

REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 13-03-2023

Mødedato Mandag d. 13. marts 2023 kl. 18:30

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Politik for Sundhed 2023-2026 - Høring i fagudvalg.....	4
Orientering om kommende skybrudsprojekt på Peter Bangs Vej.....	6
Disponering af trafiksikkerhedspulje 2023 og resultatet af skolevejsanalyse 2022.....	8
Ændring af parkeringsforhold ved Skolen på Nylandsvej.....	12
Indtægts- og udgiftsbevilling til EU-projekt om Smart City teknologi.....	16
Høringssvar til lovforslag om ny organisering af forbrændingssektoren og konkurrenceudsættelse a	18

Punkt 41: Meddelelser

00.22.04-P35-16-22

Sagsfremstilling

a. Henvendelser vedrørende Egernvej Anlægget

Karen Marie Hansen har den 5. februar henvendt sig til forvaltningen angående Egernvej Anlægget og har bedt om, at Miljø- og Trafikudvalget modtager kopi af hendes henvendelse. Forvaltningen har svaret på henvendelsen den 7. februar og har fortsat dialog med Karen Marie Hansen.

b. Status på bycykler

Ved behandling af Bycyclens konkurs er cyklerne blevet solgt til et firma, som er i gang med at indsamle cyklerne. Da ingen har købt dockingstationerne, påhviler det de tre parter (DSB, Københavns og Frederiksberg Kommuner) at fjerne dockingstationerne. Kommunen har modtaget ca. 625 t.kr. fra den nedskrevne garanti, som derfor kan anvendes til at afkoble dockingstationerne fra strøm, fjerne dem, retablere belægningen samt fjerne infoplakater inkl. betonfodder. Af de 21 lokaliteter i Frederiksberg Kommune er to beliggende på henholdsvis Banedanmarks og DSBs arealer. På de øvrige 19 lokaliteter vil det de fleste af stederne være oplagt at placere almindelige cykelstativer. Nogle af stederne dog i mindre omfang, end hvad dockingstationerne fylder. Et par af stederne skal arealerne bare retableres, mens der enkelte steder overvejes muligheder for f.eks. en bæk eller et træ.

c. Status på de offentlige toiletter

Der blev i forbindelse med udvalgmøderne den 6. februar 2023 spurgt til status på de offentlige toiletter i kommunen, herunder både dem der driftes af kommunen selv og dem, der driftes af AFA JCDecaux .

På den baggrund har forvaltningen udarbejdet en oversigt over de offentlige toiletter samt den aktuelle status herpå.

Der er foruden statusoversigten vedlagt et kort over de toiletter, der er offentlig adgang til. Af kortbilaget fremgår også offentlige toiletter i offentlige bygninger, såsom biblioteker og sportshaller og i de statslige haver, der hører under Slots- og Kulturstyrelsen.

Bilag

Bilag 1 - Status på offentlige toiletter marts 2023

Bilag MTU 13.03.23 - Status på de offentlige toiletter - Oversigt over fordeling af offentlige toiletter Frederiksberg

Punkt 42: Politik for Sundhed 2023-2026 - Høring i fagudvalg

00.01.00-G01-14-23

Resume

Frederiksberg Kommune skal snart vedtage en ny Politik for Sundhed. Sundheds- og Forebyggelsesudvalget godkendte den 6. februar 2023, at udkast til Politik for Sundhed 2023-2026 sendes i høring i relevante fagudvalg og råd.

Høringsversionen af politikken er vedlagt som bilag 2.

Sagen forelægges til drøftelse.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog udkast til Politik for Sundhed til efterretning.

Indstilling

Sundheds- og Forebyggelsesudvalget indstiller, at Magistraten, Børneudvalget, Undervisningsudvalget, Socialudvalget, Arbejdsmarkeds-, Vækst- og Uddannelsesudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget, Miljø- og Trafikudvalget, Klima-, Plan- og Boligudvalget, Ældre- og Omsorgsudvalget og By-, og Erhvervsstrategisk Udvalg

1. drøfter høringssudkast til Politik for Sundhed 2023-2026 og afgiver eventuelle høringssvar til behandling i Sundheds- og Forebyggelsesudvalget den 27. marts, og
2. tager den videre proces til efterretning.

Sagsfremstilling

Evaluering af Sundhedspolitik 2019-2022 samt opfølgning på handleplaner 2021-2022

Den 6. februar 2023 behandlede Sundheds- og Forebyggelsesudvalget evalueringen af Sundhedspolitik 2019-2022 herunder opfølgning på mål og sigtelinjer samt seneste handleplan som løb 2021-2022 (bilag 1).

Udvikling af Politik for Sundhed 2023-2026

I forlængelse af evaluering af Sundhedspolitik 2019-2022 og på baggrund af erfaringer herfra samt opfølgning på mål og sigtelinjer, blev arbejdet med udvikling af Politik for Sundhed skudt i gang på en workshop for den tværgående Sundhedspolitikgruppe i marts 2022. Herefter fulgte en temamødeworkshop for Sundheds- og Forebyggelsesudvalget i maj 2022. Som forberedelse til temamødeworkshoppen havde forvaltningen interviewet en række af de borgere, som ofte ikke dukker op til de traditionelle borgermøder (børnehaver, plejecenter, ældre i genoptræning, HF-elever, psykisk sårbare) og samlet dette i en lille film med borgerperspektivet. [Filmen kan ses her](#). I august 2022 inviterede forvaltningen borgere, fagpersoner, politikere og andre af byens sundhedsaktører til et velbesøgt kaffemøde om udvikling af den nye Politik for Sundhed. I september afholdte forvaltningen ligeledes et velbesøgt borgermøde i Kedelhallen om Udsattepolitikken med fokus på ulighed i sundhed. I september 2022 havde Sundheds- og Forebyggelsesudvalget desuden et fælles temamøde med Socialudvalget om ulighed i sundhed.

Indeværende udkast til Politik for Sundhed 2023-2026 er udviklet på baggrund af ovenstående proces, evalueringen af Sundhedspolitik 2019-2022 (bilag 1), bedste tilgængelige viden om sundhed og forebyggelse samt fakta om borgernes sundhed på Frederiksberg fra blandt andet Sundhedsprofilen. Frederiksberg Kommune er medlem af European WHO Healthy Cities Network og implementerer WHO's strategi gennem arbejdet med Politik for Sundhed, hvilket også afspejles i udkastet.

Mål i Politik for Sundhed 2023-2026

Høringssudkastet til Politik for Sundhed 2023-2026 indeholder følgende fire mål:

- Mål 1: Vi vil leve længere med flere gode leveår.
- Mål 2: Vi vil kunne trives og håndtere dagligdagens udfordringer, samt indgå i fællesskaber med andre.
- Mål 3: Vi vil have lige muligheder for at leve et sundt liv.
- Mål 4: Byens indretning og bynaturen styrker vores sundhed.

Fokusområder i Politik for Sundhed 2023-2026

For at fokusere kommunens ressourcer og indsats på at nå politikens mål indeholder høringssudkastet desuden følgende fire fokusområder:

- **Tidlig indsats** – fordi vores vaner grundlægges tidligt og fordi forebyggelse er vigtigt hele livet.
- **Sunde rammer** – fordi god forebyggelse kræver indsatser, der forbedrer de strukturelle såvel som fysiske rammer.
- **Sammen om Sundhed** – fordi vi skal samarbejde på tværs og sammen med borgerne for at løfte de komplekse sundhedsproblemer.

