

# **REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 14-08-2023**

**Mødedato** Mandag d. 14. august 2023 kl. 21:01

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Cykelbaner på Frederiksberg Allé.....	4
Status på optimering af bilparkeringspladser.....	9
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og rådmændene Laura Lindal	12
Forslag til beslutning fra rådmand Jan E. Jørgensen og kommunalbestyrelsesmedlem Malene Sandf	14
Evaluering og justering af parkeringsordningen på Frederiksberg.....	16
Status og plan for fuld overgang til styrbar LED-belysning for kommunens vejbelysning.....	19
Åbne idrætsanlæg - bookingforsøg på udvalgte anlæg i udvalgte tidspunkter.....	22
Indtægtsbevilling af midler til busfremkommelighed.....	25
Status på projekterne i Frederiksberg Bymidte.....	26
Evalueringskriterier vedr. udbud om behandling af træaffald.....	28
Orientering om status på reovering af skolegård og erstatningsbilparkeringspladser ved Skolen på	30

## Punkt 111: Meddelelser

00.22.04-P35-16-22

### Sagsfremstilling

#### a. Fællesmøde om status for klimatilpasnings- og skybrudsindsatsen på Frederiksberg

Der holdes hvert år et fællesmøde mellem Miljø- og Trafikudvalget og bestyrelsen for Frederiksberg Forsyning A/S om status på klimatilpasnings- og skybrudsindsatsen. Forvaltningen foreslår, at mødet i 2023 afholdes den 4. september kl. 15.00-15.45.

Mødet vil have følgende indhold:

- Orientering om status for årets arbejde
- Herunder orientering om status for fremdriften af rækkefølgeplanen
  - CO2 og skybrudsprojekter
- Hvordan der bevidst arbejdes med at nedbringe CO2 udledningen ved anlæg af skybrudsprojekterne
  - Orientering om konkrete projekter

Årsrapporten for klimatilpasning 2023 vil blive vedlagt dagsordenpunktet til den 4. september, hvor der umiddelbart efter fællesmødet kl. 15.45 vil blive afholdt et kort ekstraordinært udvalgsmøde.

*Taget til efterretning.*

# Punkt 112: Cykelbaner på Frederiksberg Allé

05.00.00-P20-1-20

## Resume

Frederiksberg Allé er klassificeret som trafikvej, og det har siden 2013 været kommunens målsætning, at der skal etableres cykelstier eller cykelbaner på alle kommunens trafikveje. Etablering af cykelsti/baner på Frederiksberg Allé er imidlertid forbundet med en række dilemmaer og det er hidtil ikke lykkedes at finde en tilfredsstillende løsning. I budget 2023 har aftalepartierne tilkendegivet, at de fortsat er ønsket, at der etableres cykelstier eller cykelbaner på alléen, og derfor forelægges Miljø- og Trafikudvalget til drøftelse de tre muligheder, som forvaltningen finder realistiske, idet sagen argumenterer for at der i givet fald vælges en løsning med cykelbaner, som også er det klart billigste. Alle tre løsninger vil imidlertid påvirke trafikken i området væsentligt enten ved at skabe omvejskørsel og forringelser af den kollektive trafik eller ved at nedlægge et større antal bilparkeringspladser.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget drøftede mulighederne for at etablere cykelbaner på Frederiksberg Allé med baggrund i de i sagen beskrevne løsningsmuligheder, og indstiller til Magistraten at sagen oversendes til budgetforhandlingerne.

Udvalget anmodede om, at forvaltningen forud for budgetforhandlingerne undersøger Slot- og Kulturstyrelsens vurdering af fredningens betydning for scenarie 3, og at forvaltningen undersøger den løbende omsætning på parkerede biler på Frederiksberg Allé.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at udvalget drøfter mulighederne for at etablere cykelbaner på Frederiksberg Allé med baggrund i de i sagen 3 beskrevne løsningsmuligheder.

## Sagsfremstilling

Frederiksberg Allé er en trafikvej, og er derfor omfattet af målsætningen om, at alle trafikveje skal have cykelstier.

Frederiksberg Allé er – trods sin bredde – svær at indplacere cykelstier på. Kørebanen inkl. bilparkering i begge sider af vejen har en bredde på ca. 12 meter, hvilket ikke gør det muligt at skabe plads til både kørebane, parkeringsbaner og cykelsti/bane i acceptabel bredde i begge sider. Det skyldes bl.a., at de brede promenadefortove med i alt fire rækker træer ikke kan indsnevres. Forvaltningen har tidligere udarbejdet 12 forskellige scenarier for indretning af Frederiksberg Allé, som blev præsenteret og behandlet af det tidligere By- og Miljøudvalg d. 19. august 2019 (punkt 273). Kopi af sag er bilagt.

Flere af de for udvalget forelagte scenarier viste sig imidlertid ikke at være mulige, da de af forskellige årsager ikke ville kunne opnå samtykke fra enten politiet eller fra Slots- og Kulturstyrelsen, som er fredningsmyndighed for den fredede allé. Det er bl.a. ikke muligt eller hensigtsmæssigt at gøre brug af de såkaldte parallelgader, ligesom promenadefortovet og træerne ikke kan ændres. Det er derfor ikke muligt at etablere cykelsti eller cykelbane på Frederiksberg Allé uden enten at nedlægge bilparkeringspladser eller ved at ensrette alléen. Der blev derfor dengang ikke truffet nogen beslutning om ændring af forholdene for cyklister.

Med budgetaftalen for 2023 tilkendegav aftalepartierne, at man ønsker at etablere cykelsti eller cykelbaner på Frederiksberg Allé under hensyn til fredningen af alléen. Der er dog ikke afsat budget i 2023 eller i budgetoverslagsårene hertil.

Det er en væsentlig binding for ændringer på Frederiksberg Allé, at den blev fredet i 2018. Fredningen skal sikre de arkitektoniske og kulturhistoriske værdier og et byrum af enestående karakter og stor national betydning. I forbindelse med fredningen anførte Slots- og Kulturstyrelsen, at såvel alléens træer som promenader og den overordnede geometri hører til de bærende fredningsværdier på Frederiksberg Allé. Yderligere anlæg, f.eks. cykelstier, skal således ske uden at forringe de bærende fredningsværdier. Styrelsen finder det vigtigt at fastholde alle træk i anlægget, der styrker den klassiske og symmetriske hovedform. Alle bygge- og anlægsarbejder i det fredede anlæg kræver tilladelse fra styrelsen.

Frederiksberg Allé er i tryghedsanalysen og skolevejsanalysen fra 2022 udpeget som en utryk lokalitet, og der er også fra flere borgeres side udtrykt ønske om, at der her etableres cykelsti eller cykelbane, som vil øge trygheden og trafikikkerheden for cyklister. Der sker dog forholdsvis få uheld på strækningen. I 2017-2021 var der således i gennemsnit ét årligt politiregistreret uheld med personskade.

Frederiksberg Allé rummer både et betydeligt antal boliger, erhverv, butikker, caféer/restauranter samt to teatre. De 306 bilparkeringspladser på selve alléen og dens parallelgader (på strækningen fra Frederiksberg Runddel til Sankt Thomas Plads) er således intenst benyttet – typisk med belægningsprocenter på 100% i aftentimerne, hvilket også gør sig gældende på sidevejene. Løsninger, der nedlægger et større antal bilparkeringspladser, vil i sagens natur presse bilparkeringsituationen yderligere.

Frederiksberg Allé er velbetjent med kollektiv trafik. I 2019 åbnede metrostationen på hjørnet af Platanvej, som samtidig er et knudepunkt for bustrafikken. Linje 7A kører på alléen i begge retninger og skaber bl.a. forbindelse fra metroen til/fra ZOO og det vestlige Frederiksberg, mens linje 9A og 1A krydser alléen ved henholdsvis Platanvej (og metrostationen) og Alhambravej/Kingosgade. Bustrafikken er således forudsat at være tilbringer-trafik til metroen, og det er væsentligt, at en omlægning af trafikken på Frederiksberg Allé ikke forringer muligheden herfor.

### *3 mulige løsninger baseret på cykelbaner*

Med afsæt i tidligere beskrevne og drøftede løsningsmuligheder kan forvaltningen pege på 3 forskellige mulige løsningsmuligheder. Fælles for de 3 løsningsmuligheder er, at der etableres cykelbaner ved hjælp af afmærkning, og at der ikke etableres cykelsti med kantsten. Cykelbanerne giver ganske vidst ikke helt samme tryghed for cyklisterne, og risikoen for parkerede biler og varelevering på cykelbaner er lidt større end på en cykelsti, som har kantsten, men til gengæld vil cyklisterne få en anvist bane at cykle i, som vil skabe en bedre opdelt trafik og større trafiksikkerhed, ligesom der er en række andre fordele ved cykelbane på Frederiksberg Allé:

- Økonomi: Det er langt billigere at afmærke som cykelbaner end at etablere cykelsti, da der bl.a. ikke skal sættes kantsten og etableres nye vejbrønde.
- Fleksibilitet: Ved at etablere cykelbaner i stedet for cykelstier kan hele kørebanen (inkl. bilparkering og cykelbane) anvendes ved eksempelvis arrangementer på alléen, da der ikke er kantsten mellem kørebane og cykelbane. Ligeledes er alléen mere fleksibel, når der eksempelvis er vejarbejde.
- Reversibilitet: Skulle der i fremtiden opstå ønske om at tilbageføre alléen til sin oprindelige indretning kan dette gøres forholdsvist enkelt og billigt, da der bl.a. ikke er sat nye kantsten og nye vejbrønde. Ligeledes kan løsningen altid senere opgraderes til cykelsti med kantsten, hvis der bliver behov eller ønske for det.

Fælles for de 3 løsningsmuligheder er, at de skal opnå samtykke fra både politiet og Slots- og Kulturstyrelsen.

Forvaltningen foreslår, at udvalgets drøftelse baserer sig på følgende 3 løsningsmuligheder:

#### *Løsningsmulighed 1: Cykelbaner og ensretning af Frederiksberg Allé*

En ensretning af Frederiksberg Allé vil give den nødvendige plads til at kunne etablere cykelbaner i den anbefalede minimumsbredde på strækningen fra Frederiksberg Runddel til Kingosgade/Alhambravej, samtidig med at hovedparten af bilparkeringspladserne kan bevares. Forvaltningen foreslår, at strækningen fra Kingosgade/Alhambravej til Vesterbrogade ikke ensrettes for at bevare fremkommeligheden for biler og busser i dette område. Løsningsmulighed 1 omfatter derfor kun strækningen fra Frederiksberg Runddel til Kingosgade/Alhambravej.

En ensretning af Frederiksberg Allé vil give den fornødne plads til at kunne etablere cykelbaner på den angivne strækning, men det vil reducere vejens kapacitet og dermed få betydning for trafikafviklingen i området. Forvaltningen har fået foretaget en trafikmodelberegning, som viser, at en ensretning vil overflytte trafik fra Frederiksberg Allé, og at det primært er Gammel Kongevej som vil få mere trafik, idet det er den nærmeste parallelgående vej. En ensretning af Frederiksberg Allé i østlig retning (mod Vesterbrogade) vil ifølge trafikmodelberegningerne give 10-15% mere trafik på Gammel Kongevej, mens en ensretning i vestlig retning (mod runddelen) vil give ca. 20% mere trafik på Gammel Kongevej. Den ekstra trafik på Gammel Kongevej vil bidrage til øget trængsel, og nedsat fremkommelighed for både biler og busser. Det forudsættes ikke at ensrette Gammel Kongevej, da dette vil få meget betydelige trafikale konsekvenser, ligesom en ombygning af Gammel Kongevej vil være meget omkostningskrævende.

Derudover viser trafikmodelberegningerne, at en ensretning af Frederiksberg Allé også vil øge trafikmængden på andre veje som eksempelvis Vesterbrogade, Allégade, Thorvaldsensvej og Rolighedsvej - dog i et begrænset omfang. Samlet set vil en ensretning af Frederiksberg Allé i vestlig retning (mod runddelen) medføre flere trafikale gener for den samlede trafik end en ensretning af alléen i østlig retning (mod Vesterbrogade). For at vurdere om denne trafikstigning giver anledning til afviklingsproblemer i krydsene på Gammel Kongevej, er der foretaget kapacitetsberegninger for de kryds på Gammel Kongevej, som forventes at blive mest belastede ved en eventuel ensretning af Frederiksberg Allé. Det overordnede resultat af kapacitetsberegningerne viser, at krydsene, både i dagens situation og i scenariet med ensretning af Frederiksberg Allé, med mindre justeringer, kan afvikle trafikken med et acceptabelt serviceniveau.

