af disse og med klagevejledning til Vejdirektoratet. Vurderingen har støtte i Vejdirektoratets praksis og bl.a. Vejledningen til vejloven.

Den manglende partshøring bevirker, at afgørelserne (meddelelserne) efter § 72, stk. 1, i forhold til alle berørte grundejere lider af en retlig mangel og som udgangspunkt er ugyldige. En forudsætning for at træffe afgørelse efter § 72 er desuden, at grundejerne er pålagt forpligtelsen efter § 64, stk. 1. Da denne forudsætning ikke er klart nok til stede, jf. ovenfor, er afgørelserne også af denne grund som klart udgangspunkt ugyldige.

Forvaltningen vil derfor – under forudsætning af udvalgets principielle beslutninger i henhold til denne indstilling - iværksætte følgende:

- Forvaltningen sender meddelelse til alle grundejere, som har modtaget opkrævning, om, at den tidligere afgørelse om opkrævning tilbagekaldes, og at der vil ske tilbagebetaling af beløb, som er betalt for renholdelse i tidsrummet, indtil opkrævning vil kunne ske på grundlag af nye afgørelser efter vejlovens §§ 64 og 72.
- Samtidigt gennemføres partshøring af alle ejere af ejendomme, som omfattes af de principielle beslutninger om kommunens pålæg af renholdelsesforpligtelsen samt udførelse af renhold mod betaling i henhold til vejlovens §§ 64 og 72. Grundejerne gives en frist på som udgangspunkt 14 dage til at komme med evt. bemærkninger til afgørelsesgrundlaget (fristen må evt. skulle forlænges i tilfælde, hvor en grundejer anmoder om frist til at komme med udtalelse). Høringsgrundlaget er de samme oplysninger om arealopmåling mv., som indgik i de tidligere meddelelser om opkrævning.

- Efter udløb af høringsfristen og vurdering af høringssvar træffes der over for alle berørte grundejere nye fremadrettede afgørelser efter vejlovens § 64, stk. 1 og § 72, stk. 1. De nye afgørelser vil indeholde sagsfremstilling, begrundelse og vejledning om klageadgang til Vejdirektoratet.
- Da 98 % af alle ejendomsejerne allerede har betalt sin ejendomsskat til tiden, herunder det omtalte fortorvsgebyr, vil forholdet blive berigtiget på den næstkommende bidragsbillet, jf. princippet i den kommunale ejendomsskattelevs § 29, stk. 3, og således blive reguleret i første kvartal 2024. Der vil være en manuel proces i forhold til de ejendomme, der er blevet handlet i perioden.

Forvaltningen er samtidig blevet opmærksom på, at der på 123 ejendomme er tinglyst deklARATIONER (såkaldte "fortovsdeklARATIONER"), hvor kommunen aftalemæssigt har påtaget sig vedligeholdelsesforpligtelsen for det offentlige fortov mod retten til at etablere offentligt fortov på arealer, som fortsat hører matrikulært til grundejernes ejendomme. Forvaltningen anslår, at det drejer sig om et beløb på ca. 409.476,71 kr. om året, der således ikke kan opkræves betaling for, og som derfor heller ikke er blevet opkrævet.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at principbeslutningen, og de efterfølgende konkrete afgørelser, om at pålægge grundejere renholdelsesforpligtelsen af offentlige fortove og stier kan træffes med hjemmel i vejlovens § 64. Forpligtelsen kan pålægges grundejere, hvis ejendom grænser op til offentlig vej og sti, jf. vejlovens § 64, stk. 1, og omfatter fortov og sti, som ligger i ubrudt forlængelse af en adgang til ejendommen, dog kun i en bredde af maksimalt 10 m og for det til ejendommen nærmest liggende fortovs- eller stiareal, jf. vejlovens § 64, stk. 2. Det vurderes generelt at være forsvarligt og proportionalt, at grundejerne pålægges denne forpligtelse.