Organisering

Politik for Sundhed 2023-2026 organiseres med en tværgående styre- og projektgruppe, der sikrer, at der er synergi mellem implementeringen og forvaltningsområdernes kerneopgaver og lokale politikker. Der er fokus på at mindske ressourceforbruget på opfølgning på alle de gode indsatser, der allerede pågår i andre dele af kommunen. Den årlige, meget detaljerede handleplan, som kendes fra Sundhedspolitik 2019-2022 erstattes derfor af et smallere, mere strategisk fokus. Således beslutter Sundheds- og Forebyggelsesudvalget hvert år, i begyndelsen af året, strategien for det kommende år i form af to til tre tværgående initiativer, som understøtter mål og fokusområder for politikken. Disse initiativer benævnes tværgående strategiske indsatser, og en eller flere af disse indsatser kan fortsætte det følgende år, hvis dette er hensigtsmæssigt. Til hver tværgående, strategiske indsats nedsættes en arbejdsgruppe, som har ansvaret for at drive implementeringen og som definerer en række indsatser, som de vil arbejde videre med.

Den videre proces

Efter høringsperioden vil Sundheds- og Forebyggelsesudvalget vil blive forelagt politikken igen til endelig godkendelse. I samme sag tager Sundheds- og Forebyggelsesudvalget stilling til hvilke tværgående strategiske indsatser, der skal arbejdes med det næste år.

Tidsplan

- Høringsudkast i direktionen (17. marts)
- Høringsudkast i Sundheds- og Forebyggelsesudvalget inklusiv tværgående strategiske indsatser (27. marts)
- Høringsudkast i Magistraten (17. april)
- Vedtagelse i Kommunalbestyrelsen (24. april)

Økonomi

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Arbejdsmarkeds-, Vækst- og Uddannelsesudvalget

By- og Erhvervsstrategisk udvalg

Børneudvalget

Klima-, Plan- og Boligudvalget

Kultur- og Fritidsudvalget

Miljø- og Trafikudvalget

Socialudvalget

Undervisningsudvalget

Ældre- og Omsorgsudvalget

Magistraten (efter behandling af høringsudkastet i Sundheds- og Forebyggelsesudvalget den 6. februar er det besluttet, at Magistraten høres som fagudvalg)

Bilag

Bilag 1. Evaluering af Sundhedspolitik 2019-2022, herunder opfølgning på mål og sigtelinjer samt handleplan 2021-2022

Bilag 2. Politik for Sundhed 2023-2026 Høringsudkast

Punkt 43: Orientering om kommende skybrudsprojekt på Peter Bangs Vej

05.01.15-P20-1-19

Resume

Udvalget orienteres med denne sag om det kommende skybrudsprojekt på Peter Bangs Vej mellem Dalgas Boulevard og A.D. Jørgensens Vej, som er etape 2 i den samlede omdannelse af Peter Bangs Vej til en forsinkelsesvej. Projektet spiller en væsentlig rolle for den samlede skybrudssikring på det vestlige Frederiksberg og får forventeligt en vis indvirkning på området i anlægsfase, idet projektet forventes at påvirke især trafikanter og erhvervsliv. Derfor orienteres udvalget forlods om bl.a. trafikafvikling under anlægsarbejdet og inddragelse af erhvervslivet, inden det færdige projektforslag forventes fremlagt til udvalgets godkendelse den 12. juni 2023.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog orientering om det kommende skybrudsprojekt på Peter Bangs Vej til efterretning, idet udvalget bad om at blive orienteret om muligheden for at afkorte anlægsperioden.

Udvalget bad forvaltningen om at blive orienteret om tidspunkt for borgermøde vedrørende projektet.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at orientering om det kommende skybrudsprojekt på Peter Bangs Vej tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Etape 2 af skybrudsprojektet på Peter Bangs Vej er besluttet i forbindelse med vedtagelsen af *Skybrudspakke for 2022*. Da projektet i anlægsfasen vil få en vis indvirkning på området, og da projektet forventes at påvirke især trafikanter og erhvervsliv, orienteres udvalget forlods, inden det færdige projektforslag forventes fremlagt til udvalgets godkendelse den 12. juni 2023.

Baggrund for anlæg af skybrudsprojektet

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

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

Etape 2 af projektet består i en omdannelse af Peter Bangs Vej til en forsinkelsesvej fra Dalgas Boulevard til A.D. Jørgensens Vej. En forsinkelsesvej tilbageholder regnvand under et skybrud, og på Peter Bangs Vej planlægges det at nedgrave op mod 1.900 m³ regnvandskassetter for at kunne tilbageholde regnvand fra et opland på ca. 26 ha. og dermed mindske oversvømmelser på Peter Bangs Vej under skybrud. Projektet har desuden til formål at opgradere byrummet, så vejstrækningen fremtræder som en forlængelse af etape 1. Dette inkluderer at forbedre vilkår for buspassagerer ved at etablere fremskudte busperroner med læskærme, hvor det er muligt. Fremkommelighed og trafikikkerhed for alle trafikanter understøttes ved at indsnævre kørebanen og at optimere parkeringsforhold for biler, idet antallet af parkeringspladser så vidt muligt opretholdes. Projektet planlægges desuden, så mængden af begrønning på Peter Bangs Vej øges, hvilket bl.a. medvirker til at mindske den såkaldte varmeø-effekt.

Inddragelse erhvervsliv og borgere

Strækningen, som udgør etape 2, er i endnu højere grad end etape 1 en handelsegade. Forvaltningen vil derfor gøre ekstra meget ud af kommunikation og dialog med de handlende. Forvaltningen planlægger at inddrage erhvervslivet på Peter Bangs Vej under både projekteringen og selve anlægsarbejdet for på den måde at inddrage deres ønsker og behov i det omfang, det er muligt inden for rammerne af projektet. Forvaltningen har derfor været i kontakt med Frederiksberg Erhverv og fået deres input til inddragelsesprocessen. Forvaltningen planlægger desuden at afholde et lokalt møde for erhvervsdrivende og borgere i marts eller april for at få kommentarer til planerne og igen i efteråret 2023, når selve

anlægsarbejdet skal planlægges. Desuden vil de erhvervsdrivende få regelmæssige opdateringer om projektet og anlægsarbejdet i løbende nyhedsbreve og lokale dialogmøder under anlægsfasen. Første nyhedsbrev forventes udsendt i forbindelse med invitationen til det første møde.

Input fra inddragelsesprocessen vil blive medtaget i den kommende sag til udvalget om godkendelse af projektforslaget.

Trafikafvikling i anlægsperioden

Peter Bangs Vej er en af de store trafikårer igennem Frederiksberg, og det vil derfor have en indvirkning på trafikafviklingen at lukke vejen helt eller delvist under anlægsarbejde. Som i etape 1 er det desværre ikke muligt at opretholde dobbeltrettet trafik på Peter Bangs Vej i anlægsperioden, da der skal graves i det meste af vejens bredde for at få kassetterne i jorden. Derfor vil vejen blive ensrettet i anlægsperioden, idet først den ene side af vejen og derefter den anden side etapevist vil blive gravet op. Det kan blive nødvendigt at lukke for trafikken i begge retninger i kortere perioder, eksempelvis ved etablering af tværgående ledninger under vejen. Forvaltningen vil dog forsøge at minimere dette i det omfang, det overhovedet er muligt.