En ensretning af Frederiksberg Allé vil også flytte trafik til andre veje i området og medføre omvejskørsel – særligt for de lokale beboere. Beboere og lokalkendte med ærinde på Frederiksberg Allé kan forventes at anvende alternative ruter ad lokalvejene, som støder op til Frederiksberg Allé, og det må derfor forventes en trafikstigning på disse tilstødende lokalveje. Det er ikke muligt at beregne de præcise trafikstigninger på lokalvejene, da de er for små til at indgå i det rutenet, som indgår i trafikmodelberegningen.

En ensretning af Frederiksberg Allé vil medføre, at der kun kan køre busser i den ene retning på alléen, hvilket vil forringe skifteforholdene og samtidig give et mere forvirrende busnet for buspassagererne. Dette skyldes dels omvejskørsel, dels at passagerernes overblik og sammenhængen i den samlede rejse påvirkes, når passagererne med en ensretning skal forholde sig til to forskellige rejser ud og hjem. Nogle af buslinjerne vil i den ene retning ikke få direkte stop ved Frederiksberg Allé Metrostation, hvilket i den pågældende retning vil forringe koblingen mellem bus og metro og dermed forringe passagerpotentialen. En ensretning vil betyde, at der kan komme busdrift på veje, hvor der i dag ikke er busdrift. F.eks. er linje 7A i dag omlagt fra Vesterbrogade og Platanvej til at køre ad Pile Allé og Frederiksberg Allé, for at der ikke kører to A-buslinjer på Platanvej. Her vil linje 7A i den ene retning igen skulle køre ad Platanvej. En ændring af buslinjerne vil skulle drøftes med Movia og de øvrige kommuner, som linjerne betjener. En ensretning giver desuden større risiko for blokering af vejen, f.eks. i forbindelse med afhentning af affald mm. og gør vejen mindre fleksibel i forbindelse med eksempelvis vejarbejde, hvilket vil kunne påvirke bilernes og bussernes fremkommelighed på strækningen.

En ensretning af alléen vurderes som udgangspunkt ikke at være i konflikt med fredningen af alléen, da det ikke påvirker de bærende fredningsværdier som eksempelvis den overordnede geometri og symmetri. Ved en eventuel ensretning af Frederiksberg Allé, har Slots- og Kulturstyrelsen tidligere tilkendegivet, at alléen i så fald gerne bør ensrettes i vestlig retning, da dette vil understøtte barokanlægges historiske funktion og majestætiske udformning, hvor Frederiksberg Have og Frederiksberg Slot er den naturlige destination for enden af alléen. Politiet skal give samtykke til en ensretning af Frederiksberg Allé. Politiet vil formentlig lægge vægt på påvirkningen af biltrafikkens fremkommelighed. Denne løsning vil således kræve en dialog med Politiet.

#### *Løsningsmulighed 2: Cykelbaner og nedlæggelse af bilparkeringspladser i begge sider af vejen*

Ved at nedlægge samtlige bilparkeringspladser i begge sider af vejbanen (ca. 130 stk.) fra Frederiksberg Runddel til Sankt Thomas Plads (parallelgaderne parkeringspladser bevares) er det muligt at etablere en op til 3 m bred cykelbane i hver side af Frederiksberg Allé. Ved at føre cykelbanerne helt frem til Sankt Thomas Plads kobles cykelbanerne på de eksisterende cykelstier, som er etableret på strækningen fra Sankt Thomas Plads til Vesterbrogade. Cykelbaner vil bidrage til øget tryghed og trafiksikkerhed for cyklisterne og vil pga. den ekstra bredde give ekstra høj komfort og gode mulighederne for overhaling. Samtidig vil denne løsningsmulighed bevare fremkommeligheden og tilgængeligheden for biltrafikken i området, da vejen ikke ensrettes. Løsningen medfører ingen busomlægninger, og det er derfor muligt at opretholde den gode kollektive betjening af Frederiksberg Allé og den gode kobling mellem bus og metro i begge retninger.

En nedlæggelse af et så stort antal bilparkeringspladser vil imidlertid gøre det markant mere besværligt for beboere og erhvervsdrivende på og i området omkring Frederiksberg Allé at finde en ledig parkeringsplads, hvilket bl.a. vil øge den parkeringssøgende trafik. Kommunens parkeringsundersøgelser viser, at området omkring Frederiksberg Allé i forvejen er ét af de områder, hvor det tager længst tid at finde en ledig parkeringsplads og belægningen om aftenen er ofte over 100%. Det er ikke muligt at etablere kompenserende bilparkeringspladser på terræn i nærområdet, og etablering af kompenserende bilparkeringspladser vil efter forvaltningens vurdering kun kunne opnås ved at etablere parkering i konstruktion.

I løbet af 2024 åbner parkeringskælderens bag rådhuset med 275 bilparkeringspladser, og de nye bilparkeringspladser i området vil kunne indgå som kompenserende bilparkeringspladser. Fra krydset Frederiksberg Allé/Platanvej er der dog 1 km. til parkeringskælderens bag rådhuset og gangafstanden vil være betydelig for en del borgere.

Andre muligheder for underjordiske parkeringsanlæg i området skal i givet fald undersøges. Løsningsmulighed 2 vil med overvejende sandsynlighed kunne blive godkendt af Slots- og Kulturstyrelsen, da vejens geometri bevares, hvilket styrelsen tidligere har angivet som én af alléens bærende fredningsværdier ligesom det vil forbedre den visuelle værdi af byrummet. Forvaltningen vurderer ligeledes, at politiet vil kunne give samtykke til denne løsningsmulighed, da det ikke vil påvirke biltrafikkens fremkommelighed.

#### *Løsningsmulighed 3: Cykelbaner og nedlæggelse af bilparkeringspladser i den ene side af vejen*

Ved at nedlægge bilparkeringspladserne i den ene side af vejen på strækningen fra Frederiksberg Runddel til Sankt Thomas Plads er det muligt at etablere en ca. 2 m bred cykelbane i hver side af Frederiksberg Allé uden at ensrette vejen. Cykelbanerne vil bidrage til øget tryghed og trafiksikkerhed og samtidig bevare fremkommeligheden og tilgængeligheden for biltrafikken i området, da vejen ikke ensrettes. Løsningen medfører i lighed med løsningsmulighed 2 ingen busomlægninger.

For at kunne opretholde dobbeltrettet trafik er det nødvendigt at nedlægge ca. halvdelen af de nuværende bilparkeringspladser langs alléens vejbane, hvilket svarer til en nedlæggelse af ca. 65 bilparkeringspladser. Nedlæggelsen af bilparkeringspladserne kan enten udføres i hele den ene side af vejen eller forskudt, så alléen får et slynget forløb. I lighed med løsningsmulighed 2 vil en reducere af bilparkeringspladser gøre det markant mere besværligt for beboere og erhvervsdrivende på og i området omkring Frederiksberg Allé at finde en ledig parkeringsplads. Det er som nævnt ikke muligt at etablere kompenserende bilparkeringspladser på terræn i nærområdet.

Forvaltningen vurderer, at en nedlæggelse af bilparkeringspladser i den ene side eller skiftevis op gennem alléen kan være i konflikt med Slots- og Kulturstyrelsens vurdering af fredningen af alléen, da kørebanen flyttes eller forskydes, og at vejens symmetri derved brydes. Det er dog forvaltningens vurdering, at den overordnede symmetri ikke brydes, da hverken promenadefortov, trærækker eller kantsten flyttes, og at sigtelinjen til og fra Frederiksberg Runddel ikke ændres, og at der således kan argumenteres tilfredsstillende for denne løsning. Forvaltningen vurderer endvidere, at politiet vil kunne give samtykke til denne løsningsmulighed, da det ikke vil påvirke biltrafikkens fremkommelighed.

#### *Eventuel udskydelse af beslutning*

En beslutning om ikke at etablere cykelbaner på Frederiksberg Allé – eller en yderligere udskydelse af beslutningen er som udgangspunkt i uoverensstemmelse med målsætningen om, at alle trafikveje skal have cykelstier. Frederiksberg Allé vil for visse cyklister i givet fald stadig blive opfattet som et mindre trygt sted at cykle, og det kan derfor medføre at flere i dette område - særligt skolebørn og deres forældre - fravælger at tage cyklen. Frederiksberg Allé er dog i dag ikke udpeget som en særligt uheldsbelastet lokalitet, og det er derfor ikke forvaltningens vurdering, at manglende cykelbaner vil være en tilsidesættelse af cyklisternes trafiksikkerhed langs vejen. Cyklister, som er meget utrygge ved at cykle på kørebanen, og som ikke har mål på eller omkring Frederiksberg Allé har mulighed for at cykle på Vesterbrogade eller Gammel Kongevej, hvor der begge steder er cykelstier.

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

En fortsat udbygning af cykelstinet vil gøre byen mere tryk og trafiksikker at færdes i. Flere cykelstier og cykelbaner vil øge antallet af borgere, som vælger at tage cyklen, og dermed bidrage til at gøre Frederiksberg til Danmarks mest cyklende by. Etablering af cykelbaner på Frederiksberg Allé vil være i tråd med kommunens målsætning om at etablere cykelstier eller cykelbaner på alle kommunens trafikveje til fordel for cyklisternes tryk, trafiksikkerhed og komfort.

Netop på Frederiksberg Allé er cykelsti/bane imidlertid vanskelig at etablere indenfor de begrænsninger, der gør sig gældende og indebærer stillingtagen til en række dilemmaer.

En ensretning af Frederiksberg Allé for at skabe den nødvendige bredde vil få betydning for trafikafviklingen i området og bl.a. medføre, at der flyttes trafik til andre veje samt bidrage til omvejskørsel. En ensretning vil også medføre en mindre attraktiv bustrafik for borgerne samt forringe koblingen mellem bus og metro i den ene retning med mindre man genetablerer to buslinjer på Platanvej. En løsning hvor antallet af bilparkeringspladser bliver reduceret vil gøre det markant mere besværligt for beboere og erhvervsdrivende på og i området omkring Frederiksberg Allé at finde en ledig parkeringsplads, hvilket bl.a. vil øge den parkeringssøgende trafik i området. Det vil ikke være muligt at finde kompenserende bilparkeringspladser på overfladen i nærområdet.

Forvaltningen vurderer, at løsningsmulighed 1 og 2 som udgangspunkt ikke vil være i konflikt med fredningen af alléen, da vejens symmetri bevares. Løsningsmulighed 3, med parkering i den ene side af vejen, vurderes at være i strid med styrelsens vurdering af fredningen, selvom forvaltningen vurderer at løsningen kan være i rimelig overensstemmelse med fredningen fordi den overordnede geometri bevares. En yderligere udskydelse af etablering af cykelsti/baner på Frederiksberg Allé til der er fundet en tilfredsstillende løsning på parkeringsproblemerne i området f.eks. med yderligere underjordiske parkeringsanlæg vurderes at være forsvarlig henset til at strækningen ikke er særligt uheldsbelastet.

## **Økonomi**

Forvaltningen forventer, at etablering af cykelbaner på Frederiksberg Allé kan udføres for 2,0 mio. kr.

Afhængig af valg af løsning forventer forvaltningen udgifter til følgende:

- Ændret vejafmærkning og skiltning på Frederiksberg Allé
- Ændret vejafmærkning og skiltning på sideveje
- Ændring/tilpasning af signalanlæg
- Ændring af busnettet og flytning af busstoppesteder
- Kommunikation

Der er på nuværende tidspunkt ikke finansiering til etablering af cykelbaner på Frederiksberg Allé. I givet fald Miljø- og Trafikudvalget træffer beslutning om, at der skal etableres cykelbaner på Frederiksberg Allé, er det nødvendigt, at

udgifterne til etablering af cykelbaner afsættes i et kommende budget.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Mødereferat BMU 190819 pkt. 273

# Punkt 113: Status på optimering af bilparkeringspladser

05.00.00-G01-41-23

## Resume

Som opfølgning på den i 2015 udførte parkeringsscreening for etablering af bilparkeringspladser gives i denne sag en status på etablering af bilparkeringspladser. Udover det potentiale, der blev fundet i forbindelse med screeningen, gives der en status på forslag til andre steder i byen, dels hvor der kan etableres nye bilparkeringspladser med udgangspunkt i en borgerhenvendelse, dels hvor forvaltningen har gennemgået den eksisterende parkeringskælder på Falkoner Plads.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog status på optimering af bilparkeringspladser til efterretning, og indstiller til Magistraten, at sagen oversendes til budgetforhandlingerne.