Forvaltningen vurderer desuden, at det er nødvendigt, at renholdelsen udføres ved kommunens foranstaltning for grundejernes regning, jf. vejlovens § 72, stk. 1, hvis der fortsat skal sikres et ensartet og højt niveau af renholdelse, hvilket hidtil har været højt prioriteret i kommunen. Vigtigheden af dette formål vurderes fortsat at gøre sig gældende, og dette i hele kommunen, der er meget tæt befolket, og hvor de offentlige fortove og stier derfor betjener en stor kreds af borgere. På den baggrund vurderer By-, Kultur- og Miljøområdet, at de principielle beslutninger efter vejlovens §§ 64 og 72 bør gælde for alle offentlige fortove og stier i kommunen, hvorved en både ensartet og kvalitetsmæssig høj standard af renholdelsen kan opretholdes i hele kommunen.

### **Økonomi**

Med baggrund i denne beslutning vil der kunne opkræves for renholdelse med virkning fra det tidspunkt, hvor der er truffet konkrete afgørelser, dog med undtagelse af de ejendomme, hvor der er tinglyst ovennævnte fortovsdeklARATIONER. Dette forventes på nuværende tidspunkt at kunne ske med virkning fra 1. november, eventuelt 1. december 2023. Opkrævningen for november/december 2023 vil have forfald samtidig med de øvrige ejendomsrelaterede gebyrer for 2024 i 1. kvartal 2024.

Der vil ske tilbagebetaling af det for meget opkrævede beløb via bidragsbilletten for 2024, hvor forholdene bliver berigtiget.

I alt forventes det, at der tilbagebetales 2.300.152,39 kr., hvis ordningen kan træde i kraft 1. november 2023, alternativt forventes tilbagebetalt 2.875.190,49 kr., hvis ordningen træder i kraft 1. december.

Det anslåede beløb på 409.476,71 kr. til renholdelse foran ejendomme med deklARATIONER er der ikke i den nuværende ordning finansiering til, hvorfor der bør findes finansiering hertil.

De økonomiske konsekvenser, herunder udfordringen med ejendomme med deklARATIONER, vil desuden blive håndteret i 3. forventet regnskab.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

### **Bilag**

## Regulativ om vintervedligeholdelse og almindelig renholdelse af veje i Frederiksberg Kommune (2)

# Punkt 164: Orientering om anmodning fra Frederiksberg Forsynings bestyrelse vedrørende de fælles kommunale skybrudsprojekter

05.01.02-G01-2-22

## Resume

Udvalget orienteres med denne sag om en henvendelse fra Frederiksberg Forsynings bestyrelse, hvor Magistraten og Kommunalbestyrelsen anmodes om at øge prioriteringen af miljømæssige forhold ved anlæg af skybrudsprojekter. I anmodningen er der i særlig grad lagt vægt på reduktion af CO<sub>2</sub>-aftrykket. Udvalget orienteres endvidere om forvaltningens bemærkninger hertil.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen, idet udvalget anmodede forvaltningen om at belyse hvilke dele, som kan takstfinansieres samt, at der er tale om miljømæssig bæredygtighed i bred forstand og ikke alene CO<sub>2</sub>.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,  
at udvalget tager orienteringen til efterretning.

## Sagsfremstilling

Klima-, Plan- og Boligudvalget udsatte sagen på mødet den 18. september 2023.

### *Tidligere sagsfremstilling (18. september 2023)*

Frederiksberg Forsynings bestyrelse sendte den 7. juni 2023 en anmodning til Magistraten og Kommunalbestyrelsen jf. bilag, hvori de efterspørger et øget fokus på primært reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen ved anlæg af de kommunale skybrudsprojekter.