Forvaltningen har fået foretaget en trafikanalyse, der viser, at de omkringliggende veje vil opleve mindst mulige gener ved en ensretning ind mod centrum, og Frederiksberg Erhverv peger også på, at ensretning mod byen er at foretrække fra erhvervslivets synspunkt. Den motoriserede trafik vil derfor blive ensrettet på denne måde i anlægsperioden, mens cykeltrafikken opretholdes som dobbeltrettet.

Erfaringer fra etape 1 indarbejdes på forhånd i etape 2 ved anlægsarbejdets opstart, så f.eks. trafiksignaler vil være tilpasset de ændrede trafikmønstre under ensretningen. Der vil desuden være fokus på, at trafikanter i bus, på cykel og i bil bliver informeret i god tid om anlægsarbejdets betydning for trafikken og muligheden for alternative ruter.

Projektets forventede tidsplan

Projektering	Januar-april 2023
Forventet politisk fremlæggelse af projektforslag	12. juni 2023
Udbudsprojekt og udbud	August-november 2023
Forventet anlægsperiode	November 2023-december 2024

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det kommende skybrudsprojekt vil komme borgere og erhvervsliv til gavn på sigt, idet det reducerer risikoen for oversvømmelser på bygninger og infrastruktur. I anlægsfasen vil projektet påvirke både erhvervsliv, beboere og trafikanter i en periode på omkring et års tid. Derfor er der et stort fokus på at inddrage beboere og erhvervslivet i projektet på forhånd, så der dels skabes forståelse for projektets formål, dels er mulighed for at tilpasse anlægsarbejdet, så der tages mest muligt hensyn til erhvervslivets og trafikanternes. Selve anlægsprocessen vil ligeledes løbende blive søgt optimeret mest muligt m.h.p. at mindske gener og varighed.

Økonomi

Orienteringssagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser.

Til anlægsprojektet er der afsat 8,7 mio. kr. i takstmidler og 5,5 mio. kr. i skattemidler.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Punkt 44: Disponering af trafikikkerhedspulje 2023 og resultatet af skolevejsanalyse 2022

05.01.00-G01-83-22

Resume

Der er igennem en årrække afsat årlige midler til at forbedre trafikikkerheden og tilgængeligheden på Frederiksberg. Der er således også i 2023 afsat en pulje på 3,0 mio. kr. Med denne sag får udvalget forelagt et forslag til den overordnede disponering af Trafikkerikkerhedspuljen for 2023. Herudover gives en orientering om resultatet af skolevejsanalysen.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog,

1. at puljemidlerne i 2023 på 3,0 mio. kr. til trafikikkerhed og tilgængelighed, overordnet disponeres som foreslået, finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2023,
2. at resultatet af Skolevejsanalysen 2022 tages til efterretning,
3. at anmode forvaltningen om supplerende at belyse mulighederne for at etablere højere bump på vejene omkring Lindevangsskolen, belyse sikkerheden for cyklister i krydset Henrik Steffens Vej/Gl. Kongevej samt muligheden for at etablere supplerende parkering på Borups Allé i forbindelse med trafikikkerhedsprojektet her.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at puljemidlerne i 2023, på 3,0 mio. kr. til trafikikkerhed og tilgængelighed, overordnet disponeres som foreslået (finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2023) - og
2. at resultatet af Skolevejsanalysen 2022 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Der bliver årligt afsat midler i trafikikkerhedspuljen til at gennemføre initiativer til forbedring af trafikikkerheden og tilgængeligheden på Frederiksberg. Trafikkerikkerhedspuljen dækker typisk udgifter til sikker skolevej, trafikikkerheds- og tryghedsfremmende tiltag, planlægning og datagrundlag samt tilgængelighed.

Forvaltningen prioriterer de steder, hvor der fysisk kan ændres på forholdene, for at trafikikkerheden forbedres. Desuden prioriteres steder, hvor flere føler sig utrygge med henblik på at understøtte, at endnu flere vælger at gå eller cykle. Det bemærkes i den sammenhæng, at oplevet utryghed ikke nødvendigvis er lig med, at det pågældende sted ikke er trafikikkert. Tryghed i trafikken beskriver trafikanters subjektive oplevelse af sikkerhed - og den kan opleves forskelligt af bilister i forhold til cyklister og fodgængere.

I 2023 foreslår forvaltningen, at der sættes særligt fokus på at sikre trygge skoleveje på Frederiksberg og fortsætte indsatser rettet mod cyklisters generelle sikkerhed, herunder de specifikke højresvingssituationer, hvor cyklisterne oftest kommer til skade. Grundlaget for disponering af trafikikkerhedspuljen tager blandt andet sit udgangspunkt i ulykkesrapporten, der bliver udarbejdet hvert år og den nye skolevejsanalyse, som blev udført i efteråret 2022. Skolevejsanalysen er vedhæftet sagen. Samlet set er det 24 projekter, som kan finansieres inden for puljen, jf side 16 og 17.

Målsætningen for antallet af alvorligt tilskadekomne i trafikken på Frederiksberg angiver, at der ved udgangen af 2030 maksimalt må være 15 alvorligt tilskadekomne og ingen dræbte. I 2021, der er det seneste hele år med validerede data, var der 29 alvorligt tilskadekomne. De foreløbige tal for 2022 viser, at der i 2022 er registreret 20 alvorligt tilskadekomne. Faldet fra 2021 til 2022 viser umiddelbart, at det går den rigtige vej. I 2022 har der været en soloulykke, der desværre endte med et dødsfald. Til trods for de tragiske omstændigheder havde uheldet en karakter, man ikke havde kunnet forebygge med hverken fysiske ændringer eller kampagner, da det drejede sig om en situation, hvor den pågældende person var stærkt alkoholpåvirket.

For at sikre den positive udvikling og fastholdelsen af målet frem mod 2030 er det fortsat vigtigt, at der er fokus på trafikikkerhedsfremmende tiltag, både fysiske ændringer og adfærdsendrende kampagner - og gerne i et samspil. Derudover er det også vigtigt at have borgernes oplevelse af tryghed med i overvejelserne, når projekterne prioriteres.

Oplevelsen af tryghed på vejene kan også have en indvirkning på valget af transportmiddel til skole, arbejde og fritidsaktivitet. De nyeste tal fra DTU's transportundersøgelse viser, at antallet af cyklister, der cykler til skole, arbejde og

fritidsaktiviteter, er faldet med 22 pct. over de sidste par år. Også af den årsag er det vigtigt, at der er fokus på denne problemstilling i arbejdet med trafikikkerhedspuljen. Ifølge Kommuneplan 2021 (Hovedstruktur) er blandt andet cyklisme prioriteret højt, også for børn, og målet er, at 85 pct. af alle skoleelever går eller cykler til og fra skole sammen med en voksen eller alene. Af kommuneplanen fremgår det endvidere, at cyklister sammen med fodgængere er den største trafikantgruppe, hvorfor det er vigtigt, at de kan færdes nemt, trygt og sikkert på Frederiksberg.

Resultatet af skolevejsanalysen 2022

I efteråret 2022 blev der udarbejdet en skolevejsanalyse for alle skolerne på Frederiksberg inkl. de private skoler. Der er udarbejdet tre dokumenter; hhv. en baggrundsrapport, en populæruddgave med resultaterne og et prioriteringsskema. I prioriteringsskemaet gives der point til den enkelte lokalitets uhelds- og trykghedseffekt, trafikikkerhed, faciliteter, udpegning af elever og skolen.