## Indstilling

By- Kultur- og Miljøområdet indstiller,  
at sagen tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

### *Baggrund*

Kommunen har modtaget en borgerhenvendelse med flere forslag til optimering af bilparkeringspladser på Frederiksberg. I denne sag gives en gennemgang af forslagene, ligesom der gives en status på den parkeringsscreening, der blev gennemført i 2015, og som på det tidspunkt viste et potentiale for op til ca. 1.600 nye bilparkeringspladser på Frederiksberg.

### *Status på etablering af bilparkeringspladser på baggrund af parkeringsscreeningen*

Parkeringscreeningen blev gennemført i 2015 og identificerede på det tidspunkt et potentiale på op til ca. 1.600 nye bilparkeringspladser på Frederiksberg.

På baggrund af screeningen blev der udarbejdet forslag til etablering af nye bilparkeringspladser, og der blev afsat midler hertil i årene 2018, 2019, 2020 og 2021.

I de år, hvor der ikke har været afsat særskilte midler til etablering af bilparkeringspladser, er der indarbejdet parkeringsoptimering i andre anlægsprojekter, hvor det har været muligt, som for eksempel klimatilpasningsprojekter og fortovsrenoveringer.

Samlet er der etableret 693 nye bilparkeringspladser siden screeningen blev gennemført.

Af de resterende ca. 900 bilparkeringspladser vurderes det, at højst 50-60 pct. kan realiseres, da en del af de potentielle bilparkeringspladser ligger på veje, der siden er prioriteret til skoleveje, klimatilpasning eller andet og derfor ikke kan parkeringsoptimeres som oprindeligt vurderet.

I forbindelse med etableringen af bilparkeringspladserne er det valgt at starte med at etablere de pladser, der koster mindst at etablere, og der udestår derfor primært pladser, som pr. plads er dyrere at etablere end de pladser, der hidtil er etableret. Den oprindelige gennemsnitspris var 69.000 kr./plads. Der er dog behov for, at prisen opjusteres - alt efter, hvor mange af bilparkeringspladserne der skal etableres, ligesom de skal pristalsreguleres på baggrund af de senere års kraftige prisstigninger. Gennemsnitsprisen vurderes pt. til 80.000 kr. pr. plads. Det vurderes, at det er muligt, som midlertidigt alternativ, at anlægge nogle af bilparkeringspladserne henover fortov med ramper og afmærkning til en lavere pris (ca. 8.000 kr. pr. plads), men at dette kun bør anses som en midlertidig løsning, da fortovene ikke er lavet hertil.

### *Forslag til etablering af parkeringspladser på baggrund af borgerhenvendelse*

Forvaltningen har modtaget og gennemgået et meget grundigt materiale, som en borger har fremsendt med forslag til nye bilparkeringspladser på 40 konkrete steder. Af de steder, som nævnes i materialet, er det forvaltningens vurdering, at der 14 steder helt eller delvist kan realiseres parkeringspladser. De resterende 26 steder kan der ikke realiseres parkeringspladser. Begrundelserne herfor er medtaget i bilaget. De steder, hvor forslagene ikke kan realiseres, skyldes typisk for lidt plads til nye bilparkeringsbåse og manøvreareal, oversigt eller forhold i færdselsloven.

Af de 14 steder, hvor der kan etableres bilparkeringspladser, er otte af stederne allerede med i den tidligere parkeringsscreening. De øvrige seks steder repræsenterer nye bilparkeringspladser i forhold til screeningen. Tre af

stederne, som samlet set svarer til ca. 12-13 bilparkeringspladser er på veje, der er screenet, men hvor det i screeningen er vurderet, at der ikke var mulighed for nye bilparkeringspladser under overholdelse af anbefalingerne fra vejreglerne. De resterende tre steder har ikke været en del af screeningen, idet:

- Et af stederne ligger på en trafikvej, som ikke var en del af screeningen, da det er politisk besluttet, at alle trafikveje skal have cykelfaciliteter, og parkeringsoptimering vil blive udført i forbindelse med etablering af cykelfaciliteter på den enkelte trafikvej.
- Et af stederne ligger i en parkeringskælder, der stod færdig i 2019, altså fire år efter screeningen blev udført.
- Det sidste sted inddrager rådighedsareal, som i dag er forhaver, hvilket heller ikke var en del af opdraget til parkeringsscreeningen i 2015.

Sammenlagt repræsenterer de seks nye steder, som ikke er med i parkeringsscreeningen ca. 18-27 bilparkeringspladser, alt efter om der ændres på rådighedsarealer. De 14 steder repræsenterer til sammen 36-46 bilparkeringspladser.

Det vurderes, at ca. 22 af bilparkeringspladserne vil kunne etableres som midlertidigt alternativ med asfaltramper og afmærkning.

*Forslag til etablering af yderligere bilparkeringspladser i eksisterende parkeringskælder på Falkoner Plads*  
Forvaltningen har gennemgået indretningen af parkeringskælderen på Falkoner Plads (under Frederiksberg Gymnasium og Falkoner Biografen) med henblik på at optimere antallet af bilparkeringspladser til både biler og motorcykler. Parkeringskælderen er sidste år blevet suppleret med rød/grøn lamper samt parkeringshenvisning, som viser hvor og hvor mange ledige bilparkeringspladser, der er på de forskellige parkeringsdæk i parkeringskælderen. Dette betyder, at parkeringskælderen er blevet lettere at afsøge for ledige parkeringspladser end tidligere.

På parkeringsdækkene under gymnasiet betyder det, at man kan vælge at nedlægge de adgangsveje, der er mellem de enkelte rækker af bilparkeringspladser, og afsøge parkeringskælderen fra en "hovedvej" med sideveje. Der vil her samlet set kunne etableres ti nye bilparkeringspladser på de to parkeringsdæk, mens mindre arealer, der ikke kan anvendes til bilparkering, vil kunne udnyttes til motorcykelparkering - svarende til otte motorcykelparkeringspladser.

I parkeringskælderen (lige under biografen) kan der nedtages et skilt, så der bliver yderligere 1 offentlig tilgængelig bilparkeringsplads. I forhold til motorcykler, kan der ændres på et rækværk ved trappen, som giver mulighed for to nye motorcykelparkeringspladser.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det fortsat er muligt at udvide parkeringskapaciteten på Frederiksberg, såfremt der er ønske herom. Afsættes der ikke midler til særskilt etablering af parkeringspladser, indarbejdes om muligt optimering af parkeringspladser fortsat i øvrige anlægsprojekter, herunder også klimatilpasningsprojekter og ved fortovsrenoveringer.

### **Økonomi**

Der er ikke afsat midler inden for det gældende budget til etablering af nye bilparkeringspladser. Såfremt det ønskes at realisere de bilparkeringspladser, der er foreslået i sagen, vurderer forvaltningen, at der skal afsættes:

- Ca. 12.000 kr. pr. bilparkeringsplads for 10 bilparkeringspladser i p-kælderen svarende til 0,12 mio. kr. Udgifterne dækker belægningsarbejde, bl.a. fjernelse og nyetablering af epoxybelægning samt fjernelse af pile.
- Ca. 80.000 kr. pr. bilparkeringsplads for de øvrige 36-46 bilparkeringspladser på overfladen svarende til 2,9-3,7 mio. kr.
- Ca. 8.000 kr. pr. bilparkeringsplads, som midlertidigt alternativ, for 22 af de øvrige bilparkeringspladser på overfladen svarende til 0,2 mio. kr.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

### **Bilag**

P-kælderen Falkoner Plads - Forslag til optimering af p-pladser

Forslag til parkering på Frederiksberg - Christian Overby Stephensen

## Vurdering af forslag til etablering af parkeringspladser på Frederiksberg

# **Punkt 114: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og rådmændene Laura Lindahl og Helle Sjelle om at etablere erstatningsparkeringspladser finansieret i det efterfølgende budget, når der nedlægges parkeringspladser**

05.09.00-G01-70-23

## **Resume**

Kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og rådmændene Laura Lindahl og Helle Sjelle har stillet forslag om at etablere erstatningsbilparkeringspladser finansieret i det efterfølgende budget, når der nedlægges bilparkeringspladser. I nærværende sag giver forvaltningen en vurdering af forslaget, og udvalget skal tage stilling til forslaget på den baggrund.

## **Beslutning**

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Gunvor Wibroe, Ruben Kidde, Thyge Enevoldsen og Freja Fokdal) indstiller, at beslutningsforslaget ikke tiltrædes.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard) stemte for en tiltrædelse, idet forslagsstiller præciserede, at erstatningspladser i forslaget ikke forudsættes at være placeret i nærområdet.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt beslutningsforslaget, om at etablere erstatningsparkeringspladser finansieret i det efterfølgende budget, når der nedlægges parkeringspladser, skal tiltrædes.

## **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen oversendte den 20. marts 2023 følgende forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og rådmændene Laura Lindahl og Helle Sjelle om at etablere erstatningsbilparkeringspladser finansieret i det efterfølgende budget, når der nedlægges bilparkeringspladser

"Det Konservative Folkeparti foreslår:

At der altid etableres erstatningsparkeringspladser finansieret i det efterfølgende budget, når der nedlægges parkeringspladser.

Baggrund:

På dele af Frederiksberg er der meget ofte en belægningsgrad på over 100 % på kommunens parkeringspladser. Kampen om parkeringspladserne er hård, så er det problematisk, når parkeringspladser nedlægges på Frederiksberg, uden at de erstattes af nye i det omkringliggende område.

Derfor foreslår Det Konservative Folkeparti, at Frederiksberg vedtager et princip om altid at anlægge nye parkeringspladser, når kommunen grundet trafiksikkerhed eller projekter må fjerne eksisterende parkeringspladser."

### *Bemærkninger til forslaget*

Som forslagsstillerne bemærker, er der dele af Frederiksberg, hvor belægningsgraden er over 100 pct., og hvor nedlæggelse af bilparkeringspladser kan bidrage til, at det bliver sværere at finde en bilparkeringsplads, end det allerede er. Forvaltningen arbejder allerede ud fra et princip om, at der som udgangspunkt ikke bør nedlægges bilparkeringspladser, uden at der etableres erstatningsbilparkeringspladser i nærområdet, og at der kun kan nedlægges bilparkeringspladser, såfremt der er vægtige grunde herfor - som blandt andet forbedring af trafiksikkerheden, beslutning om at bruge bilparkeringspladserne til cykelparkering eller tilladelse til udeservering. Nogle gange er det dog ikke muligt at etablere erstatningsbilparkeringspladser i nærområdet, ligesom der ikke etableres erstatningsbilparkeringspladser ved f.eks. tilladelse til udeservering på bilparkeringspladser.

Vedtages der et princip om, at der altid skal etableres erstatningsbilparkeringspladser, er der projekter, der ikke vil kunne udføres, idet der ikke kan etableres erstatningsbilparkeringspladser i det nærliggende område. Der kan f.eks. være cykelsti- eller trafiksikkerhedsprojekter, der ikke vil kunne gennemføres. Derudover vil en vedtagelse af forslaget lægge bindinger på efterfølgende års budget, inden dette er vedtaget. Alternativt skal der etableres en fast pulje til etablering af erstatningsparkeringspladser.

Ligeledes vil princippet om etablering af erstatningsparkeringspladser ikke være i overensstemmelse med udkast til mobilitetspolitikken, som udvalget blev vedtog på møde den 8. maj 2023, og som efterfølgende har været sendt i høring (høringsperioden udløb den 22. juni, og mobilitetspolitikken planlægges endeligt besluttet af Kommunalbestyrelsen i løbet af efteråret 2023). Af udkastet fremgår princippet, "at det samlede antal bilparkeringspladser afvejes i forhold til byrummets øvrige funktioner"

Såfremt intentionen i forslaget ønskes tilgodeset, bør der afsættes budget til formålet forlods.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at princippet om altid at skulle etablere erstatningsbilparkeringspladser kunne betyde, at f.eks. projekter, der er til gavn for trafiksikkerheden, ikke vil kunne gennemføres. Princippet vil desuden lægge bindinger på efterfølgende års budget, inden dette er vedtaget. Dertil kommer, at forvaltningen allerede arbejder ud fra et princip om, at der som udgangspunkt ikke nedlægges bilparkeringspladser, uden at der etableres erstatningsbilparkeringspladser i nærområdet. Forvaltningen vurderer yderligere, at princippet ikke vil være i overensstemmelse med udkast til mobilitetspolitikken.

