

# **REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 07-11-2022**

**Mødedato** Mandag d. 07. november 2022 kl. 19:46

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Disponering af midler til puljen til nye træer.....	4
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Anders Storgaard, Carina Høedt og r	5
Skybrudspakke 2023.....	7
Status på implementering af elbilstrategien.....	15
Kirsebærtræ på Idrætsbørnehuset Ingemannsvejs legeplads 2022.....	20
Forslag til beslutning fra rådmand Jan E. Jørgensen om at ændre navnet på Miljø-, Bynatur og Mob	23
Delrapportering vedr. klimafondsprojekt nr. 5 - Analyser og forslag til forsøg.....	25
Grønne pendlervaner - forsøg med samkørsel.....	30
Forslag til beslutning fra rådmand Gunvor Wibroe om at lørdags-loppetorvet foran Frederiksberg R	32
Implementering af ny ordning for indsamling af tekstilaffald.....	35
Grønt gadehjørne på H.V. Nyholms Vej.....	38
Orientering om brugermåling nr. 14 på grønne områder, juni 2022.....	39
Orientering om resultater af Den Nationale Cyklistundersøgelse 2022.....	43

## **Punkt 182: Meddelelser**

00.22.04-P35-11-21

### **Sagsfremstilling**

#### **a. Etablering af to bilparkeringspladser på Mariendalsvej**

På Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsmødet den 17. januar besluttede udvalget, at der skulle gennemføres en tilretning af ruteføringen på linje 74. Tilretningen betyder, at Frederiksbergbussen ikke længere betjener Mariendalsvej og dermed stoppestedet på vejen. Busperronen vil derfor blive nedlagt. I stedet vil der blive etableret to bilparkeringspladser samt en spærreflade, der giver plads til dagrenovation.

# Punkt 183: Disponering af midler til puljen til nye træer

04.00.00-G01-22-22

## Resume

I budget 2022 er der afsat en pulje på 0,3 mio. kr. til plantning af nye træer på byens grønne arealer mm. for at fremme træerne i det frederiksbergske bybillede. I sagen fremlægges forslag til udmøntning af puljen til udvalgets beslutning.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget vedtog, at puljemidlerne i 2022 på i alt 300.000 kr. til nye træer disponeres som foreslået i sagen finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2022.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at puljemidlerne i 2022 på i alt 300.000 kr. til nye træer disponeres som foreslået i sagen finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2022

## Sagsfremstilling

Træer er en markant del af det frederiksbergske bybillede. Det er et mål i Frederiksbergstrategien at sikre og videreudvikle byens unikke identitet og særlige stemning - blandt andet med byens mange træer.

Som supplement til puljerne i budgetaftalen for 2021 og 2022 til bynatur og biodiversitet er der i budget 2022 afsat en pulje på i alt 0,3 mio. kr. i 2022 til nye træer i parker, på kirkegårde og øvrige grønne områder. Puljen er således ikke tiltænkt anvendt til vejtræer.

Midlerne foreslås at gå til nyplantning af:

- Træer på Solbjerg Parkkirkegård i forbindelse med udviklingsplanen.
- Træer i Lindevangsparken, da der her de sidste par år er blevet fjernet flere større træer.
- Enkelte træer i byrummet, fx det nye gadehjørne ved H.V. Nyholms Vej og Peter Bangs Vej.
- Træer på Frederiksberg Ældre Kirkegård, da mange af de store cedertræer på kirkegården er så svækkede, at de vil blive fjernet i løbet af de næste par år.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at den foreslåede træplantning vil være med til at underbygge Frederiksbergstrategien og Frederiksberg Kommunes Træpolitik.

## Økonomi

Der er med budget 2022 bevilget 0,3 mio. kr. til nye træer, som udmøntes i denne sag.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

# **Punkt 184: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Anders Storgaard, Carina Høedt og rådmænd Merete Hildebrandt om at gøre Frederiksbergs bilpark grønnere**

05.00.00-G01-166-22

## **Resume**

Det Konservative Folkeparti har stillet forslag om at gøre Frederiksbergs bilpark grønnere ved at udfase gratis parkering for plug-in hybridbiler i 2025, skrive plug-in hybridbilerne ud af elbilstrategien samt at bibeholde gratis parkering og reserverede parkeringspladser for elbiler. Det foreslås, at drøftelse og beslutning om de foreslåede tiltag medtages som en del af evaluering og drøftelse af parkeringsordningen samt revision af elbilstrategien i 2023.

## **Beslutning**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget indstiller, at forslaget henvises til drøftelserne af parkeringsordningen og revision af elbilstrategien og behandles som led heri. Udvalget anmodede om, at tidligere beslutningsforslag vedlægges.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget henvises til drøftelserne af parkeringsordningen og revision af elbilstrategien og behandles som led heri.

## **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen oversendte den 29. august 2022 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Anders Storgaard, Carina Høedt og rådmænd Merete Hildebrandt om at gøre Frederiksbergs bilpark grønnere.

"Det Konservative Folkeparti foreslår:

1. At særordningen med gratis parkering udfases for hybridbiler fra 2025, således at disse biler behandles på lige fod med almindelige bilister fra januar 2025, og at hybridbiler skrives ud af elbilstrategien.
2. At særordningen med gratis parkering og reserverede parkeringspladser bibeholdes for elbiler.

### *Begrundelse*

Under konservativ ledelse af kommunen blev målet om, at Frederiksberg Kommune skulle være Danmarks elbil kommune nr. 1 fastsat. Som en del af den plan har det i en årrække været gratis for el- og hybridbiler at parkere på Frederiksberg, hvilket har sat gang i udviklingen på markedet.

Ved status på implementeringen af elbilstrategien d. 13. juni til miljø-, bynatur- og mobilitetsudvalget fremgår det, at 5,7 % af den private bilpark på Frederiksberg nu er el- og hybridbiler, hvilket er en fordobling fra tallene fra sidste år. Vi står overfor en decideret ketchup-effekt, hvor andelen af disse biler over de kommende år vil stige voldsomt. Samtidig har flere aktører dog kritiseret hybridbiler for ikke at være så grønne, som det først blev antaget. Concito, Rådet for Grøn Omstilling og Klimarådet har alle kritiseret hybridbiler for at blive talt med som grønne biler, idet de udleder langt mere Co2. I bedste fald vurderes det, at hybridbiler er en overgangsteknologi med minimal til ingen effekt, men i værste tilfælde så investerer mange i hybridbiler helt frem til 2030. Det besværliggør Danmark og Frederiksbergs grønne målsætning. Som et led i næste skridt af Frederiksbergs Kommunes målsætning om at blive elbil kommune nr. 1, så bør det derfor kun være elbiler, som har særlige rettigheder i bilparken.

Dette vil skabe et incitament til at flere køber elbiler, fremfor hybridbiler, hvilket vil gavne vores målsætning om at blive elbil kommune nr. 1. Det vil også være det mest ærlige overfor vores borgere, så de ikke køber og binder sig til hybridbiler fremadrettet med en forventning om, at de er med til at reducere Co2 udslippet.

Vi foreslår derfor, at vi allerede nu sætter en slutdato for hybridbilernes særstatus på Frederiksberg."

### *Bemærkninger til forslaget*

Det bemærkes indledningsvist, at der i forslaget nævnes hybridbiler. Forvaltningen formoder, at der hermed menes plug-in hybridbiler, idet milde hybridbiler og hybridbiler ikke er omfattet af særordninger.

I forslaget nævnes, at flere aktører udnævner plug-in hybridbiler som mindre grønne. Det kan i forlængelse heraf oplyses, at EU-kommissionen har meldt ud, at plug-in hybridbiler ikke vil blive betegnet som "grønne køretøjer" fra januar 2026, idet kun køretøjer med en CO2-udledning på nul vil kunne indgå under denne betegnelse herfra.

Det foreslås i forslaget, at gratis parkering for plug-in hybridbiler udfases fra 2025. Spørgsmålet om betalingsparkering for plug-in hybridbiler afgøres af den enkelte kommune. Forvaltningen foreslår derfor, at forslaget tages op som en del af evalueringen og den politiske drøftelse af parkeringsordningen, som er påbegyndt.

Det foreslås i forslaget endvidere, at plug-in hybridbiler skrives ud af kommunens elbilstrategi. Forvaltningen skal hertil bemærke, at der er planlagt en revision af elbilstrategien i 2023, hvorfor forvaltningen foreslår, at forslaget medtages som en del af denne revision og eventuelt beslattes som en del heraf.

Endelig foreslås det i forslaget, at særordningen med gratis parkering og reserverede parkeringspladser bibeholdes for elbiler. I lighed med bemærkningerne ovenfor foreslår forvaltningen, at forhold vedrørende den nuværende parkeringsordning medtages som en del af evalueringen og drøftelse af parkeringsordningen som helhed. Tiltag om at reservere bilparkeringspladser til elbiler fremgår af elbilstrategien, og forvaltningen foreslår på den baggrund, at beslutning om ændring eller bibeholdelse af tiltaget medtages som en del af revisionen af elbilstrategien.

Det bemærkes, at forvaltningen ikke har mulighed for at reservere bilparkeringspladser udelukkende til "rene elbiler", idet den pågældende færdselstavle (UE 33,4) - tavlen med elstik, der anvendes til reservation af pladser til elkøretøjer - også giver mulighed for parkering af plug-in hybridbiler. Dette kan den enkelte kommune ikke afvige fra. Forvaltningen har været i dialog med Vejdirektoratet vedr. eventuel ændring af bekendtgørelsen og definitionen af færdselstavlen. Vejdirektoratet har oplyst, at der ikke på nuværende tidspunkt er planer om at ændre betydningen, men at udviklingen følges nøje, og at en eventuel ændring vil komme i takt med ændring af øvrig lovgivning, der vedrører omstilling af bilparken. Der er således ikke udsigter til, at Frederiksberg Kommune kan reservere parkeringspladser til elbiler, der udelukker parkering for plug-in hybridbiler. Forvaltningen finder heller ikke dette hensigtsmæssig, da mulighed for opladning for plug-in hybridbiler er nødvendig for at køre på el og dermed være nulemission ved kørsel.

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

De foreslåede tiltag vedrører indholdet i dels den nuværende parkeringsordning, dels kommunens elbilstrategi. Da der allerede er igangværende drøftelse af parkeringsordningen samt planlagt revision af elbilstrategien i 2023, foreslår forvaltningen, at forslaget henvises til drøftelserne af parkeringsordningen og revision af elbilstrategien.

### **Økonomi**

Nej

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget, M, K

### **Bilag**

Referat fra møde i kommunalbestyrelsen 20.03.2017 om elbiler

# Punkt 185: Skybrudspakke 2023

05.01.02-G01-2-22

## Resume

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalgets får med denne sag forelagt forslag til Skybrudspakke for 2023 samt enkelte justeringer af allerede igangsatte projekter fra tidligere skybrudspakker til godkendelse. Skybrudspakke 2023 indeholder de klimatilpasningsprojekter, som planlægges igangsat i 2023. Forslaget til Skybrudspakke 2023 er udarbejdet med afsæt i den rækkefølgeplan for skybrudsprojekterne, som Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget godkendte den 13. juni 2022.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget indstiller,

1. at den forelagte disponering af rådighedsbeløb og anlægsbevillinger vedrørende anlægspulje for "Klimatilpasningsprojekter i samarbejde med Frederiksberg Forsyning" godkendes (gældende for den takstfinansierede pulje såvel som for den skattefinansierede pulje), og at omdisponeringer på eksisterende skybrudsprojekter, jævnfør Tabel 2 i økonomiafsnittet, godkendes,
2. at der meddeles anlægsbevillinger på 136.347 mio. kr. til takstfinansierede skybrudsprojekter samt anlægsbevillinger på 44,355 mio. kr. på skattefinansierede skybrudsprojekter, jævnfør tabel 1 i økonomiafsnittet, og at dette finansieres af puljer til takst- og skattefinansierede skybrudsprojekter i perioden 2022-2025, samt at rådighedsbeløb på de berørte projekter tilpasses, jævnfør økonomiafsnittets tabel 2-6 - og
3. at de takstfinansierede anlægsudgifter midlertidigt finansieres via byggekreditter og omlægges til endelige lån i takt med, at de enkelte delprojekter afsluttes, og at bevillinger til lånoptagelse forskydes imellem årene svarende til de i sagene angivne ændringer i takstfinansierede anlægsudgifter.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at den forelagte disponering af rådighedsbeløb og anlægsbevillinger vedrørende anlægspulje for "Klimatilpasningsprojekter i samarbejde med Frederiksberg Forsyning" godkendes (gældende for den takstfinansierede pulje såvel som for den skattefinansierede pulje), og at omdisponeringer på eksisterende skybrudsprojekter, jævnfør Tabel 2 i økonomiafsnittet, godkendes,
2. at der meddeles anlægsbevillinger på 136.347 mio. kr. til takstfinansierede skybrudsprojekter samt anlægsbevillinger på 44,355 mio. kr. på skattefinansierede skybrudsprojekter, jævnfør tabel 1 i økonomiafsnittet, og at dette finansieres af puljer til takst- og skattefinansierede skybrudsprojekter i perioden 2022-2025, samt at rådighedsbeløb på de berørte projekter tilpasses, jævnfør økonomiafsnittets tabel 2-6 - og
3. at de takstfinansierede anlægsudgifter midlertidigt finansieres via byggekreditter og omlægges til endelige lån i takt med, at de enkelte delprojekter afsluttes, og at bevillinger til lånoptagelse forskydes imellem årene svarende til de i sagerne angivne ændringer i takstfinansierede anlægsudgifter.