Den overordnede analyse er gennemført ved:

- Registrering af infrastruktur omkring de enkelte skoler
- Registrering af cykel- og løbehjulsparkeering ved de enkelte skoler
- Analyse af skolevejsuheld i perioden 2017-2021
- Spørgeskemaundersøgelse (forældre og elever)
 - Udpegning af utrygge steder på kommunens veje
- Interview med de enkelte skoler
 - Udpegning af anbefalede skoleruter
- Adfærdsanalyse ved forskellige lokaliteter via videoregistrering (i alt 17 videoobservationer)

I alt er der modtaget 1.329 besvarelser. 855 forældre har svaret på vegne af deres børn i 0-3. klasse. 474 elever i 4-10. klasse har selv svaret. Den gennemsnitlige svarprocent ligger på 13,2 pct. (svarende til 78 svar pr. skole). Der er ikke modtaget svar (eller kun meget få) fra Frederiksberg Friskole, Jakobskolene, Skolen ved Bülowvej, Skolen ved Nordens Plads (specialskole), Tre Falke Skolen (7.-10. klasses skole).

Der er gennem de senere år gennemført tiltag for at forbedre de trafikale forhold omkring skolerne, og trafikikkerheden er derfor væsentligt forbedret mange steder. Ud over de fysiske tiltag der kan etableres for at forbedre trafikikkerheden, har trafikanternes adfærd dog også en væsentlig indvirkning på oplevelsen af trykghed. Skolevejsanalysen viser således, at en del af de adspurgte er utrygge ved deres skolevej. I undersøgelsen angiver 31 pct., at de er utrygge ved deres skolevej. Til sammenligning er det 13 pct. på landsplan.

Herudover viser analysen, at i gennemsnit 28 pct. af eleverne køres til skole på landsplan, mens det kun er 10 pct. på Frederiksberg. På Frederiksberg er gang den foretrukne transport til skole. Cirka halvdelen (49 pct.) af eleverne går til skole, mens cykel (30 pct.) og ladcykel (7 pct.) til sammen udgør 37 pct. På landsplan er det ca. 17 pct., der går til skole, mens 45 pct. cykler. Aktiv transport til skole fylder således mere på Frederiksberg end i resten af landet. Der peges i analysen på, at når man vælger at køre eleverne til skole i bil, er det ofte fordi, at forældrene alligevel "kører forbi", mens utrykgheden på skolevejen angives kun i mindre omfang som årsag. Der er i analysen spurgt ind til årsager til utrykghed, og her er det særligt krydsning af veje og mængden af trafik, der skaber utrykghed. Flere skoler melder også om utrygge situationer og har ønsker til forbedring af forholdene omkring skolerne. Særligt oplever skolerne udfordringer som følge af, at færdselsreglerne ikke respekteres, og ofte opleves det, at det er forældre i bil, der ikke kører efter forholdene og færdselsreglerne.

Der er en stor variation i, hvor stor en andel, der generelt føler sig tryk henholdsvis utryg. I indskolingen (0.-3. klasse) på Frederiksberg oplever 44 pct. skolevejen som utryg eller meget utryg. Det skal dog bemærkes, at det i denne alderskategori er forældrene, der svarer vegne af eleverne. På mellemtrinene er det 10 pct., der føler sig utrygge eller meget utrygge mens det i udskolingen alene er 3 pct. Det er derfor nærliggende at konkludere, at forældre er markant mere utrygge end eleverne selv. Hvis den oplevede sikkerhed/trykghed skal forbedres, kræver det derfor et fokus på særligt de mindste elever og forældrenes oplevelse af trafikken. Sammenlignes der med landsgennemsnittet, ses der en lignende fordeling, hvor trykgheden stiger betydeligt fra 3. klasse til 4. klasse.

På baggrund af inddragelsen af elever, forældre og skoler er der udpeget et bruttokatalog med ca. 50 steder i kommunen, hvor der opleves utrykghed på skolevejen, og der gives anbefalinger til, hvordan Frederiksberg Kommune kan forbedre trykgheden på skolevejene med fysiske tiltag. Alle udpegninger er beskrevet i baggrundsrapporten. Der er ikke et akut behov eller afsat midler til at gøre en indsats alle steder på en gang. Der er derfor behov for at fokusere arbejdet, hvor det vurderes, at der er det største behov, og hvor det er muligt at lave forbedringer, der har en effekt. I første omgang foreslås det at arbejde videre med 24 af de 50 projekter. For hvert af de 24 projekter er der udarbejdet et løsningsforslag, og projekterne er efterfølgende prioriteret i forhold til, hvor det vurderes, at der opnås den største trafikikkerheds- og

tryghedsmæssige effekt. Disse projekter vil blive søgt indarbejdet i disponering af trafikikkerhedspuljen i den kommende årrække. De øvrige projekter vil indgå i de fremtidige overvejelser om forbedringer af skolevejene på Frederiksberg.

I 2023 forslås der afsat 1,2 mio. kr. til formålet og to skoler er prioriteret hhv. Lindevangskolen og Skolen på Nyelandsvej, og der vil blive etableret mindre tiltag ved blandt andet Frederik Barfods skole.

Skal trygheden på skolevejene forbedres, er det dog langt fra nok kun at ombygge veje og kryds. Der er også behov for at sætte ind med mere generelle tiltag, der kan forbedre den trafikale adfærd og øge trygheden. På baggrund af undersøgelserne er der yderligere udpeget 12 tiltag, som blandt andet omhandler skolepatrulje, kampagner med adfærd og gode vaner, trafikpolitik på skoler og samarbejde med politiet. Disse tiltag vil forvaltningen også arbejde videre med i samarbejde med blandt andet politiet.

Disponering af trafikikkerhedspuljen

Trafikkerhedspuljen foreslås i 2023 disponeret til sikre skoleveje, trafikikkerheds- og tryghedsfremmende tiltag, planlægning og datagrundlag og tilgængelighed på følgende måde:

Sikre Skoleveje (1.200.000 kr.)

Ved Lindevangskolen undersøges muligheden for at opgradere overgangene nær skolen med lys og prioritering af fodgængerne, da rigtig mange børn benytter de overgange på vej til eller fra skole. Desuden foreslås det at der bliver etableret indkørselsforbud i morgentimen (7:30-8:30) fra Dalgas Boulevard til Ewaldsensvej, så børnene trygt og roligt kan komme til skolen på cykel og på gåben.

Skolen på Nyelandsvej har et meget benyttet fodgængerovergang, som er for lille, hvorfor der er kø for at kunne komme over vejen om morgenen. Der foreslås en udvidelse af overgangen med opgradering af lyset. Dette tiltag skal ses i sammenhæng med den igangværende sag om trafikikkerhed ved skolen på Nyelandsvej, og de beslutninger der tages her, idet sagen behandles på udvalget igen den 13. marts.

Ved Frederiks Barfods Skole foreslås det, at gøre fodgængerovergangen mere tryk og sikker ved at forbedre oversigtsforholdene. Det forslås at gennemføre dette ved at nedlægge 1-2 parkeringspladser.

Trafikkerheds- og tryghedsfremmende tiltag (600.000 kr.)