### **Økonomi**

Der er ingen økonomiske konsekvenser forbundet med sagen.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, M, K

# Punkt 115: Forslag til beslutning fra rådmand Jan E. Jørgensen og kommunalbestyrelsesmedlem Malene Sandfeld om at Frederiksberg Kommune laver forsøg med at tiltrække Vandrefalken til Frederiksberg

01.05.08-G01-1-23

## Resume

Rådmand Jan E. Jørgensen og kommunalbestyrelsesmedlem Malene Sandfeld har stillet forslaget om, at Frederiksberg Kommune laver forsøg med at tiltrække Vandrefalken til Frederiksberg. Forvaltningen har indhentet udtalelse fra Dansk Ornitologisk Forening på Frederiksberg, der ikke anbefaler at tiltrække Vandrefalken til Frederiksberg. Kommunalbestyrelsen skal med denne sag tage stilling til om forslaget skal tiltrædes.

## Beslutning

Forslaget blev trukket af forslagsstiller.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslag om at lave forsøg med at tiltrække Vandrefalken til Frederiksberg ikke tiltrædes.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 20. marts 2023 følgende forslag fra rådmand Jan E. Jørgensen og kommunalbestyrelsesmedlem Malene Sandfeld om at Frederiksberg Kommune laver forsøg med at tiltrække Vandrefalken til Frederiksberg

"Venstre foreslår, at Frederiksberg Kommune forsøger at tiltrække vandrefalken til Frederiksberg ved at opsætte redekasser egnede steder i kommunen. Andre byer og kommuner har allerede forsøg i gang, men for Frederiksberg betyder falkene noget særligt, da de historisk set har været knyttet til Frederiksberg.

På Frederiksberg opdrættedes kostbare jagtfalke, der af kongen og adelen blev benyttet til jagt, men som også anvendtes som gave til fx statsoverhoveder.

De historiske falke er en del af byvåbenet og har lagt navn til veje, steder og institutioner på Frederiksberg.

Jagtfalke kan ikke tiltrækkes naturligt, men det kan derimod vandrefalken, der ikke skelner mellem høje bygninger og bjergsider, men alene er optagede af at slå sig ned, hvor der er føde. Vandrefalken jager mellemstore fugle som måger, duer og skader. Spurvefuglene er for små, og er derfor ikke i fare.

Udover det charmerende historiske perspektiv, er Frederiksberg i stigende grad plaget af måger ved udeserveringen, hvorfor vandrefalkens tilstedeværelse på Frederiksberg har den ekstra gevinst, at mågerne ikke ønsker at være, hvor Falkene er.

Vandrefalken

Vandrefalken skal lokkes til storbyen | Kristeligt Dagblad ([kristeligt-dagblad.dk](http://kristeligt-dagblad.dk))

Vil lokke sjældne rovfugle til byen med eksklusiv adresse | TV 2 Kosmopol

Nu har også Nordjylland ynglende vandrefalke - Dansk Ornitologisk Forening ([dof.dk](http://dof.dk))"

### *Bemærkninger til forslaget*

Forvaltningen har kontaktet Dansk Ornitologisk Forenings (DOF) Frederiksberg-afdeling for en udtalelse. DOF vurderer, at chancerne for at vandrefalken vil yngle på Frederiksberg er relativt små. DOF vil umiddelbart ikke anbefale fremme af yngel på Frederiksberg og henviser til rapporten '*Udpegning af egnede opsætningssteder til vandrefalke-redekasser - Under hensyntagen til beskyttelse af andre truede arter blandt vandrefalkens byttedyr*' fra 2012. Rapporten kan læses [her](#). I rapporten udpeges zoner, hvor det frarådes at opsætte vandrefalke-redekasser, herunder Frederiksberg. Det skyldes, at der er naturområder som Saltholm og Vestamager med ynglende truede vadefugle inden for det fouragerings-område en falk på Frederiksberg ville udnytte.

DOF udtaler endvidere, at der ikke bør opsættes redekasser på forsyningens skorsten, mens "vinter-siddepladser/redekasser" på Codanhus og Domus Vista stadig kunne være en mulighed. Det vil måske kunne tiltrække

”vinter-vandrefalken” på Carlsberg Siloen til at kigge forbi Frederiksberg.

Forvaltningen henviser i øvrigt til en artikel på DOFs hjemmeside fra 2018, der omhandler varsomhed med opsætning af redekasser til vandrefalke: [Nu har også Nordjylland ynglende vandrefalke - Dansk Ornitologisk Forening \(dof.dk\)](#).

Forvaltningen har desuden bedt DOF udtale sig om tårnfalken i samme forbindelse. DOF oplyser, at der har været forsøg med kasser på rådhuset, Lindevangsskolen og flere skoler sandsynligvis uden større held. En stor del af tårnfalkens føde består af små gnavere, og dem er der få af i det fri på Frederiksberg.

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

By-, Kultur og Miljøområdet vurderer, at DOF's udtalelse giver anledning til at vurdere hensynet til andre truede arter over igangsætning af forsøget med at fremme vandrefalken på Frederiksberg. Det er på den baggrund forvaltningens vurdering, at beslutningsforslaget ikke bør tiltrædes.

### **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, M, K

### **Bilag**

Mailkorrespondance DOF

# Punkt 116: Evaluering og justering af parkeringsordningen på Frederiksberg

05.00.00-K02-3-19

## Resume

På baggrund af en gennemført parkeringsanalyse i efteråret 2021 og efterfølgende parkeringsevaluering har Kommunalbestyrelsens partier drøftet muligheder for justering af parkeringsordningen. Et flertal bestående af Socialdemokratiet, Enhedslisten, Radikale Venstre og SF har indgået politisk aftale herom. I denne sag forelægges de justeringer af parkeringsordningen, som aftalen beskriver, til godkendelse. Justeringerne forventes at træde i kraft 1. oktober 2023.

## Beslutning

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Gunvor Wibroe, Ruben Kidde, Thyge Enevoldsen og Freja Fokdal) indstiller, at forslaget til justeringer af parkeringsordningen, som fremgår af ”aftale om justering af parkeringsordningen på Frederiksberg”, godkendes.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard) stemte imod.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget til justeringer af parkeringsordningen, som fremgår af ”aftale om justering af parkeringsordningen på Frederiksberg”, godkendes.

## Sagsfremstilling

I efteråret 2021 blev der på Frederiksberg gennemført en parkeringsundersøgelse for at undersøge bilbestanden på Frederiksberg, parkeringsadfærden, holdninger til parkering på Frederiksberg, hvordan de nye parkeringsregler fra 1. januar 2020 virker samt forventninger til bilkøb i fremtiden. Der er i den mellemliggende periode løbende trukket data om bilbestanden på Frederiksberg, belægningsgrader på udvalgte steder, samt hvor bilerne kommer fra, og der er lavet optælling over langtidsparkeringer af sæsonbetonede køretøjer i de kommunalt drevne parkeringskældre.

Kommunalbestyrelsen partier fik forelagt resultatet af parkeringsanalysen den 30. maj 2022, og der er i foråret 2023 afholdt en møderække blandt alle partierne med henblik på at drøfte muligheder for at foretage eventuelle justeringer af parkeringsordningen. Materialet fra drøftelserne er vedlagt jf. bilag 1-3.

Parkeringsanalysen samt efterfølgende opfølgninger på udvalgte områder viser følgende tendenser:

- Bilbestanden på Frederiksberg er steget markant de sidste 10 år, om end der i 2022 har været et mindre fald.
- Beboerne på især det østlige Frederiksberg har fået markant sværere ved at finde en parkeringsplads især om aftenen, hvor belægningsgraderne i mange områder er på maksimalt niveau, og søgetiden er høj, hvilket betyder ekstra søgekørsel.
- Der kan konstateres en stigning af parkanter uden ærinde på Frederiksberg. Blandt andet har randzoner op til Københavns Kommune en overrepræsentation af elbiler og plugin-hybrid biler fra det umiddelbare nærområde i Københavns Kommune.
- De kommunalt drevne parkeringskældre anvendes til sæsonopbevaring af biler og motorcykler.
- Københavns Kommunes varsling af ændringer af parkeringsreglerne omkring det vestlige Frederiksberg forventes at give yderligere trængsel og overførsel af parkanter til Frederiksberg, såfremt der ikke gøres tiltag for at modvirke dette.

Der er på baggrund af de politiske drøftelser indgået aftale mellem et flertal af Kommunalbestyrelsens partier (Socialdemokratiet, Enhedslisten, Radikale Venstre og SF) med følgende indhold :

1. For at sikre at timepriserne for parkering fortsat har tilstrækkelig effekt i forhold til at sikre plads til dem, der reelt har behov for parkering på Frederiksberg, og for sikre, at byens bilparkeringspladser udnyttes optimalt, indføres følgende justeringer i parkeringsordningen:

- a. Der indføres betaling for de første to timer for at begrænse incitamentet til at parkere på Frederiksberg uden reelt ærinde.
- b. Timepriserne justeres og fastsættes, så der skabes et øget incitament til også at anvende byens private parkeringsanlæg.

c. Elbiler, der ikke har beboerlicens, skal betale på linje med andre biler for at begrænse tendensen til, at biler der ikke har ærinde på Frederiksberg parkerer i byen og dermed optager pladsen fra beboere og gæster.

2. For fortsat at fremme den grønne omstilling af bilparken kan frederiksbergborgerne med elbiler få den billigste beboerlicens, der fastsættes til 50 kr./år, mens plugin-hybridbiler omfattes af betalingsparkering på samme vilkår som øvrige.

3. Beboerlicensen miljødifferentieres yderligere, så der er et incitament for borgerne til at omstille til mere miljøvenlige biler. Prisen for den laveste miljøklasse (A+ til A+++ ) sættes til 250 kr./år, mens priserne for de efterfølgende kategorier fastsættes til 500 (miljøklasse A-B) henholdsvis 750 kr./år (miljøklasse C-G). For fortsat at fremme by- og delebiler fastsættes licensen for disse til 160 kr./år.

4. For at mindske væksten i bilbestanden indføres, at hver person over 18 år højst kan få licens til to biler. Endvidere indføres forhøjet licens for bil nr. to, idet denne fastsættes til to gange normalprisen for den tilsvarende miljøklasse. Borgeren skal fortsat være registreret som primær ejer/bruger af køretøjet.

5. Der indføres krav om beboerlicens og betalingsparkering for motorcykler efter samme regler som øvrige kategorier. I indkørfasen er det aftalt, at der ved førstegangsforsøelse udstedes en advarsel i de første tre måneder fra ikrafttrædelsesdatoen.

6. Der indføres lokaltidsbegrænsning i de kommunalt drevne parkeringskældre på syv dage/168 timer med henblik på at undgå sæsonbetonet parkering samt langtidsparkering.

7. Ændringerne i parkeringsordningen sker pr. 1. oktober 2023 efter en forudgående informationskampagne.

Hele aftalen ("Aftale om justering af parkeringsordningen på Frederiksberg") og den tilhørende justering af bekendtgørelsen om standsning og parkering på Frederiksberg er vedhæftet som bilag 4 og 5.

På den baggrund fastlægges følgende prisstruktur:

<b>Licentyper</b>	<b>Pris i kr.</b>
Beboerlicens el-biler	50
Beboerlicens A+ - A+++ per år	250
Beboerlicens A-B per år	500
Beboerlicens C-G per år	750
Bil nr. 2 (energiklasse A+ - A++ / A-B / C-G)	500/1.000/1.500
MC beboerlicens per år	250
Erhvervslicens per år	1.500
Beboer med lånt/lejet bil per uge	110
Beboer med firmabil per måned	600
By- og Delebil licens per år	160
Pendlerlicens per måned	600
Pendlerlicens erhverv	600
Pendlerlicens dage	50
Fleksibel beboerlicens per måned (energiklasse A+ - A++ / A-B / C-G)	40/100/150
Dagsbillet	110

Ugebillet	550
1. time	5
2. time	10
3. time	15
4. time	20
5. time	25
6. time	25
7. time	25

Det fremgår af parkeringsaftalen, at priserne reguleres årligt med prisudviklingen – første gang 1. januar 2025. Det er endvidere aftalt, at timepriserne opjusteres med yderligere 5 kr./time op til og med fjerde time fra 1. januar 2026.