## Sagsfremstilling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalgets får med denne sag forelagt forslag til Skybrudspakke for 2023 samt enkelte justeringer af allerede igangsatte projekter, der er besluttet under tidligere skybrudspakker, til godkendelse.

### *Baggrund*

I 2016 besluttede Kommunalbestyrelsen at gennemføre et skybrudssikringsprogram med henblik på at gøre Frederiksberg mere robust over for fremtidige skybrud. Målsætningen var – og er – at der ved en såkaldt 100 års hændelse maksimalt må stå 10 cm. vand i gennemsnit på Frederiksberg. Målsætningen blev fastlagt i en afvejning mellem udgifter til tiltag og samfundsøkonomisk gevinst.

Målsætningen indebærer blandt andet, at der i kommunen frem til 2026 skal håndteres 254.000 m<sup>3</sup> vand i anlægsprojekter. Disse udføres i et samarbejde mellem kommunen og Frederiksberg Forsyning under den såkaldte medfinansieringsordning. Frem til i dag er der anlagt projekter, der tilsammen kan håndtere ca. 50.000 m<sup>3</sup> vand.

Lovgrundlaget for skybrudssikringen blev ændret i 2021, således at forudsætningerne for gennemførelse af skybrudsprojekter er mere usikre end i 2016. Der er imidlertid mulighed for en overgangsordning under det tidligere regelsæt. Derfor er der i 2022 blevet vedtaget en rækkefølgeplan over de skybrudsprojekter, det er mest fordelagtigt at anlægge frem til 2027, hvor overgangsordningen udløber. Det fremlagte forslag til Skybrudspakke 2023 tager afsæt i rækkefølgeplanen.

I 2022 er der arbejdet på at få færdiggjort de projekter, som var sat i bero, samt igangsætte de første projekter på overgangsordningen. I 2023 er prioriteringen derfor at sætte yderligere gang i implementeringen af skybrudsprojekter. Det kan dog vise sig at blive vanskeligt at nå at indhente efterslæbet specielt på grund af det nuværende pres på byggebranchen, som gør det vanskeligt og dyrt at forcere implementering af anlæg. Indsatsen med klimatilpasningen opnås fortsat gennem anlæg af konkrete skybrudsprojekter, men udfoldes også ved at integrere øvrige politiske prioriteringer undervejs i arbejdet som f.eks. biodiversitet.

### *Skybrudspakke 2023*

Forslaget til skybrudspakke indeholder de projekter, der anbefales igangsat i 2023 samt tilhørende forslag til disponering af midlerne afsat til skybrudsprojekter. Udvalget vil senere få de enkelte projektforslag til endelig godkendelse, når disse foreligger i projekteret form. Forslaget omfatter igangsættelse af 19 nye projekter. Der er tale om en stor portefølje, som skal sikre fremdriften og øge muligheden for, at de vigtigste skybrudsprojekter kan nå at bliver anlagt under overgangsordningen.

Forslaget til Skybrudspakke 2023 omfatter følgende nye projekter, som igangsættes i 2023:

Borgmester Godskesens Plads	Pladsen anlægges som en central forsinkelsesplads for området. Projektet giver mulighed for renovering og forskønnelse af pladsen.
Glahns Allé	Vejen anlægges som forsinkelses- og fordelingsvej for regnvandet som opsamles i området og ledes til Borgmester Godskesens Plads.
Carl Feilbergs Vej	Vejen anlægges som forsinkelses- og fordelingsvej for regnvandet som opsamles i området og ledes til Borgmester Godskesens Plads.
Joakim Larsens Vej, vest	Vejen anlægges som forsinkelses- og fordelingsvej for regnvandet som opsamles i området og ledes til Borgmester Godskesens Plads.
General Bahnsons Vej, vest	Vejen anlægges som forsinkelses- og fordelingsvej for regnvandet som opsamles i området og ledes til Borgmester Godskesens Plads.
Hattesens Allé	Vejen anlægges som forsinkelses- og fordelingsvej for regnvandet som opsamles i området og ledes til Borgmester Godskesens Plads.
Laurids Bings Allé	Vejen anlægges som forsinkelses- og fordelingsvej for regnvandet som opsamles i området og ledes til Borgmester Godskesens Plads.
Skolen v. søerne, Filippavej	Projektet er en del af renoveringen af skolegården, som giver mulighed for at indarbejde at skybrudsprojekt, som bl.a. via en nedsænket boldbane forsinker regnvand i skolegården.
Grøndalsvej	Vejen anlægges som forsinkelsesvej og forberedes for at kunne lede skybrudsvand til Grøndalen. Arbejdet koordineres med fortovsrenovering, kantstensopretning og plantning af nye træer.
Stockflethsvej	Vejen anlægges som forsinkelsesvej og forberedes for at kunne lede skybrudsvand til Grøndalen via Grøndalsvej.
Mathilde Fibigers Vej	Vejen anlægges som forsinkelsesvej
Fuglebakkevej, etape 3	Vejen anlægges som forsinkelses- og fordelingsvej for regnvandet som opsamles i området og ledes til den centrale forsinkelsesplads som anlægges i Egernevs anlægget.
Godthåbsvænget	Vejen anlægges som forsinkelsesvej.
Vagtelvej	Vejen anlægges som forsinkelsesvej.
Solsortevej, syd	Vejen anlægges som forsinkelses- og fordelingsvej for regnvandet som opsamles i området og ledes til den centrale forsinkelsesplads

som anlægges i Egernvens anlægget.

Gustav Johannsens Vej	Vejen anlægges som forsinkelses- og fordelingsvej for regnvandet som opsamles i området og ledes til den centrale forsinkelsesplads på Frederiksberg Idrætspark
Nis Lorenzens Vej	Vejen anlægges som forsinkelses- og fordelingsvej for regnvandet som opsamles i området og ledes til den centrale forsinkelsesplads på Frederiksberg Idrætspark.
Christian Paulsens Vej	Vejen anlægges som forsinkelses- og fordelingsvej for regnvandet som opsamles i området og ledes til den centrale forsinkelsesplads på Frederiksberg Idrætspark.
Finsensvej vest	Vejen anlægges som forsinkelses- og evt. fordelingsvej for regnvandet som ledes til den centrale forsinkelsesplads på Frederiksberg Idrætspark.

#### *Justering af igangværende projekter*

Der foreslås gennemført følgende justeringer af igangværende projekter:

Egernvejs Anlægget etape I. Anlæg	I forbindelse med anlægget af den vestlige del af projektet (mod Vagtelvej) er der fundet en forurening af den jord, som skal fjernes. Forureningen består primært af gammelt byggeaffald. Det betyder en ekstra omkostning på ca. 1,5 mio. kr., som ønskes bevilget med denne skybrudpakke. Anlæggelsen af projektet forventes færdig primo 2023.
Pladsen bag rådhuset Anlæg	På grund af fund af forurenede jord samt murbrokker overføres 2,75 mio. kr. til projektet for at dække de uforudsete udgifter i anlægsfasen.
Forundersøgelser øst og vest 2022 Planlægning	Der omdisponeres 300.000 kr. fra forundersøgelser øst til vest, da der på grund af planlægningen af det fælles skybrudsprojekt i Grøndalen sammen med København har været brug for at prioritere oplandsplanerne 15,16 og 17, der leder vand til Grøndalen.

Foruden ovenstående foreslås der omdisponering af kendte mindreforbrug på eksisterende programmer til prioritering af nye indsatser.

#### *Ændringer af rådighedsbeløb på nye projekter foranlediget af 2. skybrudsrevision*

Med godkendelse af 2. revision af Skybrudspakke 2022, som blev behandlet i Kommunalbestyrelsen den 15 august 2022, blev der bevilget takstmidler til samt igangsat syv skybrudsprojekter. Her fremgik det, at der efterfølgende skulle afsættes skattefinansierede følgeprojekter med udgifter til indretning af pladser og udearealer ved afslutningen af den takstfinansierede andel af skybrudsprojekterne. Forvaltningen søger i indeværende sag om anlægsbevillinger på 21,6 mio. kr. til disse følgeprojekter.

Forslaget til projekter, som igangsættes og justeres med Skybrudspakke 2023, er godkendt i styregruppen for skybrudshåndtering (Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Forsyning). Alle projekter, som anbefales igangsat, er omfattet af allerede godkendte projektpakker.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at de foreslåede projekter, som anbefales igangsat med Skybrudspakke 2023, er nødvendige for at anlægge de planlagte skybrudsprojekter inden for overgangsordning, som løber frem til 2027.

## **Økonomi**

Der søges i indeværende sag om anlægsbevillinger på netto 136,347 mio. kr. til takstfinansierede projekter finansieret af puljen til takstfinansierede skybrudsprojekter i perioden 2022-2025.

Der søges i indeværende sag om anlægsbevillinger på netto 44,355 mio. kr. til skattefinansierede projekter finansieret af puljen til skattefinansierede skybrudsprojekter i perioden 2022-2025.

De takstfinansierede anlægsudgifter finansieres ved kommunens optagelse af byggekredit i anlægsperioden. Byggekreditten omlægges til endelig belåning i takt med afslutning af de enkelte delprojekter. Ydelserne på de endelige lån betales i første omgang af Frederiksberg Kommune og viderefaktureres efterfølgende til Frederiksberg Forsyning. Takstmidlerne er ikke omfattet af anlægsrammen. I forbindelse med udarbejdelsen af regnvandsplanen vil der blive udarbejdet en revideret vurdering af de samlede omkostninger ved klimatilpasning af byen inkl. beregning af konsekvenser for forbrugerpriserne på vandtaksterne.

Med indeværende sag forskydes lånoptag til takstfinansierede anlægsprojekter. Forskydningen fordeler sig i årene som følger: 2022 -1,639 mio. kr., 2023 -19,349 mio. kr., 2024 33,811 mio. kr., 2025 -12,823 mio. kr.

Den samlede nettoændring af anlægsbevillinger fremgår af Tabel 1. Der er i sagen et 1:1 forhold imellem afgivne bevillinger og justeringer i rådighedsbeløb.

*Tabel 1: Anlægsbevillinger*

<b>Bevillingsændringer angivet i 1.000 kr.</b>	<b>Beløb takst</b>	<b>Beløb skat</b>
<b>Ændringer af anlægsbevillinger på eksisterende projekter</b>		
Grønne veje øst 2021 - Halls Allé, Bakkegårds Allé		-3.000
Pladsen bag Frederiksberg Rådhus		2.750
Egernvejs Anlægget etape I	1.500	
Frederiksberg Allé, sydlig del - Grønne veje øst 2020		-141
Ane Katrines Vej, Nitivej, Priorvej - Grønne veje øst 2020		-790
Pelargonievej, Jasminvej - Grønne veje vest 2020		-30
Grønne veje øst 2021 - Nyvej, inkl. legeplads		-460
Grønne veje øst 2021 - Kastanievej, Lindevej, Uraniavej	-139	
Forundersøgelser øst 2022	-300	
Forundersøgelser vest 2022	300	
<b>Deltotal ændringer af bevillinger på eksisterende projekter</b>	<b>1.361</b>	<b>-1.671</b>
<b>Anlægsbevillinger til nye projekter foranlediget af 2. skybrudsrevision</b>		
Solbjerg Parkkirkegård		4.000
Den Grønne Sti		4.000
Peter Bangs Vej etape II		5.500
Frederiksberg Idrætspark		3.000
Blytsvej		1.000
V.E. Gamborgs Vej		1.500
Egernvejs Anlægget etape II		2.600
<b>Deltotal ændringer af bevillinger til nye projekter foranlediget af 2. skybrudsrevision</b>		<b>21.600</b>
<b>Anlægsbevillinger til nye projekter som afsættes ved Skybrudspakke 2023</b>		

Borgmester Godskesens Plads	20.079	4.462
Glahns Allé	12.047	2.231
Carl Feibergs Vej	6.581	558
Joakim Larsens Vej, vest	5.535	558
General Bahnsons Vej, vest	6.519	558
Hattesens Allé	6.089	1.116
Laurids Bings Allé	5.354	558
Skolen v. Søerne, Filippavej	2.565	
Grøndalsvej	4.016	1.339
Stockflethsvej	3.347	558
Mathilde Fibigers Vej	3.100	558
Fuglebakkevej, etape 3	2.337	558
Godthåbsvænget	3.383	558
Vagtelvej	2.952	558
Solsortevej, syd	4.239	558
Gustav Johannsens Vej	20.191	3.904
Nis Lorezens Vej	2.231	558
Christian Paulsens Vej	5.354	1.116
Finsensvej vest	17.067	3.123
Forundersøgelser 2023 øst	1.000	500
Forundersøgelser 2023 vest	1.000	500
<b>Deltotal bevillinger til nye projekter som afsættes ved Skybrudspakke 2023</b>	<b>134.986</b>	<b>24.426</b>
<b>Total samlede nettoændringer af anlægsbevillinger</b>	<b>136.347</b>	<b>44.355</b>

Der foretages i sagen ændringer i rådighedsbeløb for eksisterende projekter, som beskrevet i sagsfremstillingen.