Det foreslås at sætte fokus på cyklisternes sikkerhed og tryk ved at gennemføre følgende tiltag:

- Fremført cykelsti på Borups Allé ved Nordre Fasanvej (ved Irma),
- Udvidelse af cykelstien på Gammel Kongevej ved Bagerstræde, så cyklisterne bedre kan komme forbi hinanden i krydset.
- Opstramning af vejforløbet på Solbjerg Plads ved at tydeliggøre cykelstien med kantafmærkning, der følger de allerede etablerede ledelys langs vejen, så fodgængerne bedre kan tyde, hvor de skal placere sig, da der ikke er fortov på strækningen. Det foreslås at kantafmærkningen udføres med søm af cortenstål, som passer til æstetikken for pladsen. Solbjergvej er en cykelgade og en del af den grønne sti, derudover er der mange fodgængere langs strækningen, som krydser mellem biblioteket og Frederiksberg Centret. Hertil foreslås en minikampagne på stedet med budskabet om at vise hensyn til hinanden.

Projekternes udførsel er afhængig af politiets samtykke.

Planlægning og datagrundlag (600.000 kr.)

Viden og data er et nødvendigt grundlag for at kunne understøtte arbejdet inden for uheldsbekæmpelse og identifikation af problemområder og er normalt en fast del af puljeudmåntningen. Det er derfor nødvendigt ligesom hidtil at disponere midlerne til bl.a. uheldsrapport, gennemkørselsanalyser, tællinger m.v.

Tilgængelighed (600.000 kr.)

Midlerne til tilgængelighed disponeres sammen med Ældre- og Handicaprådene. De konkrete tiltag kan omfatte bl.a. forbedringer af ledelinjer, gennemgående fortov, bedre fodgængerovergange og etablering af lydfyr m.m.

By-, Kultur og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der er behov for fortsat at gennemføre indsatser, der kan medvirke til, at antallet af tilskadekomne i trafikken reduceres. Herudover vurderer forvaltningen, at den gennemførte skolevejsanalyse giver et godt grundlag for at prioritere og målrette indsatsen med at sikre trafiksikre og trykke skoleveje. Den foreslåede disponering af trafikikkerhedspuljen afspejler både behovet for at gennemføre konkrete fysiske tiltag på steder, hvor der er kendte behov, og for at gennemføre nærmere analyser og undersøgelser, der kan afdække yderligere konkrete udfordringer og dermed skabe grundlag for at finde de rigtige løsninger.

Økonomi

Der er i budget 2023 afsat et rådighedsbeløb på 3,0 mio. kr. Såfremt indstillingen tiltrædes, disponeres puljemidler af trafikikkerhedspuljen til trafikikkerhedsprojekterne (sikre skoleveje, tryghedsfremmende tiltag, tilgængelighed og planlægning) på 3,0 mio. kr. i 2023.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Skolevejsanalyse - populærudgave

Punkt 45: Ændring af parkeringsforhold ved Skolen på Nylandsvej

05.01.00-G01-62-22

Resume

På baggrund af henvendelser om trafikmæssig utryghed ved Skolen på Nylandsvej og Børnehuset Æblehaven forelægges forslag til ændring af bilparkeringsforholdene på grunden. En ændring af bilparkeringsforholdene vil kunne bidrage til en forbedring af trafikikkerheden på stedet og mindske utrygheden for henholdsvis børn og forældre samt medarbejderne på de to institutioner.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Klima-, Plan- og Boligudvalget,

1. at det besluttes, hvorvidt der skal gives dispensation fra lokalplan 21, afsnit 5 om parkeringsarealer, og dermed gives tilladelse til at nedlægge ni af de 27 bilparkeringspladser, der er på Skolen på Nylandsvej og Børnehuset Æblehavens grund, eller om der alternativt skal indføres tidsrestriktion på pladserne - og
2. at forvaltningen bemyndiges til at indgå aftale med Københavns Professionshøjskole - Nylandsvej om at nedlægge fem bilparkeringspladser på den del af deres grund, der ligger ud til indkørselsvejen.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Miljø- og Trafikudvalget,

1. at sagen tages til efterretning - og
2. at de fem bilparkeringspladser, der vil blive nedlagt, reserveres til Københavns Professionshøjskole - Nylandsvej på det overdækkede parkeringsareal ved Skolen På Nylandsvej, som del af aftalen.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Undervisningsudvalget,

at sagen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Klima-, Plan- og Boligudvalget samt daværende Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalg udsatte på mødet den 21. november 2022 sagen, idet udvalgene ønskede en besigtigelse. Besigtigelsen fandt sted mandag den 16. januar 2023.

Det skal, som nævnt i forbindelse med besigtigelsen, bemærkes, at opgørelsen af antallet af bilparkeringspladser er behæftet med en mindre fejl i sagen.

Der er 31 bilparkeringspladser i området og ikke, som nævnt, 32. De 31 pladser fordeler sig med 18 pladser under overdækningen, ni pladser tilknyttet skolen og fire pladser tilknyttet professionshøjskolen, og ikke fem som nævnt i den oprindelige sag.

Der fremkom som opfølgning på besigtigelsen en række spørgsmål, som der redegøres for herunder.

Mulighed for erstatningsparkeringspladser

Det er muligt at etablere 13 nye parkeringspladser i nærområdet ved enten at etablere knaster på hjørner, så man kan parkere tættere på hjørnet end de normale 10 meter, ved flytning af cykelstativer eller ved fældning af træer. Derudover er der mulighed for ombygning af veje f.eks. Rølsvej, hvor der kan etableres skråparkeringspladser i begge sider af vejen på den sidste del af det ensrettede stykke. Alt efter løsning vil hver erstatningsparkeringsplads koste gennemsnitligt ca. 70-100.000 kr. Samlet er udgiften således ca. 0,9 - 1,3 mio. kr. Det skal bemærkes, at der ikke er afsat budget til etablering af erstatningsparkeringspladser.

Mulighed for kiss and ride

Der er mulighed for at etablere kiss and ride på nordsiden af Nylandsvej lige overfor den kiss and ride (korttidsparkeringsplads), der er etableret i sydsiden ud for professionshøjskolen, så der kan afleveres i begge retninger. Skiltningen af kiss and ride og korttidsparkeringspladsen er den samme - i dette tilfælde 30 minutter. Derudover er der mulighed

for at aflevere ved kiss and ride på Solbjerg Plads ved CBS, hvor der er skiltet med standsningsforbud, ind- og udstigning tilladt. Fra Solbjerg Plads kan man benytte gangstien op til skolegården.

Der blev ligeledes ved besigtigelsen spurgt til mulighederne for at benytte de to parkeringsarealer, der ligger umiddelbart til venstre og til højre på Solbjerg Plads fra Nylandsvej. Ses der kun på benyttelse i forbindelse med aflevering, så kan begge parkeringsarealer benyttes, som situationen er nu. Parkeringsarealet til højre, som ejes af CBS, kan benyttes med beboerlicens hele døgnet, ligesom den øvrige terrænparkering på CBS' areal. Parkeringsarealet til venstre, som var ejet af FRB.C Shopping, har 15 parkeringspladser, som kan benyttes uden betaling alle dage kl. 07-21 i 2 timer med p-skive. Indtænkes parkeringspladserne i en løsning som erstatningsparkering, så kan CBS' pladsen ikke indregnes, da de allerede er tilgængelige med beboerlicens. FRB.C Shopping har adspurgt til deres areal oplyst, at arealet er frasolgt med henblik på bebyggelse. Bliver dette ikke til noget, vil købet gå tilbage, hvorefter det vil være muligt for kommunen at erhverve parkeringspladsen. Forvaltningen har ikke kendskab til den ny ejers konkrete planer og har ikke modtaget forespørgsler om muligheder, men det skal bemærkes, at ændret anvendelse forudsætter ændringer i lokalplan. Det kan derudover oplyses, at FRB. C. Shopping i en artikel i FrederiksbergLiv har åbnet for den mulighed, at det på sigt kan blive muligt at benytte deres tagparkering om natten mod betaling. Tagparkeringen omfatter pt. 450 parkeringspladser.