Det er aftalt, at der udarbejdes en vurdering af mulighederne for at indføre reserverede pladser til f.eks. håndværkere, en evt. ændring af parkeringstiden i hande­lsgaderne fra 30 minutter til 60 minutter (idet erhvervslivet høres om denne ændring før endelig beslutning) samt en vurdering af mulighederne for at fremme brug af ladcykler mv. til vareleverancer.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at implementeringen af aftalen vil mindske antallet af parkanter uden ærinde på Frederiksberg, hvilket vil give bedre muligheder for, at beboere og besøgende kan finde parkering uden lang søgekørsel, og således mindske trængsel og parkeringsproblemer. Det vurderes, at den ændrede parkeringsordning vil give en bedre udnyttelse af private parkeringskældre, hvor der i dag er ledig kapacitet, samt bedre incitament til at benytte kollektiv trafik til Frederiksberg, ligesom justeringerne i beboerlicenser vil udbygge incitament til miljøvenlig omstilling af bilparken. Endvidere vil reguleringen forhindre vinteropmagasinering i kommunens parkeringskældre. Implementeringen af aftalen vil samlet være en forenkling af parkeringsordningen.

### **Økonomi**

Det er forventningen, at der vil skulle anvendes mellem 150.000-200.000 kr. på implementeringen af aftalen til skilte og informationskampagne. Midler hertil afholdes inden for udvalgets nuværende budget.

Den forventede meromsætning som følge af aftalen er forbundet med usikkerhed og anslås at udgøre mellem 15-25 mio. kr. årligt. Kommunens samlede indtægt i 2024 for betalingsparkering forventes med udgangspunkt i aftalen at udgøre ca. 80 mio. kr. Den forventede meromsætning vil ikke nettotilføre finansiering til kommunen, da indtægterne fratrækkes i kommunens bloktilskud og dermed tilfalder staten.

De økonomiske konsekvenser for 2023 som følge af justeringerne i parkeringsordningen med ikrafttræden 1. oktober 2023 håndteres i sag om opfølgning på 1. forventede regnskab til Miljø- og Trafikudvalget 21. august, mens økonomiske konsekvenser for 2024, herunder effekten for servicerammen, indarbejdes i forbindelse med vedtagelsen af budget 2024.

### **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, M, K

### **Bilag**

1. Evaluering af parkerings - til partierne gældende 30. maj 2022
2. Baggrundsinfo til partierne
3. Incentive Parkering på Frederiksberg 9feb2022
4. Bekendtgørelse om standsning og parkering på Frederiksberg\_GÆLDENDE
5. Aftale om justering af parkeringsordningen på Frederiksberg 2023

# Punkt 117: Status og plan for fuld overgang til styrbar LED-belysning for kommunens vejbelysning

05.01.12-P35-1-23

## Resume

I forbindelse med budgetaftalen for 2023 blev det vedtaget, at der frem mod budget 2024 skal udarbejdes en investeringsplan for fuld overgang til styrbar LED-belysning for kommunens vejbelysning. Forvaltningen har fået udarbejdet en plan for vejbelysningen, som både beskriver status på udskiftning af vejbelysningen til LED samt mulige og nødvendige fremtidige investeringer. Udvalget får med sagen forelagt fire forslag til scenarier for den fremtidige udskiftning til LED til drøftelse. Herudover gives en status på driften af kommunens belysningsanlæg.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog status for udskiftning af vejbelysningen til efterretning og indstiller til Magistraten, at scenarierne i planen samt finansieringsmuligheder for overgang til styrbar LED-belysning og til øget drift til udskiftning af kabler og master, oversendes til budgetforhandlingerne.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at status for udskiftning af vejbelysningen tages til efterretning, og
2. at udvalget drøfter scenarier i planen samt finansieringsmuligheder for overgang til styrbar LED-belysning samt til øget drift til udskiftning af kabler og master.

## Sagsfremstilling

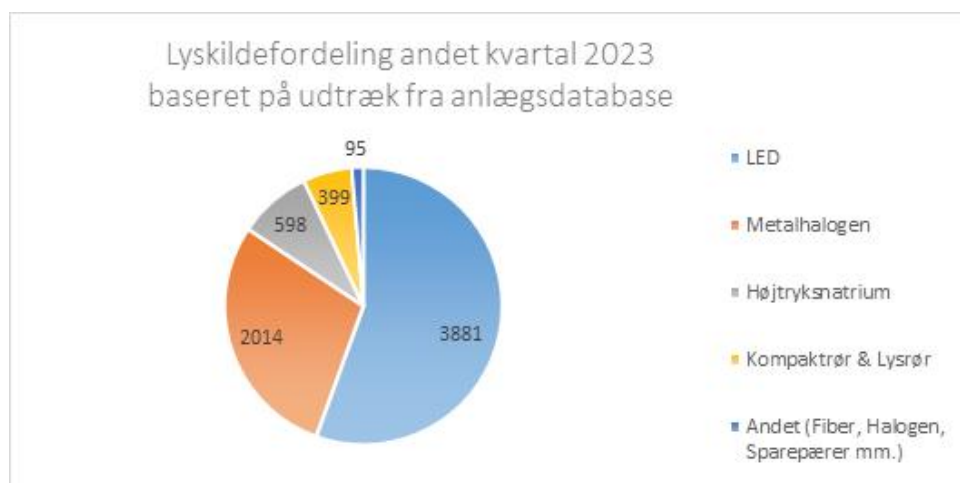
Forvaltningen har fået udarbejdet en plan for forsat udskiftning af vejbelysningen til LED på baggrund af beslutningen i Budget 23 om en investeringsplan for fuld overgang til styrbar LED-belysning for kommunens vejbelysning. Planens formål er at præsentere forskellige muligheder for den forsatte udskiftning af vejbelysningen samt at sætte de principielle rammer for udskiftning af vejbelysningen inkl. master og wireanlæg med henblik på at skabe et anlæg, der er driftssikkert samt CO<sub>2</sub>- og energibesparende. Handlingsplanen tager ligeledes hensyn til armaturer med lyskilder, som er genstand for udfasning via gældende og kommende EU-direktiver.

Vejbelysningen fungerer primært som en sikkerheds- og tryghedsfremmende foranstaltning for borgere og trafikanter i kommunen.

### Status på udskiftning af vejbelysning

Frederiksberg Kommune har siden 2012 løbende udskiftet vejbelysningen til LED og har siden 2013 udskiftet til armaturer med intelligent styring. Udskiftningen er prioriteret så den mest energitunge belysning udskiftes først, idet besparelsen på såvel strøm som CO<sub>2</sub> er størst her. Udskiftningen sker i et jævnt tempo i modsætning til en del andre kommuner, hvor udskiftningen er sket mere koncentreret over en kort årrække.

Pr. 2. kvartal 2023 er 57 pct. af Frederiksberg Kommunes vejbelysning udskiftet til LED. Nedenfor vises en oversigt over armaturer opdelt efter lyskildetype.



### Fremtidige investeringer og scenarier for reovering af vejbelysningen

Det er muligt at foretage den videre omstilling til LED enten på én gang eller gradvis i forskellige tempi.

En øjeblikkelig omstilling til LED har sine fordele ved, at energibesparelsen hentes øjeblikkeligt, men vil give kommunen en større engangsudgift. Samtidig har et LED-armatur en forventet levetid på 80-100.000 timer svarende til 20-25 år. En øjeblikkelig omstilling vil derfor betyde, at alle armaturer igen vil skulle udskiftes "i én samlet klump", når levetiden er opbrugt. Denne løsning ville betyde, hvis den havde været anvendt for Frederiksberg Kommune fra starten, at der i 2035 skulle afsættes et beløb svarende til ca. 35 mio. kr. alene til udskiftning af armaturer. En øjeblikkelig omstilling til LED forventes at koste samlet ca. 30 mio. kr. og kan kun ske over 3 år, da det drejer sig om ca. 3.100 armaturer, som det ikke er muligt ressourcemæssigt at skifte på et år - svarende til det sidste scenarie i tabellen nedenfor.

Ved at foretage omstillingen løbende, fremfor samlet, opnås flere fordele. De armaturer, der installeres, vil hele tiden være baseret på den bedst tilgængelige teknologi, ligesom økonomi og anlægsudskiftning kan tilpasses i forhold til de politiske ønsker med begrænset udsigt til store engangsinvesteringer. Yderligere er der i forhold til reduktion af energiforbrug og CO<sub>2</sub> ikke længere de samme gevinster at opnå, idet udskiftningen af de mest energitunge lyskilder er gennemført.

Nedenfor skitseres forskellige mulige scenarier for udskiftningen af vejbelysningen i forhold til forskellige budgetrammer.

Scenarier for årlig budgetramme	Færdig udskiftning af kompaktør	Færdig udskiftning af højtryksnatrium	Færdig udskiftning af alt til LED (inkl. metalhalogen)	Bemærkninger
Scenarie 1: 3 mio. kr.	2029	2030	2036	Udskiftningen af udfasede lyskilder sker senere end udfasningen af lyskilderne på markedet, og anlæggets samlede værdi forringes derfor med ca. 2 mio. kr. årligt.
Scenarie 2: 5 mio. kr.	2026	2027	2030	Udskiftning af udfasede lyskilder passer med udfasningen af lyskilderne på markedet, hvis serieudskiftningen tilrettelægges forinden, og anlæggets samlede værdi bibeholdes.
Scenarie 3: 7 mio. kr.	2025	2025	2028	Udskiftning af udfasede lyskilder passer med udfasningen af lyskilderne på markedet uden tilrettelæggelse, og anlæggets samlede værdi forbedres med ca. 2 mio. kr. årligt.

Scenarie 4:				Udskiftningen af lyskilder i dette scenarie beskriver den mulige øjeblikkelige overgang til fuld LED.
10 mio. kr.	2024	2024	2026	

Det bemærkes, at en realisering af scenarie 2 vil kræve, at der afsættes yderligere 3 mio. kr. i puljen for vejbelysning indtil 2030, hvor der i dag er afsat 2 mio. kr. årligt.

Det bemærkes yderligere, at der efter fuld udskiftning bør afsættes budget, som er tilpasset gradvis udskiftning af armaturer ved endt levetid.

### *Energibesparelser*

En samlet renovering af Frederiksberg Kommunes belysningsanlæg af de resterende armaturer (over tre år) bestående af konventionelle lyskilder vil medføre følgende yderligere besparelser:

- Energibesparelse pr. år: 85.276 kWh svarende til en økonomisk besparelse på ca. 187.600 kr. (v. en elpris pr. kWh på 2.20 kr.)
- CO<sub>2</sub>-besparelse pr. år: 17,57 ton

### *Fastholdelse af anlægsværdien - opgradering af kabler og master for vejbelysningen*

Nyværdien på Frederiksberg Kommunes belysningsanlæg er ca. 160 mio. kr. Med stigende priser på drift af vejbelysning samt for at sikre fastholdelse af anlægsværdien af vejbelysningen i kommunen anbefales det at hæve driftsbudgettet med 1,5-2 mio. kr. årligt. Vejbelysningsanlægget er gammelt og nedslidt, herunder især kabler i jorden og master. En igangsættelse af udskiftning af kabler og fortsat udskiftning af master vil afhjælpe fejl og dermed udfald af lyset. Der er pt. afsat 2,5 mio. kr. til den løbende drift af vejbelysningen. I dag anvendes puljen til udskiftning af vejbelysning både til udskiftning af armaturer til LED samt til udskiftning af master, kabler belysningskabe mv.

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

Forvaltningen anbefaler at forsætte den løbende udskiftning af vejbelysningen til LED, og at dette forsætter gradvist som skitseret i scenarie 2 i tabellen. Dette for at tage højde for den teknologiske udvikling og fordelingen af den økonomiske investering. Det forudsættes, at budgettet udelukkende anvendes til udskiftning af vejbelysning. Det vurderes derfor yderligere, at der er behov for at øge driftspuljen (særligt til udskiftning af kabler og master mm.) med 1,5-2 mio. kr. årligt for at kunne fremtids sikre anlæggets værdi.

## **Økonomi**

Der er pt. afsat årligt 2 mio. kr. til udskiftning af vejbelysningen, hvoraf ca. 0,5-0,7 mio. kr. anvendes til udskiftning af nedslidte master mm. De forskellige former for udskiftning af vejbelysningen til LED vurderes at koste mellem 3-10 mio. kr. om året. En fuld udskiftning på én gang vurderes at koste 30 mio. kr. over 3 år.

Hvis scenarie 2 skal realiseres, kræver det, at der afsættes yderligere 3 mio. kr. i vejbelysningspuljen indtil 2030.

De samlet 5 mio. kr. vil alene gå til udskiftning af vejbelysningen til LED. Det vurderes derfor, at der udover de 5 mio. kr. bør afsættes yderligere 1,5-2 mio. kr. i driftspuljen til vejbelysning . til det generelle vedligehold af kommunens belysning, herunder udskiftning af master, kabler m.m., som vil afhjælpe fejl på anlægget og dermed sikre fastholdelse af værdien af anlægget. Der er i dag afsat 2,5 mio. kr. til drift og vedligehold af anlægget.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø -og Trafikudvalget.