*Tabel 2: Ændringer af rådighedsbeløb på eksisterende projekter*

<b>Ændringer af rådighedsbeløb angivet i 1.000 kr.</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Grønne veje øst 2021 - Halls Allé, Bakkegårds Allé, klimatilpasningsprojekt Skat (projekt aflyst i 2. skybrudsrevision)		-3.000		
Pladsen bag Frederiksberg Rådhus - Klimatilpasningsprojekt Skat		2.750		
Egernvejs Anlægget etape I, takst		1.500		
Frederiksberg Allé, sydlig del - Grønne veje øst 2020* - Klimatilpasningsprojekt Skat	-141			

Ane Katrines Vej, Nitivej, Priorvej - Grønne veje øst 2020* - Klimatilpasningsprojekt Skat	-790				
Pelargonievej, Jasminvej - Grønne veje vest 2020* - Klimatilpasningsprojekt Skat	-30				
Grønne veje øst 2021 - Nyvej, inkl. legeplads - klimatilpasningsprojekt Skat	-460				
Grønne veje øst 2021 - Kastanievej, Lindevej, Uraniavej - klimatilpasningsprojekt Takst	-139				
Forundersøgelser øst 2022 - klimatilpasningsprojekt Takst	-300				
Forundersøgelser vest 2022 - klimatilpasningsprojekt Takst	300				
<b>Total samlede nettoændringer af rådighedsbeløb på eksisterende projekter</b>	<b>-1.560</b>	<b>1.250</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	

I forlængelse af 2. revision af Skybrudspakke 2022, som blev godkendt på Kommunalbestyrelsen møde d. 15 august 2022, blev der medtaget takstfinansiering og igangsættelse af nedenstående projekter. Af denne sag fremgik det, at der efterfølgende skulle afsættes skattefinansierede følgeprojekter med udgifter til indretning af pladser og udearealer. De skattefinansierede følgeprojekter fremgår af tabel 3.

*Tabel 3: Ændringer af rådighedsbeløb på nye projekter foranlediget af 2. skybrudsrevision*

<b>Ændringer af rådighedsbeløb angivet i 1.000 kr.</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Solbjerg Parkkirkegård, skat			1.000	3.000
Den Grønne Sti, skat			2.000	2.000
Peter Bangs Vej etape II, skat		500	5.000	
Frederiksberg Idrætspark, skat			3.000	
Blytsvej, skat			1.000	
V.E. Gamborgs Vej, skat		1.500		
Egernvej Anlægget etape II, skat		2.600		
<b>Total ændringer af rådighedsbeløb på nye projekter foranlediget af 2. skybrudsrevision</b>	<b>-</b>	<b>4.600</b>	<b>12.000</b>	<b>5.000</b>

De i sagen nævnte nye projekter, som igangsættes med Skybrudspakke 2023, afsættes med følgende økonomi.

*Tabel 4: Nye projekter som afsættes ved Skybrudspakke 2023*

<b>Ændringer af rådighedsbeløb angivet i 1.000 kr.</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Borgmester Godskesens Plads, skat		500	3.962	
Borgmester Godskesens Plads, takst		2.000	18.079	
Glahns Allé, skat			2.231	
Glahns Allé, takst		2.000	10.047	
Carl Feibergs Vej, skat		558		

Carl Feibergs Vej, takst	3.000	3.581	
Joakim Larsens Vej vest, skat	558		
Joakim Larsens Vej vest, takst	5.535		
General Bahnsons Vej vest, skat	558		
General Bahnsons Vej vest, takst	4.000	2.519	
Hattesens Allé, skat	1.116		
Hattesens Allé, takst	4.000	2.089	
Laurids Bings Allé, skat	558		
Laurids Bings Allé, takst	5.354		
Skolen ved Søerne, Filippavej, takst	2.565		
Grøndalsvej, skat	1.339		
Grøndalsvej, takst	4.016		
Stockflethsvej, skat	558		
Stockflethsvej, takst	3.34		
Mathilde Fibigers Vej, skat		558	
Mathilde Fibigers Vej, takst	3.100		
Fuglebakkevej etape 3, skat		558	
Fuglebakkevej etape 4, takst		2.337	
Godthåbsvænget, skat		558	
Godthåbsvænget, takst		3.383	
Vagtelvej, skat		558	
Vagtelvej, takst		2.952	
Solsortevej syd, skat		558	
Solsortevej syd, takst		4.239	
Gustav Johannsens Vej, skat		1.000	2.904
Gustav Johannsens Vej, takst	2.100	6.000	12.091
Nis Lorenzens Vej, skat		558	
Nis Lorenzens Vej, takst		2.231	
Christian Paulsens Vej, skat		1.116	
Christian Paulsens Vej, takst		5.354	
Finsensvej vest, skat		1.500	1.623
Finsensvej vest, takst	1.300	7.000	8.767

Forundersøgelser 2023 øst, takst	1.000		
Forundersøgelser 2023 øst, skat	500		
Forundersøgelser 2023 vest, takst	1.000		
Forundersøgelser 2023 vest, skat	500		
<b>Total ændringer i rådighedsbeløb som afsættes i Skybrudspakke 2023</b>	<b>49.760</b>	<b>75.966</b>	<b>16.618</b>

De i tabel 2-4 angivne ændringer i rådighedsbeløb på skattefinansierede skybrudsprojekter finansieres ved udmøntning af puljen til skattefinansierede skybrudsprojekter. Der udmøntes i indeværende sag 44,355 mio. kr.

*Tabel 5: Samlede ændringer i rådighedsbeløb på skattefinansierede skybrudsprojekter*

<b>Ændringer af rådighedsbeløb i 1.000 kr.</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Ændringer af rådighedsbeløb på eksisterende projekter	-1.421	-250		
Ændringer af rådighedsbeløb på nye projekter foranlediget af 2. skybrudsrevision		4.600	12.000	5.000
Nye projekter som afsættes ved Skybrudspakke 2023		6.743	13.155	4.528
Samlet finansieringsbehov skat	-1.421	11.093	25.155	9.528
Budgetkonto - Klimatilpasningsprojekter Skat - Udmøntning af Skattefinansierede projekter		-21.255	-11.550	-11.550

De i tabel 2-4 angivne ændringer i rådighedsbeløb på takstfinansierede skybrudsprojekter finansieres ved udmøntning af puljen til skattefinansierede skybrudsprojekter. Der udmøntes i indeværende sag 136,347 mio. kr.

*Tabel 6: Samlede ændringer i rådighedsbeløb på takstfinansierede skybrudsprojekter*

<b>Ændringer af rådighedsbeløb i 1.000 kr.</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Ændringer af rådighedsbeløb på eksisterende projekter	-139	1.500		
Nye projekter som afsættes ved Skybrudspakke 2023		44.317	69.811	20.858
Samlet finansieringsbehov Takst	-139	45.817	69.811	20.858
Budgetkonto - Klimatilpasningsprojekter Takst - Udmøntning af Takstfinansierede projekter	-1.500	-65.166	-36.000	-33.681

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke.

## **Behandling**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget, M, K

# Punkt 186: Status på implementering af elbilstrategien

05.00.00-G01-70-22

## Resume

Kommunalbestyrelsen vedtog den 28. januar 2019 elbilstrategien 'Frederiksberg – Elbil by nr. 1'. Elbilstrategien indeholder målsætninger inden for fire indsatsområder. I denne sag præsenteres udvalget for status på implementeringen af elbilstrategiens målsætninger og øvrige tiltag.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget tog status på implementeringen af elbilstrategien til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at status på implementeringen af elbilstrategien tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte på mødet den 13. juni 2022 sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at belyse en række forhold nærmere.

*Muligheden for at nå målet om 75 pct. emissionsfri andel af kommunens egne biler*

Udvalget anmodede på mødet den 13. juni 2022 forvaltningen om at redegøre for muligheden for at nå målet om, at 75 pct. af kommunens egne køretøjer skal være emissionsfrie, herunder muligheden for en omstilling af samtlige køretøjer til el eller biodiesel fordelt på køretøjstype, i 2023. Forvaltningen har udarbejdet en opgørelse over kommunens forventede fordeling af køretøjer ultimo 2023 jf. Tabel 1.

Det forventes, at 57 pct. af kommunens køretøjer (knallerter, personbiler, varebiler og lastbiler) vil være eldrevne med udgangen af 2023.

Med den nuværende decentrale organisering af vognparken er det ikke alle steder i kommunen vurderet rentabelt at udskifte bilerne i det omfang, der var forventet, og derfor vurderes det ikke muligt at nå målsætningen. Det blev i maj 2022 besluttet at centralisere administrationen af vognparken med virkning fra 1. januar 2024. For at kunne opnå en øget udskiftning, vurderes det, at den centrale flådestyring skal være på plads, så der kan udformes et samlet overblik og en samlet plan, og vognparken kan tænkes på tværs af organisationen. En plan for implementering af den centrale flådestyring forventes at blive drøftet i løbet efteråret 2022.

Omstillingen til elbiler varierer i de forskellige forvaltningsområder i Frederiksberg Kommune. Bilerne i hjemmeplejen er allerede omstillet til elbiler, og dagtilbudsområdet har planer om udarbejdelse af udbud i 2023 med henblik på udskiftning af fossilbiler til elbiler i 2024. Øvrige køretøjer i Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet og Børne- og Ungeområdet mangler fortsat udskiftning. Her er det af forskellige årsager ikke vurderet rentabelt at udskifte vognparken. En stor del af køretøjerne i By- Kultur- og Miljøområdet er udskiftet til elbiler, herunder en stor andel af køretøjerne hos Frederiksberg Gartner- og Vejservice.

Tabel 1. Oversigt over forventet fordeling af køretøjer ultimo 2023 i Frederiksberg Kommune fordelt på drivmiddel:

### Køretøjer i alt - 2023

El	Benzin	Diesel
92 (57 pct.)	16 (10 pct.)	53 (33 pct.)

Udover ovenstående køretøjer råder Frederiksberg Gartner- og Vejservice over en række specialiserede arbejdsmaskiner, herunder blandt andet redskabsbærere, traktorer og gravemaskiner. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt eller økonomisk rentabelt at udskifte disse maskiner, da markedet for disse køretøjer enten er under opstart eller ikke eksisterende endnu. Der udarbejdes ultimo 2022 en plan for udskiftning af disse frem mod 2030.

En del af kommunens dieselskøretøjer vil eventuelt kunne overgå til HVO-diesel. Prisen på HVO-diesel er ca. det dobbelte af almindeligt diesel, ligesom der kan være tekniske og driftsmæssige udfordringer ved at overgå til HVO-diesel. Der kan ligeledes være udfordringer forbundet med at kunne tilgå tankningsmuligheder. Konkret mulighed for at overgå til HVO-

diesel bør derfor medtages i en langsigtet plan for flådeomstillingen. Hvis samtlige diesel-køretøjer overgik til at tanke HVO-diesel med udgangen af 2023, ville over 90 pct. af kommunens køretøjer benytte grønne drivmidler (el og HVO-diesel).

Den kommende centralisering af kommunens flådestyring vil styrke en systematisk og konsekvent omstilling. Der vil blive udarbejdet en overordnet plan for udskiftning af alle kommunens fossilbiler i forhold til kørselsmønster mv., og nuværende fossilbiler vil udelukkende blive skiftet til el.

#### *Muligheden for at få el-minibusser*

Udvalget anmodede endvidere forvaltningen om at undersøge muligheden for at indkøbe og anvende el-minibusser. Der findes i dag et udbud af el-minibusser på markedet, men størrelsen på minibusserne sætter væsentlige begrænsninger for, hvor mange der f.eks. kan medbringe rollator på hver afgang. Dertil kan det i forbindelse med et udbud af minibusserne blive dyrere at stille krav om eldrevne minibusser, da operatørerne som udgangspunkt ikke kan benytte dem andre steder.