Mulighed for en samlet løsning med opgradering af skolegården

Nedlæggelse af parkeringspladserne vil for Skolen på Nylandsvej betyde en forøgelse af skolegårdens areal, der er begrænset i forhold til de øvrige skoler i Frederiksberg. Den ekstra plads vil umiddelbart kunne tages i anvendelse af skolen og vil bidrage til et mindre trængt udeareal i frikvartererne, hvor der i dag opleves et stort pres på skolegården. Samtidig vil nedlæggelse af parkeringspladserne give en tydeligere afgrænsning af, hvad der er skolegård, og hvad der er offentligt areal. Dette kan være medvirkende til at imødekomme nogle af de gener, som skolen oplever med forbipasserende.

Det bemærkes, at Skolen På Nylandsvej som resultat af tillægsaftale til Budget 2021 har fået udarbejdet et samlet dispositionsforslag for modernisering af deres udearealer på deres to matrikler, Nylandsvej og Lollandsvej. En realisering af dispositionsforslaget blev på daværende tidspunkt estimeret til en pris på 10 mio. kr. Den 2. maj 2022 tog Undervisningsudvalget dispositionsforslaget til efterretning, idet der ikke i budgettet var afsat finansiering til at gennemføre forslaget. Dispositionsforslaget kan ved senere realisering tilpasses en eventuel udvidelse af gårdens areal med parkeringsområdet.

Nedlæggelse af særlig parkeringsplads

Ved besigtigelsen blev der noteret en parkeringsplads under overdækningen med skilt "forbeholdt skolebetjenten". Skolen oplyser, at de ikke bruger pladsen og mener, at den må være fra gammel tid, Forvaltningen sørger for, at skiltet bliver fjernet.

Tidligere sagsfremstilling (28. november 2022)

Skolen på Nylandsvej, Børnehuset Æblehaven og Københavns Professionshøjskole - Nylandsvej består af flere bygninger, som deler adgangsvej ud mod Nylandsvej. Adgangsvejen fører ind til skolegården og Børnehuset Æblehaven, men også til samlet 32 bilparkeringspladser, som er opdelt i 18 pladser beliggende under overdækningen på Skolen på Nylandsvej og 14 pladser beliggende langs adgangsvejen. Fem af de 14 bilparkeringspladser er tilknyttet professionsskolen, mens de resterende ni pladser er tilknyttet skolen og børnehuset. Placeringen af institutionerne og bilparkeringspladserne fremgår af bilag 1.

De 18 bilparkeringspladser under overdækningen benyttes af beboere i lokalområdet, forældre og ansatte på institutionerne, mens de 9 bilparkeringspladser langs adgangsvejen, der er tilknyttet skolen og børnehuset, primært benyttes til afsætning og afhentning af børn og således anvendes mest i morgen- og eftermiddagstimerne. De 18 bilparkeringspladser under overdækningen er en del af parkeringszonen på Frederiksberg og kan benyttes med licens til zonen. De fem bilparkeringspladser tilknyttet professionshøjskolen benyttes primært af personale tilknyttet højskolen og har privat parkeringskontrol.

Ledelserne på Skolen på Nylandsvej og Børnehuset Æblehaven har rettet henvendelse til forvaltningen om trafiksikkerheden ved institutionerne og specielt omkring adgangsvejen. På baggrund af henvendelserne blev der den 31. august afholdt møde på stedet. På mødet deltog repræsentanter fra hhv. skolen, skolebestyrelsen, børnehuset og forvaltningen. Skolen og børnehuset oplever forringet trafiksikkerhed og farlige situationer ved indkørselsvejen fra Nylandsvej, hvor mange – specielt i morgentimerne - kører ind og afsætter børn på bilparkeringspladserne for derefter at skulle vende for at kunne komme ud igen - samtidig med, at der er fodgængere og cyklister på indkørselsvejen. Det er derfor ønsket, at de 14 parkeringspladser langs adgangsvejen nedlægges for at forbedre trafiksikkerheden på stedet. Selvom hastigheden er lav, og der ikke er registreret trafikuheld på stedet, er forvaltningen enig i, at trafiksituationen på stedet kan være svær at overskue - særligt for børn, hvilket betyder nedsat tryghed og øget risiko for trafikuheld.

Det er forvaltningens trafikikkerhedsmæssige vurdering, at områdets indretning ikke giver den fornødne sikkerhed og tryghed for de mange, der skal til og fra Nyelandsvej, til både skolen og institutionen Æblehaven. Vejen, der går gennem og under bygningen, er ikke indrettet med fortov og det gælder ligeledes det sidste stykke ned mod Æblehaven. Dertil kommer, at parkeringspladserne er vinkelrette på kørebanen, hvilket betyder at der skal bakkedes ud på et areal, hvor der også færdes fodgængere og cyklister, herunder børn. Manøvrearealet på vejen er desuden kun 6 m bredt og ikke de 7 m, der anbefales i vejreglerne. Det betyder, at der skal en ekstra bakkemanøvre til, når man skal ud fra parkeringsbåsen. Forvaltningen anbefaler derfor, at de 14 bilparkeringspladser nedlægges, eller at der etableres en restriktion for brugen af adgangsvejen og bilparkeringspladserne, så de ikke kan anvendes i tidsrummet 6.30-18.00.

En nedlæggelse af bilparkeringspladserne vil supplerende give mulighed for en omdannelse af arealerne til udeareal for skolen. Det kan dertil nævnes, at Skolen på Nyelandsvej har en af de mindste skolegårde på Frederiksberg. En tidsrestriktion vil give mulighed for, at arealet i skoletiden vil kunne benyttes som udeareal i lighed med flexarealer, som det kendes fra andre skoler. Det bemærkes, at der ikke er afsat budget til en omdannelse af området. Sagens trafikikkerhedsmæssige aspekt vil ved tidsrestriktion kunne håndteres alene gennem en ændring af skiltningen i området, hvilket der er midler til på den driftskontoen til etablering af ny skiltning og afmærkning.

Et alternativ til nedlæggelse af alle 14 bilparkeringspladser, kan være at nedlægge de 9 bilparkeringspladser i den ene side, bibeholde de 5 bilparkeringspladser tilknyttet professionsskolen og anlægge et fortov i den side, hvor bilparkeringspladserne nedlægges. Dette vil give børnene en mere sikker og separat adgangsvej fra Nyelandsvej ind til skolen. Der er ikke afsat midler til eventuelt anlæg af fortov.

Beslattes enten en nedlæggelse af bilparkeringspladserne langs adgangsvejen eller en restriktion for brugen af adgangsvejen for motorkøretøjer, foreslås det, at der - for at kompensere for antallet af bilparkeringspladser tilknyttet professionshøjskolen - reserveres fem bilparkeringspladser til denne på det overdækkede areal med bilparkering under Skolen på Nyelandsvej. Der er i alt 18 parkeringspladser på det overdækkede areal.