## **Bilag**

Plan for vejbelysning\_endelig

Plan for vejbelysning\_bilag\_endelig

# Punkt 118: Åbne idrætsanlæg - bookingforsøg på udvalgte anlæg i udvalgte tidspunkter

04.01.14-P08-1-22

## Resume

Denne sag redegør for status på forsøgsordningen med aktivitetstælling på udvalgte åbne motionsanlæg som blev besluttet den 27. marts - dette med henblik på at fremme kendskabet til anvendelse af disse anlæg samt undersøge, hvorvidt der er potentiale for udvidelse af forsøget med foreningsaktiviteter nogle timer i løbet af ugen.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog:

1. at orienteringen om status på bookingforsøg tages til efterretning - og
2. at der for perioden sensommeren 2023 til og med 2024 åbnes op for, at der kan bookes tid nogle timer ugentligt til udvalgte foreninger og aktiviteter på basketballbanerne i Lindevangsparken og i boldburet på Langelands Plads.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Kultur- og Fritidsudvalget og Miljø- og Trafikudvalget, at orienteringen tages til efterretning.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Miljø- og Trafikudvalget, at der for perioden sensommeren 2023 til og med 2024 åbnes op for, at der kan bookes tid nogle timer ugentligt til udvalgte foreninger og aktiviteter på basketballbanerne i Lindevangsparken og i boldburet på Langelands Plads.

## Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget blev på mødet den 27. marts orienteret om, at forvaltningen ville igangsætte et forsøg med aktivitetstællinger på udvalgte åbne idrætsanlæg, hvor der i dag ikke findes data på anvendelsen. Dette i første omgang med fokus på boldburet på Langelands Plads samt basketballbanerne i Lindevangsparken. Med data for anvendelsen af de pågældende steder var det hensigten at afdække mulighederne for, at der eventuelt fremover kan reserveres nogle timer om ugen til fast foreningsliv. Særligt i tilfældet af, at data viser perioder, hvor de to anlæg ikke benyttes af andre, eller potentielt kan benyttes endnu mere.

På baggrund heraf skal Miljø- og Trafikudvalget med denne sag tage stilling til et eventuelt trin 2 i forsøgsordningen, der muliggør organiseret foreningsaktivitet nogle timer ugentligt fra sensommeren 2023 til udgangen af 2024.

### Om åbne idrætsanlæg på Frederiksberg

Der er i dag etableret flere såkaldt åbne motionsanlæg rundt i kommunen, og nye etableres løbende - bl.a. i forbindelse med diverse by- og anlægsprojekter. De åbne motionsanlæg etableres til glæde og gavn for alle borgere, som kan tilgå anlæggene, når og hvor de vil.

Det er velkendt, at store dele af foreningslivet på Frederiksberg er udfordret på faciliteter til idræt og motion med ventelister til følge. Med Frederiksberg Kommunes nye Facilitetsstrategi for idræt prioriteres indsatser omkring udnyttelse af facilitetsmassen - herunder også de åbne motionsanlæg. Bl.a. skal der arbejdes med øget synlighed og aktivitetstiltag, der knytter an til de åbne motionsanlæg. Som følge af den generelle facilitetsudfordring efterspørger flere foreninger endvidere mulighed for at kunne benytte nogle af de åbne motionsanlæg til faste ugentlige træninger. Et perspektiv heri kan tilmed være at undersøge mulighederne for at tiltrække børn og unge, som ikke umiddelbart finder vej til de større idrætsanlæg med klassiske foreningstilbud.

Grundet ovennævnte formål, om at de åbne anlæg skal være mulige at bruge på egen hånd og spontant på de tidspunkter, der passer den enkelte udøver, er det i dag *ikke* muligt at reservere tid i de åbne motionsanlæg. Denne åbne og fri tilgængelighed betyder dog, at man ikke kender til den reelle anvendelse, og i forlængelse heraf om anlæggene bliver brugt fuldt ud, eller potentielt kan benyttes endnu mere.

### Evaluerings af aktivitetstælling - trin 1

Med dette afsæt er igangsat et forsøg med aktivitetstællinger af boldburet på Langelands Plads samt basketballbanerne i Lindevangsparken. Det var hensigten, at forsøgets trin 1 med aktivitetstælling skulle ske via elektroniske tællere, der registrerer antal brugere henover døgnet. Herved skulle skabes et solidt kvantitativt datamateriale i forhold til, hvornår faciliteten anvendes, samt af hvor mange brugere til et givent tidspunkt. Men der opstod imidlertid udfordringer herved.

For det første var producentens leverance af aktivitetstællerne udfordret pga. tekniske fejl. For det andet viste det sig, at strømforsyning til disse tællere var en større udfordring og mere omkostningsfuldt end ventet. Derfor blev valgt en metode med stikprøver og fysiske registreringer samt observationer i en to ugers periode fra primo til medio juni 2023. Aktivitetstællingen for ugerne 23 og 24 er vedlagt som bilag.

Denne nødvendige ændring af metoden for dataindsamlingen er naturligvis behæftet med en større usikkerhed, og registreringerne skal således læses med vis forbehold. Ikke desto mindre er registreringerne foretaget i tidsrum i borgernes fritid på hverdag og i weekender, der oftest regnes som peak hour ift. fritids- og foreningsaktivitet. Derudover er registreringerne foretaget på et tidspunkt af året, hvor det vurderes, at disse anlæg vil være mest benyttet. Særligt også tages juni måneds varme og solrige vejr i betragtning.

Bedømt ud fra observationer og registrerede data er anvendelsen af basketballbanerne i Lindevangsparken stor, forstået på den måde, at der stort set er aktivitet på anlægget i alle de registrerede tidsrum. Med anlæggets to basketballbaner synes registreringen imidlertid at tegne et billede af, at der særligt i eftermiddagstimerne er potentiale for, at banerne kan udnyttes endnu bedre. Den fysiske registrering af aktiviteten på anlægget har ligeledes givet indblik i, at forskellige aktiviteter og organiseringer synes muligt på samme tid. Således viser nogle af observationerne, hvorledes der eksempelvis både spilles fodbold og basketball på anlægget. Forvaltningen er desuden bekendt med, at basketballklubben Falcon i sommerhalvåret praktiserer at afvikle nogle af klubbens aktiviteter på den ene bane. Ud fra observationerne at bedømme synes denne organiserede aktivitet at ske i god harmoni med, at der spilles selvorganiseret basketball på anlæggets anden bane. Samtidig viser data, at der i de registrerede tidsrum med både organiseret og selvorganiseret aktivitet på anlægget er flest brugere. For nuværende er det imidlertid ikke muligt for basketballklubben at annoncere med faste træninger på anlægget, da der som nævnt ovenfor skal være fri adgang til anlægget for alle, og basketballklubben kan således ikke forvente adgang til en bane.

Data fra anvendelsen af boldburet på Langelands Plads varierer i den forstand, at der i den første uge stort set ikke var aktivitet på banen, mens der i den anden registreringsuge var lidt mere aktivitet. Derfor kan der for nuværende ikke tegnes et tydeligt billede af anlæggets anvendelse henover ugen. Med forbehold for data indsamlet ved stikprøver ses imidlertid, at anlægget ikke benyttes i over 50% af tiden om eftermiddagen og aftenen på hverdage. Dette til trods for at vejret i de pågældende uger var solrige og varme, og som følge heraf generel stor aktivitet omkring de øvrige faciliteter på Langelands Plads. På baggrund heraf synes der at være potentiale for, at der som forsøg kan organiseres med tid og plads til organiseret foreningsaktivitet et par gange om ugen ved 16-tiden og indtil kl. 17:30.

Der er imidlertid en række opmærksomhedspunkter ift. Langelands Plads. På grund af boldburets størrelse og ramme vil en booking af banen til foreningsaktivitet ikke give mulighed for både organiseret og selvorganiseret aktivitet samtidig, som det er tilfældet på anlægget i Lindevangsparken. Etagebeboelserne tæt ved boldburet vil kunne opleve ekstra støj som følge af den øgede aktivitet. En øget brug af boldburet vil også kunne medføre et større slid, og det vides ikke, hvorvidt hegn, mål eller basketballkurve modstår et forventeligt øget antal skud. Med et forsøg i boldburet på Langelands Plads er der imidlertid tale om få ugentlige timer til foreningsbrug, og således vurderes den negative påvirkning fra banen at være begrænset. Men selvfølgelig er det et vigtigt opmærksomhedspunkt, når forsøget senere skal evalueres.

#### Forsøg med ugentlige timer til foreningsaktivitet på banerne - trin 2

Med afsæt i de registreringer og observationer som er udført omkring basketballbanerne i Lindevangsparken og boldburet på Langelands Plads, er det forvaltningens indstilling, at der som et trin 2 i forsøgsordningen åbnes for mulighed for, at der kan bookes tid til udvalgte foreninger og aktiviteter. Dette som et forsøg, der strækker sig fra sensommeren 2023 til og med 2024.

Det er forvaltningens indstilling, at forsøgsordningen til en start koncentrerer om fodbold- og basketballaktiviteter på hhv. Langelands Plads og i Lindevangsparken. Der udvælges få ugentlige tider, således at der stadig er rig mulighed for spontan brug af de åbne idrætsanlæg resten af ugen. Derudover er det indstillingen, at man som et muligt alternativ undersøger mulighederne omkring boldburet ved Kejserinde Dagmars Plads.

Konkret er det indstillingen, at basketballklubben Falcon får mulighed for at reservere den ene basketballbane i Lindevangsparken et par timer onsdag eftermiddag og søndag, hvor klubben i dag uformelt gør brug af anlægget. Derudover at forvaltningen i samarbejde med FIU og Falcon afsøger mulighed for at igangsætte et yderligere organiseret basketballtilbud et par tidlige eftermiddagstimer i løbet af ugen. Dette med henblik på tiltrække flere børn og unge til et kvalificeret basketballtilbud. Anlægget i Lindevangsparken er særligt interessant ift. at undersøge og evaluere på, hvilken betydning samtidig organiseret og selvorganiseret aktiviteter har ift. nuværende brugere samt ift. at tiltrække nye og flere brugere af banerne.

Som det fremgår af registreringerne af boldburet på Langelands Plads benyttes banen oftest til fodboldspil. Fodboldklubberne, FB, FA2000 og KB er i dialog omkring forskellige samarbejder og udvikling af fodboldtilbud. Et projekt omhandler eksempelvis fodboldklubbernes arbejde med af nedbringe ventelister. Dette i samarbejde med FCK som ressource ift. koordinering og træning. Om end data for anvendelse af anlægget ikke entydigt tegner et billede af,

hvornår et fodboldtilbud kan organiseres i løbet af ugen, er det forvaltningens indstilling, at der som en del af forsøgsordningen gives mulighed for, at fodboldklubberne i samarbejde med forvaltningen og FIU kan reservere tid et par gange om ugen ved 16-tiden og indtil kl. 17:30.

Aftaler med foreningerne omkring anvendelse af anlæggene sker via forvaltningen (Kultur og Fritid), som ligeledes forud for aktiviteterens opstart varetager kommunikationstiltag, f.eks. fysisk skiltning ved anlæggene og udarbejdelse af digital- samt naboinformation, så relevante aktører tæt på er bekendt med muligheder og givne tilladelser.

Forsøgsordningen vil blive evalueret i løbet af efteråret 2024, således der kan tages stilling til, om muligheden for booking af enkelte tider på de udvalgte anlæg skal fortsætte i 2025. Der vil i den forbindelse bl.a. blive evalueret på betydningen af den kontinuerlige organiseret aktiviteter betydning på anlæggene, hvorledes der sker en form for sameksistens mellem organiserede og selvorganiserede aktiviteter, den løbende drift mv.

## **Økonomi**

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget

## **Bilag**

Bilag - Registering ift. brug af åbne idrætsanlæg

# Punkt 119: Indtægtsbevilling af midler til busfremkommelighed

13.05.16-G01-2-17

## Resume

I forbindelse med arbejdet med at skabe bedre fremkommelighed for busserne, der kører gennem kommunen, modtager Frederiksberg Kommune medfinansiering på i alt 2,25 mio. kr. fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og Movia lavede en fælles ansøgning om medfinansiering). Frederiksberg Kommune færdiggjorde projekterne på Frederiksberg i 2019 og fik i 2020 1,70 mio. kr. i medfinansiering. I 2023 har Københavns Kommune også færdiggjort sin del, og derfor udbetales den resterende medfinansiering. I denne sag søges om indtægtsbevilling til den resterende del 0,55 mio. kr. af medfinansieringen. Det medfører ikke yderligere udgifter, og indtægten tilgår kassen.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller, at der meddeles indtægtsbevilling samt rådighedsbeløb på 0,55 mio. kr. i 2023 med modpost på kassen til at modtage den resterende medfinansiering fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedr. projektet om busfremkommelighed (gennemført i 2018 og 2019).