### *Status på arbejdet med CO<sub>2</sub>-aftrykket ved anlæg af skybrudsprojekter*

Det igangværende arbejde med de kommunale skybrudsprojekter er i høj grad i tråd med de intentioner, der fremlægges i anmodningen fra Frederiksberg Forsyning. Kommunen og Frederiksberg Forsyning samarbejder i dag målrettet om at mindske CO<sub>2</sub>-belastningen, når der vælges løsninger, produkter samt metode til anlæg af skybrudsprojekterne. Det øgede fokus på systematisk at reducere miljøbelastningen ved udførelsen af klimatilpasningsindsatsen er også i fuld overensstemmelse med temarevisionen af Kommuneplan 2021: Grøn omstilling.

I 2020 er der udført beregninger og analyser af to anlagte skybrudsprojekter for at undersøge, hvilke delelementer i projekterne, der har den største CO<sub>2</sub>-udledning. Det har supplerende ført til en efteruddannelse af projektledere med fokus på, hvordan CO<sub>2</sub>-udledningen mindskes under planlægning og anlæg af projekterne.

Derudover arbejdes der målrettet med at fremme emissionsfri arbejdsmaskiner på anlægspladsen f.eks. via samarbejdet med CO-PI (Center for offentlig og privat innovation).

På det årlige fællesmøde mellem Miljø- og Trafikudvalget og Frederiksberg Forsynings bestyrelse i 2022 fremlagde forvaltningen, hvordan der arbejdes med planlægningen af de kommunale skybrudsprojekter ud fra nedenstående prioriteringer:

- Valg af skybrudsløsninger, der udleder mindre CO<sub>2</sub>
- Prioritering af overfladeprojekter fremfor mere CO<sub>2</sub>-belastende anlæg i jorden
- Fremme materialevalg med mindst mulig CO<sub>2</sub>-udledning
- Udforme udbud, der vægter lavere CO<sub>2</sub>-udledning som udvælgelseskriterie

Den øgede viden om CO<sub>2</sub>-aftrykket ved anlæg af skybrudsprojekter har i 2022 desuden ført til, at kommunen har indgået en fireårig rammeaftale ift. levering af regnvandsmagasiner med den lavest mulige CO<sub>2</sub>-udledning jf. ”Årsrapport om klimatilpasning 2022”, som blev behandlet på Miljø- og Trafikudvalgets møde den 5. september 2022.

På det seneste fællesmøde mellem udvalget og Frederiksberg Forsynings bestyrelse den 4. september 2023 blev udvalget og bestyrelsen orienteret om, hvordan kommunen arbejder målrettet med at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet i forbindelse med anlæg af skybrudsprojekterne. Som opfølgning på drøftelsen på dette møde vil forvaltningen arbejde videre med, hvordan bæredygtighedstiltag - som f.eks. valg, der reducerer CO<sub>2</sub>-udslip og øget biodiversitet - bedst kan dokumenteres og afrapporteres på de kommende fællesmøder.

#### *Forslag fra Frederiksberg Forsynings bestyrelse*

I anmodningen fra Frederiksberg Forsynings bestyrelse indgår nedenstående fem konkrete forslag til at sætte yderligere fokus på CO<sub>2</sub>-aftrykket ved anlæg af de kommunale skybrudsprojekter. Nedenfor gengives forslagene samt forvaltningens bemærkninger hertil.

#### 1. at Frederiksberg Kommune i planlægningen af kommende skybrudsprojekter opgør miljøbelastningerne ved etableringen og driften af anlæggene

**Bemærkning:** Der er tidligere udarbejdet livscyklusanalyse (LCA) for anlæggets CO<sub>2</sub>-udledning i anlægs- og driftsfasen for to udført skybrudsprojekter (Lindevangsparken og Skt. Thomas Allé). Erfaringerne herfra viser, at det særligt er fra transport og brugen af jord og stenmaterialer, der udledes CO<sub>2</sub>. Denne og kommende viden vil nemt kunne indarbejdes i designfasen af projekterne.