Movia er på nuværende tidspunkt i gang med at udarbejde udbud af Frederiksbergbusserne, hvor der vil blive stillet krav om emissionsfri busser. Udbuddet gennemføres sammen med Rødovre og Glostrup Kommuner, hvorfor timeprisen kan forventes at være billigere, da operatøren kan benytte busserne på flere ruter. Forvaltningen vurderer derfor ikke, at muligheden for at få el-minibusser bør forfølges pt., men at forvaltningen derimod følger udviklingen og orienterer udvalget, hvis der opstår bedre muligheder herfor.

#### *Reservation af elbilpladser*

Udvalget anmodede endvidere om en belysning af, hvad den hidtidige økonomi ift. reservation af elbilpladser har været, samt hvad det vil koste at følge udviklingen i antal elbiler fsva. reservation af pladser til elbiler.

I kommunens elbilstrategi fremgår følgende målsætning: *Reservere bilparkeringspladser på offentlig vej til elbiler, idet antallet på årsbasis tilpasses antallet af indregistrerede elbiler og plug-in-hybrider på Frederiksberg pr. 1. januar i året og tilføjes yderligere 50 %.* Der reserveres løbende bilparkeringspladser til elbiler, når der etableres ladestander, idet alle bilparkeringspladser med tilhørende lademulighed reserveres til elbiler og plug-in hybrider. Ligeledes er der løbende reserveret bilparkeringspladser til elbiler og plug-in hybridbiler uden lademulighed.

I forbindelse med udmøntningen af klimafonden i 2020 blev der afsat 4 mio. kr. til indsatsen om at blive elbilby nr. 1 ved at sikre ladegaranti, herunder omkostninger til projektledelse. Herudover er midlerne løbende også brugt til blandt andet at sikre skiltning og afmærkning af bilparkeringspladser ved ladestander samt forberedelse til ladestander i den nye parkeringskælder bag rådhuset. Derudover blev der i forbindelse med udmøntningen af klimafonden i 2021 afsat 1,8 mio. kr. til skiltning og afmærkning af flere bilparkeringspladser til elbiler uden lademulighed. Midlerne afsat i forbindelse med udmøntning af klimafonden i 2021 giver mulighed for reservation af i alt ca. 500-600 bilparkeringspladser. En del af disse bilparkeringspladser er allerede reserveret, og der pågår fortsat reservation af bilparkeringspladser. Der er ikke afsat øvrige midler til reservation af bilparkeringspladser til elbiler.

Hvis der skal reserveres bilparkeringspladser til elbiler på Frederiksberg svarende til målsætningen om 1,5 gange antallet af indregistrerede el- og plug-in hybridbiler pr. januar 2022, mangler der reservation af 1.898 bilparkeringspladser i 2022. Det forventes, at der for de allerede afsatte midler kan reserveres yderligere omkring 300 pladser. Det betyder, at der fortsat ville mangle omkring 1600 pladser i 2022 for at nå målsætningen i elbilstrategien.

Det er forvaltningens erfaring, at en bilparkeringsplads til elbiler i gennemsnit koster omkring 3.500 kr. at etablere (afhængig af skilttype, behov for afmærkning samt antal pladser der reserveres i forlængelse). Således vil det kræve ca. 5,6 mio. kr. til yderligere reservation af bilparkeringspladser til elbil for at følge med omstillingen ift. reservation af elbilpladser i 2022. Hertil bemærkes også, at elbilandelen på Frederiksberg er i stærk vækst, hvorfor det forventes, at der pr. januar 2023 vil være en betydelig større andel elbiler i Frederiksberg Kommune, som resulterer i et højere antal pladser, der skal reserveres, hvis målet fastholdes. Det bemærkes hertil, at det vil blive meget svært at nå at opsætte skiltene i takt med væksten i antal elbiler, ligesom det ikke vurderes hensigtsmæssigt, at der opsættes et stort antal skilte, som ofte placeres i fortovsareal. Forvaltningen forslår derfor, at tiltaget justeres væsentligt i forbindelse med den planlagte revision af elbilstrategien i 2023.

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

På baggrund af den opgjorte oversigt over kommunens bilpark og de beskrevne forventninger til udskiftning frem mod ultimo 2023 er det forvaltningens vurdering, at det ikke er muligt at opnå målet om 75 pct. grønne drivmidler i 2023 uden yderligere tiltag. Dertil vurderer forvaltningen, at muligheden for at få el-minibusser ikke på nuværende tidspunkt bør forfølges. Omstillingen til elbusser er i fuld gang, og forvaltningen følger løbende udviklingen. Forvaltningen foreslår, at tiltaget om at reservere elbilpladser justeres væsentligt i den planlagte revision af elbilstrategien i 2023, idet der fortsat reserveres pladser med de midler der på nuværende tidspunkt er afsat.

### *Tidligere sagsfremstilling (13. juni 2022)*

Elbilstrategien "Frederiksberg - Elbilby nr. 1" blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 28. januar 2019. Elbilstrategien følges op med en årlig statusopgørelse om, hvor langt arbejdet med hver af de seks målsætninger er. Hvert andet år vil der blive udarbejdet en justering af strategien på områder, der kræver en yderligere indsats, og hvert fjerde år vil strategien blive revurderet og opdateret på baggrund af udviklingen på området. I 2023 er det fire år siden elbilstrategien blev vedtaget, hvorfor strategien vil blive revurderet og opdateret som foreskrevet i strategiens opfølgingsplan. Der lægges således med denne sag ikke op til, at der aktuelt skal ske justeringer i indholdet i elbilstrategien.

Efterfølgende er status for målsætningerne inddelt i strategiens fire temaer: Kommunens egne køretøjer, udbudt kørsel, kollektiv transport og den private bilpark. I vedhæftede bilag findes en uddybende status, som også indeholder status for hvert tiltag under de forskellige temaer.

### *Kommunens egne køretøjer*

Den kommunale bilpark - målsætning 2023: 75 pct. af de kommunale køretøjer benytter grønne drivmidler, heraf benytter halvdelen el.

- Status

Frederiksberg Kommune har ifølge forsikringsoversigten 161 køretøjer (personbiler, varebiler og lastbiler). Heraf er 49 elkøretøjer. Der er på nuværende tidspunkt ikke nogen af disse, der benytter øvrige alternative drivmidler. Ifølge målsætningen, skal 75 pct. af de kommunale køretøjer benytte grønne drivmidler i 2023, og halvdelen af disse, svarende til 37,5 pct. skal benytte el. De nuværende 49 elkøretøjer giver en andel på 30 pct. elkøretøjer.

- Vurdering af mulighed for indfrielse af målet i 2023

Det vurderes muligt at nå delmålet om 37,5 pct. elkøretøjer i 2023 bl.a. vha. den igangværende omstilling af renovationskøretøjer og via fokus på fleet management. Målet om 75 pct. grønne drivmidler vurderes svært at nå uden yderligere indsatser - f.eks. vha. anvendelse af biodiesel (HVO), der som udgangspunkt kan fungere som et overgangsdrivmiddel. Der er dog relativt få erfaringer med anvendelse af drivmidlet i drift, ligesom drivmidlet er væsentligt dyrere end andre drivmidler. Udvalget vil inden udgangen af 2022 få forelagt status samt mulighederne for anvendelse heraf.

### *Udbudt kørsel*

Udbud af befordring - målsætning 2023: Krav om minimum 30 pct. grønne drivmidler og prioritering af el, hvor det er muligt, i udbud frem til 2023.

- Status

Kommunens kontrakter vedr. kørsel af borgere til pasningstilbud (herunder skovbørnehaver), dagaktiviteter for børn og unge, genoptræning mv., der i praksis udføres med minibusser og "turistbusser" (køretøj af klasse 3 – bus, som kun er udstyret med siddepladser), blev udbudt i 2. halvår 2021 med kontraktstart 1. januar 2022. Kommunen har ved kontraktindgåelsen sikret sig, at 30 pct. af kørslen med turistbusser sker med fossilfrie drivmidler (biodiesel/HVO eller el). Dette område, der udgør langt hovedparten af udledningen af CO<sub>2</sub> på de udbudte befordringsaftaler, lever således op til målsætningen i elbilstrategien. Sagen har været behandlet på Kommunalbestyrelsens møde den 6. december 2021 (sag nr. 429 – lukket punkt). Markedsdialogen forud for udbuddet afdækkede, at markedet for køretøjer til at løfte de udbudte opgaver stadig er teknologisk umodent i forhold til kørsel på el, hvorfor der ikke blev stillet krav herom. Derimod blev det afdækket, at kørslen kunne ske ved anvendelse af biodiesel (HVO). Logistisk set er dette bedst understøttet hos de større busselskaber, der ofte har egne tankanlæg, hvorfor der på kørsel med turistbusser, som option, blev indhentet pris på, at kørslen gennemføres med enten 30 eller 50 pct. fossilfrie drivmidler (el eller HVO). Kommunen har mulighed for i løbet af 2022 at tilvælge, at 50 pct. af kørslen med turistbusser sker med fossilfrie drivmidler, idet dette vil sikre opfyldelse af målsætningen om 30 pct. grønne drivmidler i forbindelse med udbuddet af befordring, da de 50 pct. vil kompensere for de befordringsopgaverne udført med minibus, hvor det ikke vurderedes hensigtsmæssigt at efterspørge fossilfrie drivmidler.

- Vurdering af mulighed for indfrielse af målet i 2023

På baggrund af de valgte optioner i det gennemførte udbud, kan det konstateres, at målet indfries for turistbusser, imens det ikke indfries for minibuskørsel i 2023.

Kørsel i udbud af varer og tjenesteydelser - målsætning 2023: I udbud frem til 2023 efterspørges i markedsdialogen el eller andre grønne drivmidler.

- Status:

Grønne krav til transport indgår i overvejelserne, før nye aftaler udbydes, ligesom mulighederne for grønne drivmidler afdækkes med de relevante markedsaktører i markedsdialog forud for udbud. I seneste udbud af kommunens rottebekæmpelse er kørslen i denne forbindelse blevet 100 pct. eldrevet.

- Vurdering af mulighed for indfrielse af målet i 2023

Muligheden for at efterspørge el eller andre grønne drivmidler i forbindelse med kørsel i udbud af varer og tjenesteydelser afdækkes – understøttet af udbudsguides – i markedsdialoger forud for kommunens udbud, og målet anses således for indfriet.

#### *Kollektiv transport*

Kollektiv busdrift - målsætning 2023: Al kollektiv busdrift udbydes som emissionsfri fra 2018.

- Status

Al busdrift er siden 2018 udbudt med krav om emissionsfri busser. I dag betjenes linje 18, 2A og 7A af elbusser. Dertil er udbuddet af driften på linje 1A afgjort, og linjen kommer til at betjenes af elbusser fra sommeren 2022.

- Vurdering af mulighed for indfrielse af målet i 2023

Fra 2018 er al busdrift udbudt med krav om emissionsfri busser, og det forventes, at fremtidige udbud ligeledes vil udbydes med samme krav. De næste buslinjer, som i regi af Movia bliver udbudt på Frederiksberg, er linje 26, 31 og 68. Det er forventningen, at busserne på disse linjer bliver emissionsfri i 2023. Herefter kommer Frederiksbergbusserne, der forventeligt bliver emissionsfri senest i foråret 2024. Fra udgangen af 2025 vil de resterende linjer, linje 4A, 9A, 12 og 37, blive emissionsfri. Det er hermed realistisk, at nå målet om emissionsfri busser i 2025.

#### *Den private bilpark*

Biler på Frederiksberg - målsætning 2023: 5 pct. af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in hybrid biler.

- Status

Den seneste opgørelse (pr. ultimo 2021) viser, at 5,7 pct. af de indregistrerede personbiler på Frederiksberg er elbiler eller plug-in hybridbiler. Dette er mere end en fordobling siden året forinden, hvor andelen var 2,5 pct.

- Vurdering af mulighed for indfrielse af målet i 2023

Målet om 5 pct. elbiler og plug-in hybrid biler er med opgørelsen fra ultimo 2021 indfriet.

Ladeinfrastruktur - målsætning 2021: Enhver borger har maksimalt 250 m. til nærmeste offentligt tilgængelige ladestander.

- Status

Når alle ladestander, som der er givet tilladelse til er etableret, vil 97 pct. af borgerne på Frederiksberg have maksimalt 250 m. til nærmeste offentligt tilgængelige ladestander.