Parkering på grunden er reguleret i lokalplan 21, hvor det i afsnit 5 fremgår, at parkeringsarealets størrelse skal godkendes af Kommunalbestyrelsen under hensyn til bebyggelsens anvendelse. Der er ikke fastlagt et parkeringskrav i lokalplanen i forhold til antal bilparkeringspladser, og der er tidligere givet tilladelse til ændring antallet af bilparkeringspladser på grunden. Således besluttede daværende By- og Miljøudvalg tilbage i august 2017, at der kunne nedlægges to bilparkeringspladser på grunden, mod at disse blev placeret på offentlig vej i umiddelbar nærhed. Dette af hensyn til den generelle parkeringssituation i området, og idet forvaltningen vurderede, at hensynet til bebyggelsens anvendelse ikke blev ændret, da der stadig var 18 parkeringspladser på ejendommen.

I forbindelse med ombygningen af skolegården på Skolen på Nyelandsvej i 2017 blev de 9 bilparkeringspladser placeret langs indkørselsvejen, hvor de tidligere var placeret foran Børnehuset Æblehaven. Baseret på luftfoto fra 2018-2021 er belægningsprocenten for de fem bilparkeringspladser tilknyttet professionshøjskolen mellem 40 og 100 pct., mens belægningsgraden for de 9 offentlige bilparkeringspladser er mellem 10 og 33 pct. Området har som helhed en belægningsgrad på ca. 70 pct. i hverdagene, mens der i weekender og om natten er belægningsgrader svarende til 90-100 pct. Forvaltningen har afsøgt mulighederne for erstatningspladser på de nærliggende veje, men det er desværre ikke muligt at optimere mere på parkeringen med mindre der fældes træer eller fjernes cykelstativer. Hertil bemærker forvaltningen, at bilparkeringspladserne er benyttet mindre end de øvrige parkeringstilbud i området, hvorfor en nedlæggelse eller restriktion af disse vurderes at have begrænset betydning for den samlede parkeringssituation i området.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at en nedlæggelse eller restriktion af de 14 bilparkeringspladser langs indkørselsvejen til Skolen på Nyelandsvej vil kunne bidrage til forbedret trafikikkerhed og -tryghed for børn, forældre og ansatte tilknyttet hhv. Skolen på Nyelandsvej og Børnehuset Æblehaven. Det vurderes endvidere, at en nedlæggelse eller restriktion af bilparkeringspladserne kun vil have begrænset betydning for parkeringssituationen i lokalområdet, idet pladserne ser ud til at blive benyttet væsentligt mindre end øvrige parkeringsmuligheder i området. Sagen kan eventuelt belyses yderligere ved en fælles besigtigelse for de relevante udvalg.

Økonomi

Der er ikke afsat midler til en egentlig omdannelse af området langs adgangsvejen. Hvis det besluttes, at der skal ske en omdannelse af området, vil der skulle forelægges en separat sag herom. En ændring af skiltningen vil kunne afholdes af midler til ny skiltning og afmærkning.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Klima-, Plan- og Boligudvalget, Miljø- og Trafikudvalget, Undervisningsudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen.

Historik

Indstilling 28. november 2022, pkt. 123:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Klima-, Plan- og Boligudvalget,

1. at det besluttes hvorvidt der skal gives dispensation fra lokalplan 21, afsnit 5 om parkeringsarealer, og dermed gives tilladelse til at nedlægge 9 af de 27 bilparkeringspladser, der er på Skolen på Nyelandsvej og Børnehuset Æblehavens grund, eller om der alternativt skal indføres tidsrestriktion på pladserne - og
2. at forvaltningen bemyndiges til at indgå aftale med Københavns Professionshøjskole - Nyelandsvej om at nedlægge fem bilparkeringspladser på den del af deres grund, der ligger ud til indkørselsvejen.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget,

1. at sagen tages til efterretning - og
2. at de fem bilparkeringspladser, der vil blive nedlagt, reserveres til Københavns Professionshøjskole - Nyelandsvej på det overdækkede parkeringsareal ved Skolen På Nyelandsvej, som del af aftalen.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Undervisningsudvalget,

at sagen tages til efterretning.

Beslutning fra Undervisningsudvalget 2022-25, 28. november 2022, pkt. 123:

Undervisningsudvalget tog orienteringen til efterretning.

Beslutning fra Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget 2022-25, 28. november 2022, pkt. 205:

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen, idet udvalget ønskede en besigtigelse.

Beslutning fra Klima-, Plan- og Boligudvalget 2022-25, 28. november 2022, pkt. 178:

Klima-, Plan- og Boligudvalget udsatte sagen, idet udvalget ønskede en besigtigelse.

Bilag

Bilag 1 - Sag om nedlæggelse af bilparkeringspladser på skolens areal

Bilag 2 - Trafiksikkerhed - Skolen på Nyelandsvej

Punkt 46: Indtægts- og udgiftsbevilling til EU-projekt om Smart City teknologi

00.03.04-Ø34-1-23

Resume

Frederiksberg Kommune er en aktiv part i fællesskabet Gate 21, hvor en række kommuner, regioner og andre aktører samarbejder om den grønne omstilling. I regi heraf er flere kommuner i både Danmark og Sverige gået sammen med bl.a. Roskilde Universitet og DTU i en tværregional Innovations- og teknologitaskforce (Innotech) om udvikling og brugen af teknologier i byens drift, som hjælper kommunerne i den grønne omstilling. Projektet er finansieret af Interreg-midler fra EUs pulje til den tværgående ØKS-region (Øresund, Kattegat, Skagerrak). Derfor beder forvaltningen om godkendelse af en indtægts- og udgiftsbevilling, således kommunen kan lægge ud for udgifter og få pengene refunderet igennem projektet. Projektet er udgiftsneutralt for kommunen og løber i perioden 2023-2025.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller, at der meddeles henholdsvis indtægts- og udgiftsbevillinger under Magistraten på 0,8 mio. kr. i 2023, 0,9 mio. kr. i 2024 samt 0,7 mio. kr. i 2025 til indtægter og udgifter vedr. den tværregionale innovations- og teknologitaskforce (Innotech) i regi af Gate 21, finansieret af tilskudsmidler fra EU's interreg program.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at der meddeles henholdsvis indtægts- og udgiftsbevillinger under Magistraten på 0,8 mio. kr. i 2023, 0,9 mio. kr. i 2024 samt 0,7 mio. kr. i 2025 til indtægter og udgifter vedr. den tværregionale innovations- og teknologitaskforce (Innotech) i regi af Gate 21, finansieret af tilskudsmidler fra EU's Interreg-program.

Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune har igennem mange år gennemført projekter i samarbejdsorganisationen GATE 21, hvor en række kommuner og regioner i fællesskab arbejder for fremskridt i en grønne omstilling. Det er også i det regi, at Frederiksberg har udviklet en markant position på brugen af Smart City-teknologier, som er intelligent styring af byens drift med fx sensorteknologier, hvilket bl.a. har været brugt i vores klimatilpasningsprojekter på Langelands Plads og Rahbeks Allé.