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at der meddeles indtægtsbevilling samt rådighedsbeløb på 0,55 mio. kr. i 2023 med modpost på kassen til at modtage den resterende medfinansiering fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedr. projektet om busfremkommelighed (gennemført i 2018 og 2019).

## Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune har gennem en årrække arbejdet med at skabe bedre fremkommelighed for busserne, der kører gennem kommunen. Projektet blev igangsat i 2018 for at skabe bedre forhold for busserne, så de i højere grad matcher den højfrekvente Metro. Der er blandt andet indkøbt nye styreapparater, nedtællingsmoduler, rykket på stoppesteder og etableret et fremrykket stoppested ved Aksel Møllers Have. For at få en større gevinst for busserne har projekterne været en del af et samarbejde med Københavns Kommune, der samtidig har skabt bedre fremkommelighed for busserne i København. Sammen søgte de to kommuner og Movia om medfinansiering fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

I 2020 fik Frederiksberg Kommune 1,70 mio. kr. i medfinansiering fra Trafik- Bygge og Boligstyrelsen til projekterne på Frederiksberg. Det har taget noget længere tid at gennemføre projekterne i Københavns Kommune, da der her var tale om mere omfattende projekter. Nu er projekterne færdige og den resterende medfinansiering udbetales i efteråret 2023. Her vil Frederiksberg modtage 0,55 mio. kr.

Projektet om busfremkommelighed blev afsluttet med regnskab 2022. Derfor er udgifterne til projektet om busfremkommelighed i 2018 og 2019 samt de 1,7 mio. kr. modtaget i 2020 håndteret i regnskab 2022. Den sidste del af medfinansieringen kommer i 2023. Derfor tilpasses budgettet i 2023 til at modtage udbetalingen fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med denne sag.

## Økonomi

Såfremt indstillingen tiltrædes, meddeles indtægtsbevilling og rådighedsbeløb på 0,55 mio. kr. med modpost på kassen i 2023 til den resterende medfinansiering fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedr. projektet om busfremkommelighed.

Modtagelsen af midlerne medfører ikke yderligere udgifter. Derfor tilgår indtægten kassen.

## Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke

## Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, M, K

## Bilag

Bevillingsskema - busfremkommelighed (indtægt i 2023)

# Punkt 120: Status på projekterne i Frederiksberg Bymidte

05.05.00-G01-5-18

## Resume

Flere store og mindre projekter er de senere år blevet afsluttet i Frederiksberg Bymidte. Med denne sag forelægges udvalget en status på projekterne i bymidten.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog status for projekterne i Frederiksberg Bymidte til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at status for projekterne i Frederiksberg Bymidte tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

### *Baggrund*

Frederiksberg Bymidte har gennem de senere år været præget af større projekter med ombygning af Frederiksberg Centret, anlæg af Cityringen med en ny metrostation og ombygningen af Falkoner Centret. For at understøtte og udnytte disse store investeringer er det vigtigt, at byrummene imellem disse samtidig bliver opgraderet, og derfor har Frederiksberg Kommune fra 2019 til 2023 udviklet byrummene i bymidten.

Der er sket en opgradering af byrummet langs Frederiksbergcenteret, etablering af "lommeparken" Bodil Kochs Have på hjørnet af Solbjergvej - Holger Tornøes Passage, nye og forbedrede cykelparkeringsmuligheder på Solbjerg Plads samt senest færdiggørelse af byrummet på Sylows Allé. De gennemførte opgraderinger har medført et løft af byrummenes kvalitet - både i forhold til materialer, men også i forhold til mere plads til byliv i byrummene. Der er endvidere blevet tilført mere grønt til et område, som tidligere manglede begrønning. Derudover er byrummene gjort tilgængelige, så der både er plads til ophold og samtidig god fremkommelighed. De gennemførte projekter byrummet omkring bymidten er visualiseret i bilag 1.

Projektet på Sylows Allé og Sylows Plads blev i starten af 2022 justeret, så den del af projektet, der omhandlede byrummet og sammenlægningen af ramperne til de eksisterende parkeringskældre under henholdsvis Frederiksberg Gymnasium og Scandic Falkoner på Sylows Plads, blev udskudt til eventuel senere etablering. Som led i justeringen skulle de juridiske forundersøgelser af kommunens overtagelse af det resterende areal af byrummet, Sylows Plads, forsættes, således at resten af byrummet senere kan anlægges, når det er muligt/ønskeligt at få indprioriteret i kommunens anlægsplan.

I slutningen af 2020 blev brugen af Solbjergvej ændret fra at være en normal vej til en cykelgade, og vejens nuværende chausséstensbelægning er ikke optimal i forhold til anvendelsen som cykelgade. Ønskes det at opgradere forholdene på Sylows Plads og på Solbjergvej, er det således muligt. Begge projekter beskrives nærmere herunder.

### *Sylows Plads*

Det udskudte projekt omfatter:

1. Anlæg af byrum på Sylows Plads (v/Frederiksberg Kommune)
2. Vending af ATP's rampe til parkeringskælderen under Falkoner Centret (v/ATP)
3. Sammenkobling under jorden af kommunens rampe til parkeringskælderen under Frederiksberg Gymnasium og deres, inkl. lukning af kommunens rampe (v/ Frederiksberg Kommune)

Der er indgået en aftale med Ejerforeningen og ATP om projektet, da arealet Sylows Plads i dag ejes af de to parter, men skal overtages af kommunen, inden et kommunalt projekt på Sylows Plads kan realiseres. ATP er ifølge aftalen juridisk forpligtet til at vende rampen (jf. pkt. 2 ovenfor).

Der er udarbejdet detailprojekt for byrummet, vending af ATP's rampe og sammenkobling under jorden af ramperne. Hvis projektet på et tidspunkt skal etableres, er der behov for, at projektet for byrummet tilpasses den opgraderede Sylows Allé. Som led i forberedelserne til projektet har kommunen, Ejerforeningen og ATP igennem længere tid været i gang med udarbejdelse af de juridiske aftaler for kommunens overtagelse af de private arealer på Sylows Plads. Hvis projektet ønskes realiseret, forventes anlægsarbejdet at kunne udføres inden for 3 år inkl. projektering og udbud.

Et overslag udarbejdet i forbindelse med detailprojekteringen af projektet for Sylows Plads estimerer den samlede anlægsudgift for projektet til ca. 41 mio. kr. inkl. projektering. Kommunens samlede andel af projektet er ca. 30,5 mio. kr.

### *Solbjergvej*

Solbjergvej indgår som en del af både Den Grønne Sti og supercykelstien Albertslundruten, og er således en vigtig cykelforbindelse. Ultimo 2020 blev Solbjergvej etableret som cykelgade ved hjælp af skiltning og afmærkning, men uden yderligere ændringer. På den østlige del af vejen mellem Falkoner Allé og vendepladsen/rundkørslen er belægningen chaussésten, hvor dem, der ligger i den tidligere cykelbane er jetbrændte. Der kommer jævnligt henvendelser fra cyklister om denne belægning, som bliver glat i vådt føre på 'cykelbanen', og som er ujævn på kørebanen, og derfor ikke betegnes som 'cykelvenlig'.

En ændret indretning af Solbjergvej på denne strækning vil i højere grad afspejle, at det er en cykelgade. Med fokus på cyklisternes komfort og fremkommelighed, samt mere plads til byliv, kan belægningen ændres fra chaussésten til asfalt på det areal, hvor der cycles. Det sydlige fortov kan udvides med henblik på bedre forhold og mere plads til fodgængere og bedre mulighed for udeservering.

Hvis dette projekt ønskes realiseret, forventes anlægsarbejdet at kunne udføres indenfor 1 år inkl. projektering og udbud.

Baseret på anlægsudgifterne på projektet på Sylows Allé, estimeres den samlede anlægsudgift for projektet på Solbjergvej til ca. 6 mio. kr. inkl. projektering.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at de gennemførte projekter i bymidten har bidraget til understøtte og udnytte de store investeringer, der er foretaget i bymidten, og at bymidten som helhed er funktionel. Der er tilføjet kvalitet til de omdannede byrum, både i form af begrønning og materialevalg, men også i form af muligheder for ophold og mere byliv. Gennemførelse af projekterne med opgradering af Sylows Plads og Solbjergvej vil medvirke til at gøre byrummene til en naturlig forlængelse af de etablerede byrum i Frederiksberg Bymidte. Samtidig vil især rampeprojektet og byrummet Sylows Plads bidrage til et mere attraktivt byliv, hvor der samtidig tages hensyn til trafiksikkerheden for de mange mennesker, der benytter Cityringen og har destination i bymidten, f.eks. til Frederiksberg Centret, uddannelsesinstitutioner, biograf eller Falkoner Centret. Opgradering af Solbjergvej med bedre belægning vil bidrage med et markant løft af fremkommeligheden og komforten for de mange cyklister, der dagligt benytter Den Grønne Sti og give mulighed for bedre byliv på en strækning, hvor der i dag er begrænsede muligheder.

## **Økonomi**

Sagen har i sig selv ikke nogle økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Frederiksberg Bymidte - Projektkort\_2023

# Punkt 121: Evalueringskriterier vedr. udbud om behandling af træaffald

88.00.00-A00-5-23

## Resume

I forbindelse med et fællesudbud med Københavns Kommune om behandling af træaffald skal Magistraten med denne sag tage stilling til, om der kan afviges fra de normale udbudskriterier, hvor prisen vægter 60 pct.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller, at forvaltningen bemyndiges til at træffe afgørelse om anden fordeling af evalueringskriterierne i forbindelse med udbud af træ til genanvendelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forvaltningen bemyndiges til at træffe afgørelse om anden fordeling af evalueringskriterierne i forbindelse med udbud af træ til genanvendelse.

## Sagsfremstilling

Tilbage i 2012 besluttede Magistraten, at forvaltningen skulle udbyde opgaver med tildelingskriteriet ”økonomisk mest fordelagtige tilbud”, hvor prisen indgår med vægningen 60 pct., idet afvigelser herfra kun kan ske på baggrund af Magistratens mandat.

### *Nuværende ordning*

Frederiksberg Kommune har siden 2021 indsamlet træ som særskilt fraktion i forbindelse med indsamling af storskrald. Ordningen er en succes og sikrer mere genanvendelse. Fraktionen træ har en af de højeste genanvendelsesprocenter, når der beregnes reel genanvendelse, da næsten hele fraktionen kan afsættes til spånpladeproduktion. Behandlingsomkostninger er derudover mindre ved særskilt behandling af træ end ved behandling af storskrald, som en samlet fraktion.

### *Indgåelse af ny kontrakt*

Kontrakten for behandling af træ udløber ved årsskiftet 2023/2024, og forvaltningen arbejder derfor på et nyt behandlingsudbud. Den nuværende kontrakt har været udbudt med Københavns Kommune, og forvaltningen arbejder i fællesskab med Københavns Kommune om at genudbyde opgaven. Der er mange synergieffekter ved at udbyde opgaven tværkommunalt, herunder:

- større volumen, som kan give en bedre behandlingspris
- mulighed for at stille skærpede miljøkrav til behandlingen, da flere behandlere vil være interesseret i at byde på opgaven, da den har en større volumen

Kontraktperioden vil være 2 år med to gange 1 års option (og dermed muligt 4 år i alt).

Forvaltningen foreslår at afvige fra normal evalueringspraksis i Frederiksberg Kommune, hvor vægningen normalt er 60 pct. pris og 40 pct. kvalitet/miljø.

Forvaltningen er i dialog med Københavns Kommune om, hvordan de aktuelle evalueringskriterier skal udformes. For at kunne indgå en aftale om fællesudbud har forvaltningen imidlertid behov for Magistratens mandat til at kunne afvige fra Frederiksberg Kommunes fastsatte tildelingskriterier (viser det sig, at andre kriterier kan give en højere genanvendelsesprocent).

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det i udbuddet om behandling af træ vil være hensigtsmæssigt at kunne afvige fra de fastsatte tildelingskriterier for at sikre dels en højere genanvendelsesprocent, dels en bedre aftale bredt set.