- Vurdering af mulighed for indfrielse af målet i 2021

Målsætningen for ladeinfrastruktur om at sikre maksimalt 250 m. til nærmeste offentligt tilgængelige ladestander for enhver borger på Frederiksberg er udløbet med udgangen af 2021 og med et resultat, der stort set indfrier målsætningen.

Der arbejdes fortsat for at udbrede offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur i kommunen.

På ladestanderområdet er målet om ladegaranti opfyldt med udgangen af 2021, hvorfor der i elbilstrategien på nuværende tidspunkt ikke er en gældende målsætning inden for dette område. En eventuelt ny målsætning foreslås besluttet som en del af revisionen af elbilstrategien i 2023. En eventuel ny målsætning bør i højere grad rumme en hensyntagen til fremtidigt behov. Kommunens deltagelse i FUSE-projektet "Frederiksberg Urban Smart Electromobility" i 2023 forventes at give input og viden til den fremtidige planlægning af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur på Frederiksberg. En revision af elbilstrategien i 2023 vil desuden kunne tage højde for eventuelle rammer, som fastsættes i forbindelse med vedtagelse af en mobilitetspolitik.

Indtil revision af elbilstrategien i 2023 vil forvaltningen fortsætte arbejde med at fremme ladestandere på Frederiksberg. Udvalget behandler på dette møde også en sag om eventuelt kommende udbud af ladestandere, og i år gennemføres et klimafondsprojekt om kortlægning af udmøntning af ladestanderbekendtgørelsen. Derudover vil forvaltningen opstarte dialog med relevante parter, for at kortlægge planer for opstilling af offentligt tilgængelige ladestandere på private arealer, f.eks. tankstation og supermarkeder.

Under temaet "den private bilpark" er der herudover et handlepunkt om reservation af bilparkeringspladser, hvor der skal "reserveres bilparkeringspladser på offentlig vej til elbiler, idet antallet på årsbasis tilpasses antallet af indregistrerede elbiler og plug-in-hybrider på Frederiksberg pr. 1. januar i året, og tilføjes yderligere 50%". Der er ultimo 2021 indregistreret 1771 personbiler (elbiler og plug-in-hybrider) på Frederiksberg. Derfor skal der i 2022 jf. tiltaget være reserveret 2.705 pladser til elbil (heraf 48 fra projektet klimavenlig parkering jf. budget 2021).

Der er pr. april 2022 skiltet 617 pladser til elbil, heraf 391 pladser med lademulighed og 226 pladser uden lademulighed. Der er planlagt skiltning af omkring 190 yderligere pladser med lademulighed. Ifølge tiltaget i elbilstrategien, skal der dermed reserveres yderligere 1.898 pladser til elbiler. Det vurderes ikke muligt inden for den afsatte økonomi at kunne opnå reservation af alle de resterende pladser, men at der udover allerede planlagte reservationer, kan reserveres yderligere omkring 300 bilparkeringspladser til elbil uden lademulighed inden for det afsatte budget.

Forvaltningen vurderer herudover, at det ikke er hensigtsmæssigt at fortsætte udrulningen af reservation af bilparkeringspladser svarende til 1,5 gange antallet af indregistrerede elbiler og plug-in hybridbiler. Dels vil den store mængde skilte optage meget plads i bybilledet, dels vil det som udgangspunkt have størst effekt der, hvor der i forvejen er høj belægningsgrad, og dermed vil koncentrationen af elbilpladser kunne komme til at være uforholdsmæssig høj disse steder. Det foreslås at tiltaget justeres i den kommende revision af strategien i 2023, hvor der søges en passende balance i antallet af pladser.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at ovenstående status, samt uddybende status af implementering af tiltag i bilaget viser, at Frederiksberg Kommune generelt er godt på vej. Samtidig tyder status på, at der kan være behov for en mere målrettet indsats i arbejdet inden for nogle af temaerne, og eventuelt brug for justering af målsætninger og tiltag, så de tilpasses udviklingen på området. Dette vil blive taget op, når der i 2023 skal laves en revision af elbilstrategien.

## **Økonomi**

Sagen har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

nej

## **Behandling**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

## **Historik**

### **Indstilling 13. juni 2022, pkt. 114:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at status på implementeringen af elbilstrategien tages til efterretning.

### **Beslutning fra Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget 2022-25, 13. juni 2022, pkt. 114:**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

Status på temaer

# Punkt 187: Kirsebærtræ på Idrætsbørnehuset Ingemannsvejs legeplads 2022

04.01.00-G01-172-22

## Resume

Idrætsbørnehuset på Ingemannsvej 21 ønsker et kirsebærtræ ældre end 25 år på legepladsen fældet. Institutionen havde samme ønske i 2020, hvor daværende By- og Miljøudvalg besluttede at bevare træet. Idet træet er sundt, frodigt og raskt, er der ingen træfaglige argumenter for at give dispensation til at fælde træet. Institutionens forældrebestyrelse har henvendt sig i sommeren 2022 og bedt om at få revurderet By- og Miljøudvalgets beslutning. Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget skal derfor træffe beslutning om, hvorvidt der skal gives dispensation til fældning af kirsebærtræet.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte efter drøftelse sagen, idet der ønskes en fornyet gennemgang af mulighederne for at reducere risikoen ved nedfaldne kirsebær. Der skal forelægges en ny sag, inden kirsebærtræet igen får bær.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt der skal gives tilladelse til at fælde kirsebærtræet på Idrætsbørnehuset Ingemannsvejs legeplads.

## Sagsfremstilling

I 2020 henvendte Idrætsbørnehuset sig til forvaltningen med henblik på at få fældet et kirsebærtræ på institutionens legeplads. Institutionen har oplevet episoder med børn, der har puttet kirsebærsten i næsen og efterfølgende har fået stenen opereret ud under fuld narkose.

I sommeren 2022 har institutionens forældrebestyrelse rettet fornyet henvendelse med ønske om, at der på ny tages stilling til, hvorvidt der kan gives dispensation til at fælde træet. I henvendelsen oplyser bestyrelsen, at der har været en ny episode med et barn, der har været i fuld narkose for at få opereret en kirsebærsten ud af næsen, og at der ofte er børn, der bliver stukket af bier. Ledelsen i institutionen har efterfølgende præciseret, at bistik nogle gange sker hver uge, og at der de sidste fem år har været ca. 7 børn på hospitalet for at få opereret sten ud af næsen. Dagtilbuddet gør endvidere opmærksom på, at legepladsen både benyttes af vuggestuebørn og børnehavebørn. Dagtilbuddet oplyser, at der kan være potentiel kvælningsfare for de mindste børn, ved indtagelse af kirsebær, hvorfor dagtilbuddet ikke serverer stenfrugter for de mindste børn, uden først at fjerne stenene.

Der er tale om et stort, flot, sundt og raskt kirsebærtræ, der er over 25 år gammelt (fotos af træet er vedlagt som bilag 1 og 2). Forvaltningen besigtigede træet tilbage i 2020 og vurderede, at der ikke er en træfaglig begrundelse for at fælde træet. Dette er den fortsatte vurdering.

Kirsebærtræer har nedfaldne frugter i ca. en måned om året. Denne måned kan variere lidt, afhængig af sorten, men vil typisk falde omkring juli måned. Det var i 2020 forvaltningens vurdering, at der bør arbejdes med løsninger på de nedfaldne frugter i den måned, det giver udfordringer, i stedet for at et stort og sundt træ fældes. Daværende By- og Miljøudvalg besluttede på den baggrund på møde den 2. november 2020, at der ikke skulle gives dispensation til at fælde træet, idet udvalget foreslog, at der i stedet skulle arbejdes med forskellige løsninger, der kan afhjælpe institutionens udfordringer med de nedfaldne frugter i nedfaldsmåneden (mødereferat er vedlagt som bilag 3).

Forvaltningen har efterfølgende forsøgt at hjælpe institutionen ved at give bud på mulige løsninger. Der er således foreslået følgende løsninger:

- Opsætning af net under kronen
- Beskæring af træet i blomstringssæsonen
- At der fejles dagligt i den måneds tid, der er nedfaldne frugter
- At der arbejdes med en pædagogisk indsats i forhold til børnenes leg med kirsebær og kirsebærsten

Det er i dialogen med institutionen understreget, at institutionen selv har ansvaret for at indhente tilbud, undersøge mulighederne nærmere og tage beslutning om, hvilke løsninger der eventuelt iværksættes.

Foranlediget af den nye henvendelse fra forældrebestyrelsen har forvaltningen spurgt institutionen om arbejdet med løsningsforslagene. I det følgende opsamles effekterne af de foreslåede løsninger. Kommentarer fra institutionen er vedlagt i bilag 4.

#### *Opsætning af net*

I samarbejde med institutionen har forvaltningen indkøbt et net til institutionen og afholdt udgifterne til opsætning af wirer på træet til at bære nettet. Brandmyndighederne har imidlertid efterfølgende oplyst, at net og wirer er ophængt på et stigeredningsareal og udgør en hindring, hvorfor det skal tages ned.

#### *Beskæring*

Træet er ikke blevet beskåret i blomstringssæsonen. I forbindelse med en forespørgsel fra institutionen om prisen for beskæring af træet har forvaltningen henvist til, at der indhentes en pris fra en træbeskærer.

#### *Renholdelse*

Institutionerne har selv ansvaret for drift og vedligeholdelse af legepladsen, herunder rengøring, inden dagens udendørs leg begynder. Udgifter til fejning skal derfor dækkes af institutionens eget budget. Institutionens leder har anslået, at det vil tage ca. 20-30 minutter at feje stenene væk om morgenen og oplyser samtidig, at institutionen ikke vil prioritere, at pædagogiske medarbejdere skal tage ansvar for at feje. Pædagogernes tid prioriteres til at skabe pædagogisk kvalitet, der udvikler og danner børn. Institutionen har derfor indhentet tilbud på daglig fejning, som overstiger institutionens budget (2500 kr. pr. uge), og fejning er derfor ikke bestilt. Institutionen har en serviceaftale med forvaltningen, der oplyser, at de fejer dagligt i sæsonen og forsøger at holde pladsen under træet fri for nedfaldne frugter og efterladenskaber fra fugle, der sidder i træet. Det er imidlertid en vanskelig opgave at holde området under træet rent og pænt i sæsonen for nedfaldne frugter.

#### *Pædagogisk indsats*

Institutionen har gennem flere år arbejdet med at inddrage børnene i fejning, konkurreret om at samle flest sten op i spande og har jævnlige samtaler med børnene om sikkerhed i forhold til sten og bistik.

#### *Fordele ved et træ*

Træet er noget af det eneste natur, institutionen har på sin legeplads. Det bidrager til naturoplevelser i børnenes nære miljø og er med til at lære børnene om årets gang i naturen. Træet og dets frugter tiltrækker forskellige fugle og insekter, der også giver børnene øget kendskab til naturen, fødekæder med mere. Trækronen giver skyggevirkning og er med til at skabe et mere behageligt mikroklima i de varme sommermåneder. Samtidig bidrager træet til biodiversiteten i hele området. Det er fortsat forvaltningens vurdering, at beskæring af træet i blomstringsperioden vil kunne reducere generne.

Hvis det besluttes, at der gives tilladelse til fældning af træet, bør der stilles krav om, at institutionen planter et nyt træ i en anseelig størrelse. Det vil tage mange år, før et nyt træ vil bidrage til samme grad af biodiversitet og skygge, som det nuværende træ.

Det skal slutteligt bemærkes, at der kan være mulighed for en uønsket præcedensvirkning i tilsvarende sager om frugt bærende træer, hvis der gives tilladelse til fældning af træet.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at kirsebærtræet er sundt, frodigt og i god vækst, hvorfor det bidrager til kommunens målsætninger om det grønne Frederiksberg. En eventuel fældning af træet vil derfor være en fravigelse fra den sædvanlige praksis på området, hvor sunde og frodige træer søges bevaret. Dette bør således afvejes op mod en vurdering af de oplevede risici samt den ressourcemæssige indsats for at undgå disse.

### **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen, men kan indebære en omprioritering af institutionens eget budget.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

### **Bilag**

Bilag 1 - Foto af kirsebærtræ

Bilag 2 - Foto af kirsebærtræ

Bilag 3: Referat fra By- og Miljøudvalgets møde 2. november 2020

Bilag 4 - Svar fra leder Camilla Ulsted fra Idrætsbørnehuset Ingemannsvej vedr. udfordringer med kirsebærtræ

# Punkt 188: Forslag til beslutning fra rådmand Jan E. Jørgensen om at ændre navnet på Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

05.01.00-G01-54-22

## Resume

Rådmand Jan E. Jørgensen har stillet forslag om, at navnet på Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget ændres til Miljø- og Trafikudvalget. Med sagen skal udvalget tage stilling til, hvorvidt forslaget skal tiltrædes.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget indstiller, at forslaget om at ændre navnet på Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget til Miljø- og Trafikudvalget tiltrædes.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt forslaget, om at ændre navnet på Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget til Miljø- og Trafikudvalget, skal tiltrædes.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 5. september 2022 følgende forslag til beslutning fra rådmand Jan E. Jørgensen om at ændre navnet på Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget:

"Det foreslås, at navnet på Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget ændres til Miljø- og Trafikudvalget.