Der er en række teknologier, fx kameraløsninger, algoritmer og kunstig intelligens, som nu er så udviklede, at de i højere grad er klar til at blive driftssat end tidligere. Der er dog nogle barrierer, som gør, at kommuner generelt har svært at tage disse teknologier i brug. Derfor har EU-kommissionen via Interreg-midler til regional udvikling (i Øresund, Kattegat og Skagerrak-området) bevilliget midler til en Innovations- og teknologitaskforce, en såkaldt Innotech, hvor både svenske og danske kommuner samt forskningsinstitutioner og erhvervsliv samarbejder om at udvikle, afprøve og modne teknologier og samtidig nedbryde de barrierer, som er i den kommunale virkelighed for at tage teknologierne i brug. Det kan fx være GDPR-problemstillinger, skaleringsmuligheder, leverandørsamarbejde, teknologiforståelse og dokumentation.

Frederiksberg Kommune har deltaget i udarbejdelsen af ansøgningen til EU-kommissionen og har en fremtrædende rolle i flere af delprojekterne, hvor kommunerne i projektet naturligt har fokus på at stille sig til rådighed som testområde for teknologierne. Frederiksberg er bl.a. den ledende partner på Klima/Vand-delprojektet, som bl.a. omhandler brugen af klimatilpasning i byrummet og ikke mindst vandkvalitet og genbrug af det opsamlede vand. Samtidig deltager Frederiksberg Kommune i tre andre delprojekter, herunder: Udviklingen af en 3D-bymodel, teknologier til måling og tilsyn med byens tilstand (fx brug af kameraer til vejtilsyn, registrering af træer mv.) samt den opsamlende taskforce, som skal arbejde med barriererne for kommunerne og dokumentation. Derudover er der god mulighed for erfaringsudveksling med grupperne, som arbejder med mobilitet i by og land, smarte bygninger og andre tværgående problemstillinger med GDPR mv.

I alt deltager 19 parter i projektet, som både omfatter både danske og svenske kommuner, herunder bl.a. Frederiksberg, Aarhus og Høje Taastrup, Region Sjælland samt DTU, Roskilde Universitet og Innovation Skåne. Indtil videre er der bevilget ca. 3,8 mio. euro til projektet, hvoraf Frederiksbergs andel forventes at være ca. 313.800 euro fordelt stort set ligeligt over tre år i perioden 2023-2025. Beløbet dækker udgifter til indkøb og installation forsøgsteknologier og til finansiering af medarbejdertimer. Der skal derfor laves en indtægts- og udgiftsbevilling på By-, Kultur- og Miljøområdet, som formelt skal godkendes af Kommunalbestyrelsen. Der skal undervejs aflægges selvstændigt regnskab og revision til EU-kommissionen. I alt vurderes projektet at være udgiftsneutralt for Frederiksberg Kommune.

Økonomi

Sagen er udgiftsneutral for Frederiksberg Kommune, idet midler fra EUs Interreg-program forventes at dække projektudgifterne på op til 313.800 euro - svarende til ca. 2,3 mio. kr. Heraf forventes ca. 1,2 mio. kr. at dække udgifterne til en projektmedarbejder i de tre år, som projektet løber.

Bevilling til Innotech	2023	2024	2025	I alt
Euro	100.927	118.713	94.160	313.800
I DKK (ved kurs 7,45)	751.906	884.412	701.492	2.337.810

Der er ikke moms på midler fra EU.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

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

Bilag

Bevillingsskema - Innotech (udgifts- og indtægsbevilling)

Punkt 47: Høringssvar til lovforslag om ny organisering af forbrændingssektoren og konkurrenceudsættelse af forbrændingseget affald

07.00.00-K04-1-23

Resume

Energistyrelsen har den 14. februar sendt lovforslag om ny organisering af affaldsforbrændingssektoren og konkurrenceudsættelse af forbrændingseget affald i høring. Miljø- og Trafikudvalget skal med denne sag tage stilling til fælles høringssvar fra Frederiksberg Kommune og de øvrige ejerkommuner i Amager Ressourcecenter (ARC).

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at høringssvaret, til lovforslag om ny organisering af forbrændingssektoren og konkurrenceudsættelse af forbrændingseget affald, godkendes.

Sagsfremstilling

Energistyrelsen har den 14. februar 2023 sendt lovforslag om ændring af lov om miljøbeskyttelse, lov om varmforsyning, lov om elforsyning og selskabsskatteloven (Ny organisering af affaldsforbrændingssektoren og konkurrenceudsættelse af forbrændingseget affald) i høring. Høringsfristen er tirsdag den 14. marts 2023.

Der er udarbejdet et fælles høringssvar sammen med ARCs fire andre ejerkommuner, der med denne sag forelægges Miljø- og Trafikudvalget til godkendelse.

Lovforslaget kan få betydelige økonomiske konsekvenser for Frederiksberg Kommune, der som medejer af ARC hæfter for knap 500.000.000 kr. ud af anlæggets samlede forpligtigelser på ca. 3 mia. kr.

Høringssvaret

Det bemærkes i høringssvaret, at ejerkommunerne ser klare fordele ved den nuværende anvisningspligt i forhold til en forudsigelig og begrænset kommunal risiko. Når staten vil gennemføre en konkurrenceudsættelse, der markant ændrer risikoen i anlæggene, mener ejerkommunerne, at det må påhvile staten at afdække denne øgede risiko. Staten bør således dække eventuelle kommunale tab fuldt og helt.

Der gøres i høringssvaret opmærksom på, at det er uhensigtsmæssigt, at kravet om betaling af garantiprovision for eksisterende lån medfører en forøget risiko for, at det er de nyeste og miljømæssigt bedste anlæg, der alt andet lige får vanskeligt ved at klare sig i konkurrencen. Denne uhensigtsmæssighed foreslås opvejet af en tilsvarende lempelse i afgifter, tillæg til VE-prisloftet eller andet, så der kan skabes en konkurrence med højere grad af sikkerhed for, at de miljømæssigt bedste anlæg overlever.

Det foreslås endvidere, at Folketinget fokuserer på at forløse affaldsenergisektorens væsentlige klima-potentiale ved eksempelvis at stille krav om, at der skal etableres CO₂-fangst på hele den tilbageværende kapacitet i 2030. Den forretningsmæssige risiko, som konkurrenceudsættelsen medfører, vil imidlertid vanskeliggøre realiseringen af CO₂-fangst og bør opvejes af tilsvarende positive rammevilkår for CO₂-fangst. Det vil give det fornødne grundlag for, at affaldsenergianlæggenes store klimapotentiale kan realiseres.

Høringssvaret giver udtryk for, at der er behov for at skabe ro om de langsigtede rammevilkår, hvis konkurrenceudsættelse og øgede klimaambitioner skal lykkes samtidig. Derfor foreslås det, at overvejelser om at indføre supplerende virkemidler som f.eks. øgede afgifter eller CO₂-krav til plastindhold fjernes eller som minimum udskydes til efter 2035.

Der bakkes op om lovforslagets ambition om, at det er de miljø- og klimamæssigt bedste anlæg, der skal stå tilbage, men der udtrykkes samtidig bekymring for om loven spænder ben for dette.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det afgivne høringssvar påpeger de væsentligste konsekvenser for kommunen ved lovforslaget.

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser som følge af denne sag.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1 - Høringsbrev

Bilag 2 - Høringsliste

Bilag 3 - Udkast til lovforslag

Bilag 4: Fælles høringssvar fra ARC's ejerkommuner_100323