Med de ambitiøse mål i Ressource og Affaldsplanen 2026 vil der være behov for at kunne afvige fra tildelingskriterierne for at kunne indfri kravene til bl.a. øget fokus på klima, miljø og bæredygtighed.

## Økonomi

Sagen vedrører ikke det skattefinansierede område, men det gebyrfinansierede område.

Behandlingsudgifterne til træ udgør 5 pct. af indsamlingsomkostningerne for ordningen og er deraf ikke af stor økonomisk betydning. Udgifterne til ordningen er indregnet i nuværende driftsbudget under håndtering af storskrald og indgår som en del af affaldsgebyrerne.

Det er ikke muligt inden indgåelse af en ny afsætningsaftale at give et præcist estimat på, hvilken effekt ordningen vil have på næste års affaldsgebyrer.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget og Magistraten

# Punkt 122: Orientering om status på renovering af skolegård og erstatningsbilparkeringspladser ved Skolen på Nylandsvej

17.00.00-G01-77-23

## Resume

Klima-, Plan- og Boligudvalget ønskede på mødet d. 17. april 2023 en sag forud for budgetforhandlingerne, som indeholder en status på en mulig renovering af skolegården og muligheden for erstatningsparkeringspladser i forbindelse med en mulig udvidelse af skolegården, samt en evaluering af ordning omkring indkørselsforbud, herunder brugen af parkeringspladserne i aftentimerne.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen om status på renovering af skolegård og erstatningsbilparkeringspladser ved Skolen på Nylandsvej til efterretning, idet udvalget anmodede om at få en sag på udvalget, hvor der drøftes handlemuligheder på baggrund af evalueringen.

Derudover indstiller udvalget til Magistraten, at sagen oversendes til budgetforhandlingerne.

## Indstilling

By- Kultur og Miljøområdet og Børne- og ungeområdet indstiller, at orienteringen tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

På baggrund af henvendelser om trafikmæssig utryghed ved Skolen på Nylandsvej og Børnehuset Æblehaven blev forslag til ændring af bilparkeringsforholdene på grunden forelagt Klima-, Plan- og Boligudvalget på mødet d. 17. april 2023. Klima-, Plan- og Boligudvalget besluttede et indkørselsforbud i skolegården i tidsrummet kl. 06.30–18.00. I forlængelse heraf ønskede udvalget en status sag forud for budgetforhandlingerne, som indeholder en status på en mulig renovering af skolegården og muligheden for erstatningsparkeringspladser, samt en evaluering af ordningen, herunder brugen af parkeringspladserne i aftentimerne.

## Status på renovering af skolegården ved Skolen på Nylandsvej

Budgetforligskredsen bag budget 2021-2022 besluttede på møde den 29. april 2021 at afsætte 0,5 mio. kr. til at udarbejde helhedsplaner for udearealerne på Skolen på Nylandsvej og Ny Hollænderskolen. Baggrunden for beslutningen var, at Ny Hollænderskolen og Skolen på Nylandsvej vurderes at have de mindste og dårligst udnyttede udearealer - dvs. skolegårde og legepladser. Med beslutningen ønskede budgetforligskredsen at sætte et arbejde i gang med at se på, hvordan de to skolers udearealer kan bringes på niveau med de resterende skoler i Frederiksberg Kommune. Der blev ikke i forbindelse med beslutningen afsat midler til at gennemføre helhedsplanerne.

Helhedsplan for udearealerne på Ny Hollænderskolen blev efterfølgende finansieret ved budget 2022 og den nye skolegård stod færdig i foråret 2023.

Helhedsplanen for udearealerne på Skolen på Nylandsvej er udarbejdet i samarbejde med en ekstern rådgiver og med inddragelse af elever og voksne på skolen. I modsætning til Ny Hollænderskolen er der ikke efterfølgende afsat midler til at realisere planen. Forslaget omfatter begge skolens matrikler: Nylandsvej 23 (indskoling) og Lollandsvej 40 (udskoling). Forslaget blev forelagt Undervisningsudvalget 2. maj 2022 og blev taget til efterretning. Der er således aktuelt ikke planer om at realisere renovering af skolegården.

De udarbejdede forslag til renovering skitseres nedenfor.

### Forslag til Nylandsvej 23

Hovedskolen på Nylandsvej 23 har elever fra 0.- 5. klasse. Skolen har 4-5 klasser pr. årgang. Skolens SFO er også beliggende på Nylandsvej 23 og er Frederiksberg Kommunes største SFO med ca. 400 børn. Skolegårdsarealet er et af de mindste i Frederiksberg Kommune i forhold til antallet af elever på skolen.

Gården fik ny overflade i forbindelse med skybrudssikring i 2017 og består af et stort asfaltareal suppleret med nogle få legeredskaber samt et stort trædæk, der grænser op til en offentlig gennemløbende sti. Der var i forbindelse med skybrudssikringen ikke afsat midler til en egentlig modernisering af gården, som i dag rummer få legemuligheder og få muligheder for at finde rum i rummet til mere roligt ophold og leg.

Der er en gennemløbende offentlig sti, som støder op til skolegården, og som benyttes af en nærliggende beboelsejendom, Æblehaven, Frederiksberg Seminarium og borgere der benytter stien til let adgang til Frederiksberg

Centeret, CBS og Metroen. Udvalget har i 2022 besluttet at opsætte låger, der markerer indgangen og udgangen til skolens område, så gener med forbipasserende på cykler, hunde mv. mindskes. Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget vedtog på mødet d. 7. marts 2022 at opsætte låger i hver ende af den offentlige sti for at tydeliggøre, med låger og skiltning, overfor forbipasserende at området er en skolegård og at der skal tages hensyn til børnene.

Ordningen er netop ved at blive evalueret og denne peger foreløbig på, at lågerne ikke har haft den ønskede effekt. Evalueringen peger på, at en aflåsning af lågerne i tidsrummet 8-14 kan være en mulighed for at løse udfordringerne fra forbipasserende. Den samlede evaluering og forslag til håndtering af området fremadrettet forelægges udvalgene i efteråret 2023. Der afholdes dialog med skolen og Æblehaven om løsningen, inden sagen forelægges.

Planen for modernisering af skolegården ved Skolen på Nyelandsvej skal ses i sammenhæng med ovenstående problemstilling omkring den offentlige sti.

Forslaget til helhedsplan inddeler skolegården i fire zoner. Store gård, lille gård og stillegård samt et nyt element i form af en taghave, der skaber et nyt rum over parkeringspladsen og giver flere m<sup>2</sup> og flere aktivitetsmuligheder. Store gård er skolens boldområde, der i dag opleves som meget kaotisk. I forslaget indhegnes boldbanen, og der etableres desuden et stort gyngestativ i området. Lille gård udnytter området ved stien og de to gamle piletræer til en form for torv eller plads. Her placeres også borde/bænke der kan bruges som udeundervisning. Det nye element taghaven er et nyt rum over parkeringspladsen, med et roligt grønt miljø med en lille have. Adgang til taghaven kan ske via forskellige former for klatring og trapper. Stillegården er området ved Æblehaven. Her skal legen være rolig, da de små børn sover om formiddagen. På området etableres grønne øer med sand, hvor der er plads til fordybelse. Plantebede isolerer lyden mod Æblehavens liggehal.

I forslaget er stien bevaret og ideen i projektet er at "indtage" stien med meget synlige virkemidler, således at evt. passerende tydeligt oplever at være på skolens grund. På stien etableres cirkulære plantebede, der bremser hurtig trafik, og stien bemales med bogstaver og indtages som ALFABET-KILEN i undervisningsmæssig sammenhæng.

Siden forslaget er udarbejdet er der besluttet et indkørselsforbud til de 13 parkeringspladser i tidsrummet 6.30 – 18.00 ved indgangen til Æblehaven. Skolen vurderer dog ikke, at indkørselsforbuddet betyder, at p-området kan bringes i anvendelse til skolegård, da der fortsat kan opstå farlige situationer ved udkørsel af biler i løbet af skoledagen, men i forbindelse med en modernisering skal dette undersøges.

#### Forslag for Lollandsvej 40

Afdelingen på Lollandsvej 40 har tidligere fungeret som midlertidig skole for Skolen på Grundtvigsvej, indtil denne blev færdigbygget i 2018. Gårdrummet er indrettet til små elever og benyttes i dag som skolens udskolingsafdeling med elever fra 6.-9. klasse. Gården er meget lille, rummer ikke mulighed for ophold og indeholder legeredskaber som ikke er tiltalende for de 6. – 9. klases elever som hører til på, men er målrettet små børn. Dette giver udfordringer for fællesskabet på skolen, da det betyder at eleverne ofte søger ud af skolens område- i pauserne.

Fokus i forslaget er på, at gården skal være til store elever og skabe flere opholdsmuligheder, der giver lyst til at opholde sig i gården. Boldburet er bevaret, men blevet opdelt, så det kan benyttes af flere på en gang. Kanterne af buret er aktiveret med let overdækning og opholdsmuligheder. På den sydvendte side af boldburet etableres en trappe, der bliver gårdens nye centrum. I den sydlige ende etableres basketområde med tilhørende opholdsmuligheder mellem grønne plantekasser. Med relativt få greb, farver og begrønning gøres gårdrummet indbydende, så det inviterer til ophold, både i pauser og i undervisningstiden.

#### Forslagets økonomi

Den estimerede pris for projektet er udarbejdet af den eksterne rådgiver i 2021 og efter p/l fremskrivning er den estimerede pris 9,7 mio. kr. for Nyelandsvej 23 og 3,3 mio. kr. for Lollandsvej 40.

Samlet vurderes projektet således at have et anlægsbehov for 13 mio. kr.

#### **Mulighed for erstatningsparkeringspladser**

Der er i dag 13 parkeringspladser langs den lille vej, der går ind mellem Skolen på Nyelandsvejs afdeling på Nyelandsvej 23 og Københavns Produktionshøjskole - Nyelandsvej. Ønskes disse nedlagt, således at det er muligt at benytte arealet til skolegård, så er det muligt at etablere 13 nye parkeringspladser som erstatning for dem der nedlægges. Fem af disse kan etableres i forbindelse med nye knaster på Adilsvej, Yrsavej og Sprogøvej, idet knasterne kan udnyttes til, at der må parkeres fem meter fra kryds i stedet for de normale 10 meter. På Rolf's Plads kan der nedlægges to krydsningsheller med træer, hvorved der kan etableres yderligere to parkeringspladser. De sidste seks parkeringspladser kan etableres på Rolf'svej ved at indsnævre de eksisterende fortove og ændre længdeparkeringen i sydsiden til skråparkering. Etableringen

af de 13 erstatningsparkeringspladser betyder også fældning af seks træer (det kan blive genplantet et nyt) og nedlæggelse af ti cykelstativer.

En erstatningsparkeringsplads koster gennemsnitligt 70-100.000 kr. Samlet er udgiften således ca. 0,9-1,3 mio. kr. Det bemærkes, at der ikke er afsat budget til etablering af erstatningsparkeringspladser.

Forvaltningen har indgået aftale med Københavns Produktionshøjskole om at flytte de 4 parkeringspladser, der er knyttet til skolen ind under overdækningen, således at der kan etableres et indkørselsforbud, hvor brugerne af de nuværende 4 parkeringspladser ikke skal undtages, hvilket vil forbedre trafiksikkerheden på stedet, i forhold til hvis der fortsat skal være mulighed for at tilgå de 4 parkeringspladser i skolens åbningstid.

Evaluerings af ordningen omkring indkørselsforbuddet i dagtimerne, herunder brug af parkeringspladserne i aftentimerne er endnu for tidligt at gennemføre, da ordningen ikke har fungeret længe. Udvalgene vil få forelagt evaluering senere i efteråret 2023.

## **Økonomi**

Samlet set vurderes projektet på Nyelandsvej 23 og Lollandsvej 40 at have et anlægsbehov på 13 mio. kr. Der er ikke afsat midler hertil.

Det bemærkes fsva. muligheden for erstatningsparkeringspladser, at den samlede udgift vurderes at være ca. 0,9-1,3 mio. kr. Der er ikke afsat budget til etablering af erstatningsparkeringspladser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

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

## **Historik**

**Indstilling 14. august 2023, pkt. 80:**

**Beslutning fra Undervisningsudvalget 2022-25, 14. august 2023, pkt. 80:**

**Indstilling 14. august 2023, pkt. 100:**

## **Bilag**

Bilag 1 - parkeringspladser - Skolen på Nyelandsvej