Det nuværende navn er ikke retvisende og alt andet end mundret. Bynatur er en delmængde af miljø, og det virker besynderligt kun at fremhæve denne del af udvalgets arbejde på miljøområdet.

Endvidere er udtrykket mobilitet ikke egnet til at beskrive udvalgets arbejde, som handler om kollektiv og individuel trafik. En bus er eksempelvis kollektiv trafik - ikke kollektiv mobilitet.

Udvalgets navn er fremmedgørende, og der er ingen grund til at gøre det vanskeligere for borgerne end højst nødvendigt at orientere sig i kommunalbestyrelsens virke."

### *Baggrund og proces for udvalgsnavngivning*

Kommunens stående udvalg – navne og ressortområde – er fastlagt i kommunens styrelsesvedtægt. Ændring i et udvalgs navn skal således behandles som en ændring i styrelsesvedtægten og skal undergives 2 behandlinger i kommunalbestyrelsen.

Miljø-, Bynatur -og Mobilitetsudvalgets ressortområde er fastlagt i styrelsesvedtægtens § 22, stk. 2:

"Udvalget varetager den umiddelbare forvaltning af kommunens myndigheds- og planlægningsopgaver vedrørende miljølovgivningen samt forsyningsområdet. Udvalget varetager kommunens opgaver i forhold til klimatilpasning, ressourcer og affaldsplanlægning, og på vej-, park og trafikområdet. Udvalget varetager den umiddelbare forvaltning af kommunens egenproduktion inden for drift og vedligeholdelse af veje, grønne områder, herunder kirkegårde, idrætsanlæg og renovation."

### *Forvaltningens bemærkninger til forslaget*

Det er forvaltningens vurdering, at forslagsstilleren har ret i, at udvalgets nuværende navn er knap så mundret og vanskeligt umiddelbart at genkalde sig – også efter nu godt 11 måneders anvendelse. Der kan derfor være ræson i at overveje en ændring af udvalgets navn til noget mere mundret og mere intuitivt dækkende.

Forvaltningen foreslår derfor, at udvalget drøfter en mulig navneændring med afsæt i det stillede forslag, idet forvaltningen kan supplere med følgende overvejelser:

- Navnet kan, som foreslået, overvejes begrænset til at omfatte to begreber, der dækker så bredt som muligt, med henblik på et mere simpelt og mundret navn.

- ”Miljø” indgår i det fremlagte forslag, ligesom det gør det i udvalgets aktuelle navn. ”Miljø” kan opfattes meget bredt og således også favne ”bynatur”. Ligeledes kan ”miljø” i en bredere forstand favne flere andre af udvalgets opgaver, herunder bæredygtighed, ressourcer, affald og cirkulær økonomi.
- ”Trafik” er umiddelbart forståeligt for mange. Hvorvidt det bør anvendes i udvalgsnavnet frem for ”mobilitet” kan afhænge af flere forhold. Det kan prioriteres at anvende et udtryk, som giver umiddelbare associationer til udvalgets opgaver. Her kan ”trafik” være at foretrække. Det kan også prioriteres at anvende et udtryk, som sender signaler om formålet med udvalgets opgaver og virke. Her kan ”mobilitet” være at foretrække, da det indikerer, at det grundlæggende formål er at sikre mobilitet for borgere og erhverv, hvorimod ”trafik” mere kan opfattes som en ”aktivitetsindikator”.
- ”Klima” kan eventuelt overvejes at indgå i udvalgets navn. De af udvalgets opgaveområder, der umiddelbart er svagest repræsenteret i udvalgets aktuelle navn, er klimatilpasning samt ressourcer og affald. ”Klima” kan på den baggrund overvejes, men det indgår imidlertid allerede i Klima-, Plan- og Boligudvalget, hvor ansvaret for kommunens overordnede klimaplan er placeret. Det kan give anledning til forvirring, hvis flere udvalg anvender samme ord i navnet. Tillige kan "klima" siges at indgå i den bredere term ”miljø”.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der kan være grund til at drøfte en eventuel ændring af udvalgets navn, da det kan opfattes som knapt så mundret, uagtet at det i væsentlig grad afspejler udvalgets opgaveportefølje.

#### **Økonomi**

Der vil ikke være direkte økonomiske konsekvenser ved at tiltræde sagen, men der vil være et vist træk på ressourcer i forhold til at ændre navnet på kommunens hjemmeside mv.

#### **Borgmesterpåtegning**

Nej

#### **Behandling**

Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget, M, K

# Punkt 189: Delrapportering vedr. klimafondsprojekt nr. 5 - Analyser og forslag til forsøg

05.00.00-P00-1-21

## Resume

Som en del af Klimafondsprojekt nr. 5: Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken er der gennemført analyser - hhv. en analyse, der belyser otte virkemidler, der kan anvendes til at reducere biltrafikken og en analyse, som beskriver trafiksituationen på Frederiksberg i 2021, 2025 og 2035 (givet der ikke ændres på byens trafikale indretning). I sagen beskrives de to analyser og et oplæg til trafikforsøg med ændret indretning af byen, der skal reducere biltrafikken. Udvalget skal afklare, om ét eller flere forsøg skal gennemføres i efteråret 2022.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller,

1. at udvalget tager de to analyser til efterretning - og
2. at udvalget tager stilling til, hvilke trafikforsøg der ønskes gennemført.

## Sagsfremstilling

Som en del af sagen om udmøntning af Klimafonden 2021-2025 blev klimafondsprojekt nr. 5: Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken vedtaget af Magistraten på møde den 31. maj 2021 (pkt. 225 'Udmøntning af klimafonden 2021-2025'). På Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalgets møde den 13. juni 2022 fremlagde forvaltningen første delrapportering vedrørende projektet.

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte den 13. juni 2022 sagen efter drøftelse, idet udvalget anmodede forvaltningen om en vurdering af muligheden for at udføre et forsøg, hvor Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej ensrettes i hver sin retning samt afklaring af, hvad økonomien for et sådan forsøg ville være, herunder betydning for bussernes økonomi.

Forvaltningen vurderer, at forsøg med ensretning af både Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej som udgangspunkt vil være meget omfattende at gennemføre og vil ud over afmærkning og skiltning omfatte etablering af en række fysiske tiltag. Selvom forsøget vil være tidsbegrænset, er det væsentligt, at sikkerheden for både fodgængere, cyklister, busser og biler ikke tilsidesættes i forsøgsperioden.

Et forsøg med ensretning af Gammel Kongevej forudsætter, at tiltagene tilpasses den eksisterende indretning, idet der i de senere år bl.a. er etableret fremrykkede busperroner, bredere cykelsti, flere bilparkeringspladser og træer. Hertil er senest i 2022 seks bilparkeringspladser omdannet til cykel- og ladcykelparkering. Disse indretningselementer sætter væsentlige fysiske bindinger for, hvilke midlertidige løsninger der kan afprøves, fordi mange af disse funktioner ikke umiddelbart kan omdannes til noget andet uden væsentlige ombygninger af vejen.

På Frederiksberg Allé er der ikke samme bindinger i forhold til vejens indretning, men der vil være hensyn i forhold til såvel et forsøg som en permanent ændring i opretholdelse af bilparkeringspladser samt de restriktioner, som fredningen medfører.

Forvaltningen vurderer, at omkostningen til et forsøg med ensretning af både Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej vil være i størrelsesordenen 1,3-1,5 mio. kr. Udgifterne dækker etablering af selve forsøget, herunder tilpasning af kryds og øvrige trafikforanstaltninger samt udgifter til planlægning, løbende vedligehold og overvågning under forsøget, reetablering efter forsøget, evaluering (herunder før- og efter målinger) og kommunikation. Der er afsat en ramme på 700.000 kr. til forsøg, som endnu ikke er disponeret. Et forsøg, der omfatter både Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej, vil derfor ikke kunne gennemføres inden for det afsatte budget til projektet.

Forvaltningen har udarbejdet mulige forslag til et forsøg med ensretning af Frederiksberg Allé samt tre alternative muligheder for indretning af Gammel Kongevej i vedlagte bilag 4. Der er tale om råskitser, der ikke er detailprojekterede med hensyn til blandt andet den midlertidige indretning af vejen. De overordnede muligheder og konsekvenser af principperne for de tre alternativer på Gammel Kongevej er ligeledes listet i bilag 4, som også indeholder yderligere opmærksomhedspunkter for de enkelte løsninger.

Der er i skitsen til et forsøg taget afsæt i en ensretning af Gammel Kongevej i retning fra søerne mod Frederiksberg Rådhus og Frederiksberg Allé i modsat retning. Dette er for at give den nødvendige sammenhæng med ensretningen af Vodroffsvej fra Danasvej mod Gammel Kongevej i forbindelse med det igangværende cykelstiprojekt på Vodroffsvej.

#### *Konsekvenser for busdriften og den øvrige færdsel*

Med den skitserede ensretning af Gammel Kongevej og Frederiksberg Allé vil fire buslinjer blive direkte påvirket af trafikomlægningen. De tre busser, som kører i dag (linje 31, 7A og 9A), betjener Gammel Kongevej og Frederiksberg Allé i begge retninger og vil i forsøgsperioden kun køre i én retning på hhv. Gammel Kongevej (linje 31 og 9A) og Frederiksberg Alle (linje 7A). Omlægning af busserne i den modsatte retning vil både betyde omvejskørsel for busserne, dårligere overblik for passagerne og potentielt forlængede afstande til stoppestederne. Man vil således ikke som i dag kunne køre direkte fra Peter Bangs Vej og Finsensvej til Gammel Kongevej. Linje 71 kører kun i den ene retning og vil grundet ensretning af Frederiksberg Alle få omlagt sin rute. Den vil dermed kun komme til at betjene Gammel Kongevej og ikke Frederiksberg Allé. Påvirkningen af de enkelte buslinjer er beskrevet i bilag 5. Der bliver ikke arbejdet med egentlige busbaner på hhv. Gammel Kongevej og Frederiksberg Allé, hvilket betyder at busserne ikke vil opnå en bedre fremkommelighed her. Ensretningen vil give ekstra bustrafik på bl.a. Allégade, Madvigs Allé og Alhambravej, hvilket vil reducere fremkommeligheden for de busser, der kører der i dag og for de busser, der skal omlægges ad disse veje.

Forvaltningen vurderer, at et forsøg med ensretning af hhv. Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej vil medføre en mindre attraktiv bustrafik for borgerne. 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. Derfor vil en ensretning af to store veje, som udgangspunkt, være en ulempe for passagererne. Såfremt ensretningen af de to veje resulterer i færre passagerer på strækningerne, vil det – alt andet lige - medføre et økonomisk tab for busserne.

#### *Koordinering med andre projekter*

Forsøg på Frederiksberg Allé og evt. Gammel Kongevej er afhængige af tidsplanerne for events i byen og cykelstiprojektet på Platanvej, idet noget af trafikken fra Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej vil søge andre veje. Eventuelle forsøg vil tidligst kunne gennemføres, efter at cykelstiprojektet på Platanvej forventeligt er afsluttet i efteråret 2023.

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

Det er forvaltningens vurdering, at forsøg med ensretning af både Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej er meget omfattende at gennemføre, da det omfatter to trafikveje. Et forsøg med ensretning af Frederiksberg Allé og/eller Gammel Kongevej vil kunne give praktisk erfaring med og viden om trafikmønstrene og konsekvenser ved ensretning. Et forsøg forventes at kunne mindske biltrafikken på de strækninger, der ensrettes, men forventes at overflytte trafik til andre veje.

En ensretning af både Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej vil, uanset hvilken løsning der vælges, forudsætte yderligere budget end det, der er afsat under klimafondsprojektet samt forudsætte omfattende anvendelse af personalemæssige ressourcer. Eventuelt permanente løsninger forudsætter (uanset, hvilket alternativ der vælges) for Gammel Kongevej, at der afsættes et større anlægsbudget, som der aktuelt ikke er finansiering til. I afvejningen af, hvilke(t) forsøg der ønskes gennemført, kan der således indgå forventninger til økonomien i en eventuelt permanent løsning – ud over om forsøget kan gennemføres inden for det afsatte budget.

Forvaltningen anbefaler fortsat, at der inden for budgettet gennemføres forsøg med ændring af vejforløbet og et midlertidigt byrum på Forchhammersvej sammen med et mindre forsøg med vejlukning (sidevej mod større vej) - enten Julius Valentiners vej mod Finsensvej eller Dr. Abildgårds Allé mod Thorvaldsensvej. Alternativt kan der også inden for budgettet gennemføres et forsøg alene på Frederiksberg Allé med ensretning og cykelbaner.