En opgørelse og dokumentation af, hvor og hvilke valg der er truffet i projektet, vil kunne registres i en CO<sub>2</sub>-log som udarbejdes løbende under projektet. Alternativet ville være, at der udføres en fuld livscyklusanalyse (LCA) i planlægningsfasen af projekterne, hvilket vil være en omfattende og tids- og ressourcekrævende opgave. Der er til dato ikke er erfaringstal nok til at kunne gennemføre en screeningsmetode på planlægningsniveauet, der kan angive miljøpåvirkningen troværdigt.

#### 2. at Frederiksberg Kommune i planlægningen af kommende skybrudsprojekter mindst har to alternative projektforslag, hvor det ene projektforslag er optimeret med henblik på miljømæssig bæredygtighed, herunder udledningen af CO<sub>2</sub> fra anlæg og drift

**Bemærkning:** I 2021 har forvaltningen afprøvet denne metode og udregnet CO<sub>2</sub>-belastningen ved hjælp af LCA-beregninger for to forskellige projektforslag for området omkring Egernevej.

Erfaringen viser, at arbejdet tog tre måneder ekstra i planlægningsfasen og beløb sig til ca. 100.000 kr. i udgifter til konsulenter. Det er p.d.b. vurderingen, at der kan opnås en bedre effekt og bruges færre ressourcer ved, at der undervejs i projektet arbejdes bevidst og metodisk for at opnå det mest mulige bæredygtige projekt. Det vil ske ved at udbrede erfaringer og bevidsthed om miljøbelastningen i de valg, der træffes, samt ved løbende at dokumentere de valg, der træffes i en log.

F.eks. har erfaringen med at traditionelle regnvandsmagasiner, der udleder op til 278 kg. CO<sub>2</sub> pr. tilbageholdt m<sup>3</sup> regnvand ført til, at der efterfølgende er blevet udviklet et nyt produkt. Produktet består primært af genbrugsplast, der udleder 111 kg CO<sub>2</sub> pr. tilbageholdt m<sup>3</sup> vand, og som fremadrettet vil kunne indarbejdes i projekterne.

#### 3. at Frederiksberg Kommune i anlæggelsen af fremtidige skybrudsprojekter har fokus på at håndtere så meget vand som muligt på terræn

**Bemærkning:** Det er et ønske i kommunen at fremme grønne og blå overfladeløsninger som f.eks. skybrudsprojektet i Lindevangsparken. Overfladeprojekterne bliver oftest billigere, og CO<sub>2</sub>-aftrykket mindskes sammenholdt med spildevandstekniske anlæg i jorden. Samtidig skabes der merværdi for borgerne. I praksis har det dog vist sig vanskeligt at anlægge de nødvendige m<sup>3</sup> vand alene i overfladeprojekterne som følge af pladsmangel i byrummet, herunder af hensyn til trafikafvikling, parkeringspladser og tilgængelighed.

#### 4. at rapportering af den miljømæssige bæredygtighed ved etableringen af anlæg og drift af skybrudsanlæg bliver et fast tema i Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Forsynings årlige fælles rapportering af skybrudsindsatsen

**Bemærkning:** Det vil være muligt at integrere en afrapportering af de bæredygtighedsvalg og erfaringer, der er gjort, som et fast tema på de årlige fælles møder.

5. at Frederiksberg Kommune genbesøger de ikke igangsatte projekter i Projektpakke 5 (jf. skybrudspakke 2022 behandlet af Miljø- og Trafikudvalget den 12. juni 2023).

**Bemærkning:** En opgørelse af miljøbelastningen fra skybrudsprojekterne kræver, at projekterne bliver politisk igangsat med tilhørende bevilling, før arbejdet med projektforslagene kan påbegyndes. For skybrudsprojekter, der ikke er påbegyndt, er det således ikke muligt at opgøre en sådan vurdering, da der ikke er bevilliget midler til projektet og dermed ikke udarbejdet et projektforslag.