Eventuelle forsøg vil tidligst kunne gennemføres i 2023-24 for at tage hensyn til andre projekter. Hvis det ønskes at gennemføre forsøg med bylivselementer, bør et forsøg først igangsættes i foråret 2023 for at tage hensyn til sæsonen. Forsøg med Frederiksberg Allé vil skulle koordineres med cykelstiprojektet på Platanvej jf. vurderingen i tidligere sag (følger nedenfor).

Hvis der skal udarbejdes yderligere beskrivelser, illustrationer og projektering af et forsøg med højere detaljeringsgrad, vil dette forudsætte yderligere budget og personaleressourcer.

#### *Tidligere sagsfremstilling (13. juni 2022)*

Som en del af sagen om udmøntning af Klimafonden 2021-2025 blev klimafondsprojekt nr. 5: "Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken" vedtaget af Magistraten på møde den 31. maj 2021 (pkt. 225 'Udmøntning af klimafonden 2021-2025'). Projektets opdrag var beskrevet således:

"Som en del af arbejdet med mobilitetspolitikken skal der udarbejdes analyse og konsekvensberegning af muligheder for at indrette byen med det formål at reducere biltrafikken. Analysen skal munde ud i forslag til konkrete anlægs projekter, der har til formål at reducere biltrafikken, fx:

- Forsøg med ny indretning af udvalgte veje på forskellige måder, som nedsætter fremkommeligheden og eventuelt hastighed.
- Reduktion af bilparkeringspladser.
- Forsøg med etablering af trafik-øer (lukkede områder, hvor man kan køre ind og ud af zonen, men ikke rundt og på tværs i zonen)."

Denne sag er første delrapportering vedrørende projektet. Sagen omhandler de to analyser, som danner baggrund for forslag til forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken. Den første analyse beskriver otte virkemidler, der kan anvendes til at reducere trafikken ved at ændre på byens indretning. Den anden analyse beskriver en trafikmodelberegning med trafikmodellen COMPASS (Copenhagen Model for Person Activity Scheduling & Simulations), som beskriver trafiksituationen i 2021, 2025 og 2035, hvis der ikke ændres på byens indretning. Analyserne beskrives hver især nedenfor og er vedlagt som bilag 1 og 2.

#### *Analyse og visualisering af virkemidler*

Analysen beskriver otte virkemidler, der kan anvendes til at ændre byens indretning for at reducere biltrafikken. Som beskrevet i opdraget tager analysen udgangspunkt i at reducere biltrafikken ved at nedsætte fremkommeligheden for biler - evt. ved at nedsætte hastigheden samt reducere antallet af bilparkeringspladser. Analysen indeholder for hvert virkemiddel et faktaark, der beskriver fordele og ulemper ved anvendelsen af virkemidlet. Til hvert virkemiddel beskrives opmærksomhedspunkter i forhold til evt. anvendelse, ligesom deres anvendelse er perspektiveret til Frederiksberg.

Faktaarkene giver en generel beskrivelse af fordele og ulemper ved anvendelse af de enkelte virkemidler og viser en principskitse af virkemidlernes generelle koncept, som ved hver anvendelse tilpasses det konkrete sted. For nogle virkemidler er der beskrevet cases og effekter fra andre byer.

De otte virkemidler er:

1. Ensretning
2. Hel/delvis nedlæggelse af bilparkeringen
3. Vejlukning (sidevej mod større vej)
4. Nedlæggelse af kørebane/svingbane
5. Ændret vejforløb
6. Cykelgader
7. Ændret indstilling af signaler
8. Trafikøer

Til virkemiddel 1-5 er der udarbejdet visualiseringer, der eksemplificerer, hvordan anvendelsen af virkemidlet kan se ud i en konkret kontekst på Frederiksberg. De illustrerede eksempler fungerer alene som inspiration og for at illustrere den ændring, som virkemidlet kan give.

Materialet blev præsenteret for udvalget ifm. temamøde 2 vedr. mobilitetspolitikken den 23. marts 2022.

#### *Trafikforhold på Frederiksberg*

Trafikmodelberegningen med COMPASS beskriver prognoser for trafikken på Frederiksberg i 2021, 2025 og 2035, hvis der ikke ændres på indretningen af byen.

Resultaterne fra COMPASS-trafikmodellen viser følgende tendenser for Frederiksberg:

- Bilejerskabet stiger på Frederiksberg
- Antallet af ture stiger for alle transportformer
- Antallet af kørte kilometer stiger
- Fordelingen mellem transportformerne vil være ret konstant, hvis der ikke ændres på forudsætningerne for trafikafviklingen.

Vejkapaciteten på Frederiksberg kan som udgangspunkt ikke udvides i fremtiden, og væksten i vejtrafikken vil derfor øge trængslen. Analysen viser følgende hovedkonklusioner:

- Som konsekvens af ovenstående vil myldretidsintervallerne udvides i fremtiden - og
- Vejtrafikkens eksterne effekter vil forværres, herunder ift. støj, uheld og forurening.

#### *Forslag til forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken*

Opdraget for klimafondsprojekt nr. 5, angiver, at der kan afprøves nye indretninger af byen ved reduktion af hhv. fremkommelighed for biler, bilparkeringspladser samt evt. nedsættelse af hastigheden for biler med henblik på at reducere biltrafikken. Udvalget forelægges en række forsøgsforslag til drøftelse, med henblik på at afklare om ét eller flere forsøg skal gennemføres i efteråret 2022. For flere af forslagene er der angivet forskellige udgaver, hvor antallet af bilparkeringspladser, der nedlægges, kan varieres. Antallet af bilparkeringspladser, der nedlægges i forbindelse med forsøgene, har betydning for, hvilke og hvor mange andre aktiviteter byrummet kan indeholde og på, hvordan dette understøtter anvendelse af andre transportmidler end bil.

Med ét eller flere forsøg er det muligt at afprøve en ændret indretning af vejarealet på et konkret sted med en midlertidig indretning. Den midlertidige indretning vil ikke nøjagtigt afspejle de muligheder, der er med en permanent indretning, men kan give en indikation af muligheder og konsekvenser. Forsøgsprojekterne vil give mulighed for at indsamle data fra den trafikale situation både før ændringen og med ændringen og vil derved kunne vurdere virkningen af ændringen, inden der evt. tages beslutning, om forsøget skal etableres som en permanent løsning.

Det er, inden for klimafondsprojektets rammer, muligt at udføre fysiske forsøg med samlede udgifter til etablering, vedligehold og reetablering for 400.000 kr. For hvert enkelt forslag til forsøg er der estimeret en samlet udgift til etablering, vedligehold i forsøgsperioden og reetablering. Der vil i forbindelse med alle forsøg, blive gennemført en kommunikationsindsats rettet mod hhv. borgere og brugere i det pågældende område. For alle forsøg vil der blive foretaget før- og eftermålinger samt evaluering. Før- og eftermålingernes omfang og type afhænger af, hvor mange og hvilke forsøg der vælges og derved af, hvilke forhold der skal evalueres. Der estimeres derfor et overordnet beløb på 300.000 kr. til denne opgave.

Efter at udvalget har taget beslutning om hvilke(t) forsøg, der ønskes gennemført, vil de(t) blive detailplanlagt og nærmere prissat, ligesom relevante tilladelser og koordinering bliver afklaret. Der vil ligeledes blive gennemført før-tællinger. Forvaltningen forventer på nuværende tidspunkt, at de(t) udvalgte forsøg kan gennemføres i en periode fra medio august til udgangen af oktober 2022 afhængig af koordineringen med andre projekter/events.

Hvis udvalget vælger, at der skal udføres et forsøg på Frederiksberg Alle, vil resultaterne af dette indgå i en kommende sag som opfølgning på budgetaftalen 2021 og 2022, hvor "partierne fortsat er enige om at mulighederne for at etablere cykelsti på Frederiksberg Allé skal revurderes med henblik på at afsætte finansiering til en løsning".

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

Det er forvaltningens vurdering, at analyserne og visualisering af virkemidler samt konsekvensberegningerne giver god indsigt i, hvilke virkemidler der kan iværksættes for at ændre byens indretning mhp. at reducere biltrafikken, samt hvordan trafikken forventes at udvikle sig, hvis der ikke ændres på indretningen af byen. For at forsøgene kan anskueliggøre mulighederne med de forskellige virkemidler, vurderer forvaltningen, at der højst bør vælges ét forsøg med hvert virkemiddel.

Forvaltningen vurderer desuden, at det kan give ny information at udføre forsøg med ændring af vejforløbet på Forchhammersvej for derved at se mulighederne ved at begrænse biltrafikkens fremkommelighed, samtidig med at der kan etableres et midlertidigt byrum. Forvaltningen anbefaler derfor at gå videre med dette forsøg. Dette forsøg ville kunne gennemføres sammen med et af de mindre forsøg. Forvaltningen anbefaler, at der vælges ét forsøg med vejlukning (sidevej mod større vej) - enten på Julius Valentiners vej mod Finsensvej eller Dr. Abildgårds Alle mod Thorvaldsensvej. Vejlukning af sideveje mod større vej findes flere steder på Frederiksberg - nogen steder med og andre steder uden et lille byrum. Men da det også er et muligt virkemiddel i forbindelse med etablering af trafikøer, vurderer forvaltningen, at et forsøg, der belyser virkningen, kan bidrage yderligere med viden om effekten for den enkelte vej.

Der er tidligere udført en OTM-trafikmodelberegning for forskellige ensretningsscenarier for Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej, og derudover er der udarbejdet kapacitetsberegninger for de kryds, der forventes af blive mest påvirket af en ensretning af Frederiksberg Allé. Derfor vurderer forvaltningen ikke, at et forsøg med ensretning af Frederiksberg Allé i en kortere periode i efteråret vil stå mål med de gener, det medfører i forbindelse med bl.a. omlægning af buslinjerne 7A og 71, samt koordinering med anlæg af cykelstier på Platanvej, hvor vejen ensrettes i

anlægsperioden. Forvaltningen vurderer derfor, at hvis der skal gennemføres et forsøg med ensretning af Frederiksberg Allé, så bør det foregå i en periode, hvor det ikke påvirkes af større anlægsprojekter, og hvor det ikke påvirker planlagte events på alléen.

## **Økonomi**

Der i alt afsat 1,0 mio. kr. til klimafondsprojekt nr. 5. "Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken"

0,3 mio. kr. er anvendt til analyse og konsekvensberegning og baggrundsviden.

Til gennemførelse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken er der afsat 0,4 mio. kr. til rådgivning, etablering, vedligehold og reetablering af forsøg samt 0,3 mio. kr. til kommunikation, før/efter måling og evaluering.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

## **Historik**

### **Indstilling 13. juni 2022, pkt. 112:**

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller:

1. at udvalget tager de to analyser til efterretning - og
2. at udvalget tager stilling til, hvilke trafikforsøg der ønskes gennemført.

### **Beslutning fra Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget 2022-25, 13. juni 2022, pkt. 112:**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

23052022\_FRB\_Analyse og visualisering af virkemidler\_Klimafondsprojekt 5\_UC.pdf

FrederiksbergTrafik\_GVM\_revA\_final.pdf

Bilag 3 – Forslag til forsøg på baggrund af analyserede virkemidler

Bilag 4 - Forsøg med ensretning af Gamel Kongevej - 3 principielle forslag

klimafondsprojekt nr. 5 - bilag 5

# Punkt 190: Grønne pendlervaner - forsøg med samkørsel

05.00.00-P20-2-22

## Resume

Som en del af klimafondsprojektet "Grønne pendlervaner - forsøg med samkørsel" har forvaltningen indgået aftale med NaboGo om udbredelse af samkørsel på arbejdspladser i kommunen. Derudover arbejder forvaltningen på at udbrede kendskab til og understøtte samkørsel blandt medarbejdere i kommunen. Med sagen lægger forvaltningen op til en drøftelse af, om igangsætning af projektets sidste element - reservering af opsamlings- og afsætningspladser til brug for samkørsel - eventuelt skal undlades.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget besluttede, at der på nuværende tidspunkt ikke reserveres opsamlings- og afsætningspladser med korttidsparkering ved kollektive knudepunkter til samkørsel. Skiltningen ved Aksel Møllers Have nedtages, såfremt der ikke er noget til hinder herfor.

## Indstilling

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller,

at udvalget drøfter, hvorvidt der skal reserveres opsamlings- og afsætningspladser med korttidsparkering ved kollektive knudepunkter tiltænkt samkørsel.