*Forslag om øget fokus på at mindske CO<sub>2</sub>-aftryk*

På nationalt niveau er der endnu ikke blevet udviklet en standardmetode for opgørelsen af CO<sub>2</sub>-påvirkningen af anlæg i planlægningsfasen. Det gør opgaven med at beregne og dokumentere CO<sub>2</sub>-belastningen på skybrudsprojekterne særdeles ressourcekrævende, hvis kommunen skal udvikle sin egen metode.

Samtidigt er der et tidspres for at gennemføre skybrudsprojekter på den såkaldte overgangsordning, der sikrer takstfinansiering frem til 2027. På overgangsordningen indgår der i alt 253 skybrudsprojekter, hvoraf 47 projekter forventes at blive anlagt inden 2027. I rækkefølgeplanen har forvaltningen i samarbejde med forsyningen nøje udvalgt de 47 vigtigste projekter, der bør gennemføres frem til 2027, og som er bedst egnede til overgangsordningen for at kunne skybrudssikre byen.

Såfremt forslagene i anmodningen om udvikling af standarder, opgørelser og beregninger af CO<sub>2</sub>-aftrykket på flere alternative projektforslag samt dokumentation skal gennemføres, vil konsekvensen være, at en betydelig del af de 47 projekter ikke kan gennemføres inden 2027.

Forvaltningen anbefaler derfor, at de fire tidligere godkendte principper, som er nævnt ovenfor, forsat ligger til grund for valg undervejs i udviklingen af skybrudsprojekterne i overensstemmelse med drøftelsen på fællesmødet mellem Miljø- og Trafikudvalget og Frederiksberg Forsynings bestyrelse den 5. september 2022.

Der kan i tillæg hertil udarbejdes en logbog for hvert projekt med begrundelse for de valg, der træffes undervejs i projektfaserne ud fra CO<sub>2</sub>-hensyn. Loggen vil være en systematisk måde at opbygge erfaringer og viden om det enkelte projekts totale CO<sub>2</sub>-aftryk og samtidig sikre transparens.

Forvaltningen vil endvidere følge tæt med i om staten eller øvrige offentlige instanser udvikler en almengældende metode for opgørelsen af miljøpåvirkningen på anlæg i planlægningsfasen.

Det anbefales ligeledes, at udvælgelsen af det bedste løsningsforslag til et anlægsprojekt i et komplekst byrum ikke alene sker ud fra et kriterie om at mindske CO<sub>2</sub>-udledning. Andre hensyn som byrumskvalitet, borgerønsker og trafikafvikling bør også indgå i udformningen af det konkrete anlægsprojekt.

*By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at kommunen i dag arbejder målrettet med at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen ved anlæg af skybrudsprojekter i tæt samarbejde med Frederiksberg Forsyning. Ligeledes vurderes det, at fokus på at reducere CO<sub>2</sub>-aftrykket kan styrkes ved at arbejde efter de omtalte principper. Forvaltningen vurderer endvidere, at der som opfølgning på fællesmødet den 4. september vil blive arbejdet videre med dokumentation og afrapportering på de kommende fællesmøder.

## **Økonomi**

Hvis forslaget fra Frederiksberg Forsynings bestyrelse ønskes gennemført, må der forventes en udgiftsforøgelse for gennemførelse af projekterne på 15-20 pct. på grund af øgede udgifter til løsninger, der ofte er dyre at implementere. En eventuel beslutning om udarbejdelse af alternative forslag, LCA-analyser og dokumentation af CO<sub>2</sub>-forbruget, som foreslået i anmodningen, vil ligeledes kræve en yderligere tilførsel af ressourcer til klimatilpasningsindsatsen.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø-, og Trafikudvalget, Klima-, Plan- og Boligudvalget, Magistraten

## **Historik**

**Indstilling 18. september 2023, pkt. 112:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,  
at udvalget tager orienteringen til efterretning.

**Beslutning fra Klima-, Plan- og Boligudvalget 2022-25, 18. september 2023, pkt. 112:**  
Klima-, Plan- og Boligudvalget udsatte sagen.

## **Bilag**

Kopi af anmodning fra FF