## Sagsfremstilling

Som en del af udmøntningen og disponeringen af klimafonden for årene 2021-2025 blev det besluttet at gennemføre et projekt "Grønne pendlervaner - forsøg med samkørsel" med det formål at understøtte og motivere til samkørsel i Frederiksberg Kommune.

Ifølge "Analyse om fremme af samkørsel", som er udgivet af Transportministeriet i august 2022, er bilejerskabet på landsplan de seneste årtier steget, mens udnyttelsen af de enkelte personbiler er faldet. Ifølge analysen kan samkørsel bidrage til, at den eksisterende bilpark udnyttes bedre og til at mindske trængsel.

### *Samarbejde med private aktører*

Frederiksberg Kommune har en eksisterende samarbejdsaftale med FDM's samkørselskoncept "Ta'Med", som udvalget godkendte på mødet den 30. november 2020. Der er desuden indgået en aftale med NaboGo om et forløb, der skal udbrede samkørsel på arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner i Frederiksberg Kommune. Forløbet er opstartet og planlægges afviklet frem til foråret 2023. Udvalget blev orienteret om denne aftale på mødet den 22. august 2022.

### *Gennemførte indsatser*

I 2021 gennemførte Frederiksberg Kommune et projekt om udbredelse af delemobilitet i svømmehalskvarteret. Som en del af projektet blev samkørsel i en lille grad integreret blandt andet ved, at der på Godthåbsvej tæt ved Metrostationen ved Aksel Møllers Have blev opsat to knudepunktsskilte i forbindelse med korttidsparkeringspladser tiltænkt samkørsel. Evaluering af projektet blev forelagt udvalget på mødet den 7. februar 2022. Erfaringerne ift. samkørsel og anvendelse af de etablerede samkørselspladser ved de to knudepunktsskilte er "meget små", og der blev ikke registreret anvendelse af pladserne, som indikerede, at de blev brugt til samkørsel. Erfaringerne bar blandt andet præg af, at projektet kørte under en tid med corona, hvorfor behov og villighed til at køre sammen må forventes at være markant mindre. Samkørsel anses stadig som en transportmulighed, der er i sin spæde start, ligesom det kræver yderligere tiltag, lokalt og nationalt, hvis samkørsel skal integreres bredt i transportsystemet.

### *Indsatser for samkørsel*

Som en del af projektet er der indgået aftale med NaboGo for at udbrede kendskab til samkørsel blandt arbejdspladser i kommunen, herunder mulighed for at gennemføre medarbejderkampagner. Hertil arbejder forvaltningen for at udbrede kendskab og understøtte samkørsel blandt kommunens egne medarbejdere.

Det indgår i den oprindelige opgavebeskrivelse for projektet, at det skal søges at etablere opsamlings- og afsætningssteder ved kollektive knudepunkter svarende til dem, der er etableret som en del af delebilsprojektet i svømmehalskvarteret. Som tidligere beskrevet har disse pladser ved evaluering af projektet ikke vist anvendelse som tydede på samkørsel. Effekterne af knudepunktsskiltene, med henblik på øget samkørsel, kendes på nuværende tidspunkt desuden ikke fra andre steder. Det forventes, at mange samkørsler i dag foregår steder, hvor det er muligt at holde ind for at medtage eller afsætte en passager, uden at pladsen er særligt tiltænkt hertil. Forvaltningen forslår derfor, at udvalget drøfter, hvorvidt projektets

sidste elementet med at reservere yderligere opsamlings- og afsætningspladser skal undlades eller medtages som oprindeligt forudsat.

Forvaltningen vil i samarbejde med Movia indføre enkelte tiltag for at fremhæve og synliggøre eksisterende knudepunkter. Eventuelle udgifter forbundet hermed afholdes af midler afsat af Region Hovedstaden. Derudover kan samkørsel indgå som et af de virkemidler, der arbejdes med ifm. udmøntningen af mobilitetspolitikken.

Der er afsat midler til projektet i budget 2022. Som en del af tredje forventede regnskab vil de midler, som ikke er disponeret i 2022, søges overført til 2023. Hvis udvalget beslutter, at der ikke etableres opsamlings- og afsætningssteder, vil uforbrugte midler kunne omdisponeres.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at gennemførelse af samkørselskampagner blandt arbejdspladser i kommunen og for kommunens egne ansatte vil udbrede kendskabet hertil og således bidrage til at understøtte samkørsel. Forvaltningen vurderer ikke, at der fra forsøget i Aksel Møllers Have foreligger tilstrækkeligt grundlag til at kunne identificere et behov for at reservere yderligere opsamlings- og afsætningspladser til brug for samkørsel ved kollektive knudepunkter. Etablering af yderligere pladser vil dog eventuelt kunne bidrage til at underbygge erfaringerne fra Aksel Møllers Have under mere normale forhold.

### **Økonomi**

Sagen har ikke i sig selv nogen økonomiske konsekvenser. Alle udgifter til projektet afholdes inden for projektets økonomi på 0,45 mio. kr. Der er på nuværende tidspunkt et disponeret forbrug på 0,25 mio. kr.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

# Punkt 191: Forslag til beslutning fra rådmand Gunvor Wibroe om at lørdags-loppetorvet foran Frederiksberg Rådhus som en forsøgsordning udvides til også at have åbent om søndagen

05.14.00-G01-64-22

## Resume

Rådmand Gunvor Wibroe har stillet forslag om, at loppetorvet ved Frederiksberg Rådhus også skal holde åbent om søndagen. Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget skal tage stilling til forslaget.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen, idet naboer og erhvervsdrivende i området samt tidligere stadeholdere høres om interessen for, at Frederiksberg kommune, som forsøg, åbner for loppemarked et mindre antal søndage i 2023.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget ikke tiltrædes, idet spørgsmålet vil blive taget op, når pladsen bag rådhuset er genetableret.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 16. maj 2022 forslag til beslutning fra rådmand Gunvor Wibroe om at lørdags-loppetorvet foran Frederiksberg Rådhus som en forsøgsordning udvides til også at have åbent om søndagen.

"Socialdemokratiet foreslår, at lørdags-loppetorvet foran Frederiksberg Rådhus som en forsøgsordning udvides til også at have åbent om søndagen.

### Begrundelse:

Loppetorvet ved Frederiksberg Rådhus er en afholdt attraktion i hjertet af Frederiksberg, som tiltrækker både turister og besøgende fra hele Hovedstaden. Socialdemokratiet stillede allerede i 2020 forslag om at udvide loppetorvet bagved rådhuset til at have åbent både lørdag og søndag. Dengang valgte man at udsætte beslutningen om at udvide loppetorvet til efter etableringen af parkeringskælder og nyt byrum bagved Frederiksberg Rådhus.

I mellemtiden har loppetorvet fået en midlertidig placering foran Frederiksberg Rådhus. Det fungerer rigtig fint med mange besøgende og masser af nyt liv foran og omkring rådhuset, hvilket giver os en fin lejlighed til allerede nu at afprøve en udvidelse af lørdags-loppetorvet.

Derfor foreslår Socialdemokratiet, at man som en forsøgsordning og uden at indskrænke åbningstid og periode for det midlertidige loppetorv foran rådhuset udvider det til også at have åbent om søndagen."

### Bemærkninger til forslaget

Den daværende Kommunalbestyrelse behandlede på møde den 17. maj 2021 et forslag om at udvide loppetorvet bag rådhuset til søndage i sæsonen. Forslaget blev stillet og behandlet, inden loppetorvet blev etableret på den nye placering foran rådhuset. Et flertal ønskede at afvente med at tage stilling til søndagsloppetorv, indtil parkeringskælder og byrum var etableret på pladsen bag rådhuset, og loppetorvet igen kunne afvikles på denne plads. Kommunalbestyrelsen besluttede ligeledes den 17. maj 2021, at loppetorvet skulle afvikles foran rådhuset og langs Allégade-anlæggene, mens pladsen bag Frederiksberg Rådhus blev omdannet.

### Erfaringer fra afvikling af loppetorvet foran rådhuset

Der mangler i øjeblikket bilparkeringspladser i området grundet etableringen af parkeringskælder bag rådhuset. Stadeholdere og besøgende optager mange parkeringspladser i løbet af loppetorvets åbningstid. Beboerne omkring loppetorvet er derfor udfordrede ift. at finde parkeringspladser under afviklingen af loppetorvet, ligesom de har svært ved at komme ud af området på grund af den trafik, loppemarkedet medfører.

Loppetorvet er i dag placeret meget tættere på beboelse, end da det blev afholdt på parkeringspladsen bag rådhuset. Den nuværende placering har givet anledning til klager fra ni forskellige personer om støjgener mv. En borger har desuden skrevet, at de gerne ville have været hørt, da rådhuspladsen blev valgt som midlertidig placering for loppetorvet. Indholdet i klagerne går blandt andet på, at man som nabo bliver forstyrret af stadeholdere og besøgende i forbindelse

med opsætning af stande, som allerede sker fra kl. 5 om morgenen, selvom de først må opstille fra kl. 8. En borger beskriver det som "larm og kaos" fra meget tidligt lørdag morgen. Forvaltningen har taget initiativer, der gerne skal afhjælpe den meget tidlige start på opsætning af stande.

På placeringen bag rådhuset har forvaltningen gennem de seneste mange år ikke modtaget nogen klager vedrørende støj og kun få henvendelser med utilfredshed i forhold til parkeringsmuligheder.

Belægningen på loppestaderne har siden det blev placeret foran rådhuset været i nedgang:

<b>Årstal</b>	<b>Aktive</b>	<b>Belægningsprocent</b>	<b>Pladser i sæsonen</b>	<b>Bemærkninger</b>
2018	2351	97 pct.	2436	
2019	2320	95 pct.	2436	
2020	Aflyst	0 pct.	0	Aflyst
2021	723	85 pct.	846	Afholdt 21.08.21 - 16.10.21
2022	1397	74 pct.	1880	Afholdt 02.04.22 - 27.08.22

Faldet kan skyldes tilfældigheder efter corona, men det kan også være tegn på, at den nuværende placering ikke er så attraktiv som bag rådhuset. Det er svært at vurdere en sandsynlig belægningsgrad ved søndagsåbent ud fra de seneste år med både coronanedlukninger og en ny fysisk placering.

Loppetorvet er i dag et populært marked, der trækker mange mennesker til, og med et søndagsloppetorv kan endnu flere mennesker få glæde af det og mulighed for at støtte op om genbrug fremfor at købe nyt.

Omvendt kan søndagsåbent også udvande deltagelsen af både stadeholdere og besøgende om lørdagen.

Med placeringen foran rådhuset indgår loppetorvet som en del af de arrangementer, der afholdes i det klassiske Frederiksberg, der medfører vejlukninger, mange besøgende og mulige støjgener for beboerne i området. Det er blandt andet motionsløb, Copenhagen Pride, Høstfest og koncerter i Søndermarken og Frederiksberg Have.

#### *Loppetorvets økonomi*

Loppetorvet afvikles efter 'hvile-i-sig-selv-princippet', således at kommunens udgifter dækkes af stadebetalingen.

Udgifterne til afholdelse af loppetorvet består både af faste og variable udgifter. De faste udgifter er blandt andet over systemomkostninger, mens variable udgifter blandt andet er bemanning af loppetorvet og transaktionsgebyrer på dankortbenyttelse på grund af flere bookinger.

Derudover vil der være øget administration (både i forvaltningen og hos Frederiksberg Gartner og Vejservice) samtidig med, at det vil kræve en kommunikationsindsats at gøre opmærksom på søndagsåbent.

Udgifterne vil skulle afstemmes med stadetaksterne, så budgettet fortsat kan "hvile i sig selv". Hvorvidt udgifterne til søndagsåbent kan dækkes af de nuværende stadetakster er afhængig af, hvor mange stader, der vil blive booket over hele sæsonen. Ved en lav bookningsrate vil prisen pr. stade kunne blive for høj, således det ikke er attraktivt at booke en stade.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at beboerhensynet bør vægtes højt i forhold til, hvorvidt der skal åbnes op for søndagsåbning. Herudover bør der også skeles til, om det økonomisk kan "løbe rundt". Set ud fra den nuværende belægningsrate vil priserne pr. stade formentlig blive noget højere end nu, hvilket kan gøre pladserne uattraktive. På den baggrund kan forvaltningen ikke anbefale søndagsåbent i forhold til den nuværende placering.

Det anbefales i stedet at tage spørgsmålet op til fornyet vurdering, når loppemarkedet igen kan holdes bag rådhuset, og at der forinden sker en høring af naboer, erhvervsdrivende og stadeholdere i forhold til interessen for et loppemarked om søndagen. Hvis det alligevel besluttet at udvide loppetorvet til søndagsåbent, foreslår forvaltningen, at naboer, erhvervsdrivende i området samt tidligere stadeholdere høres forinden en endelig beslutning. Forvaltningen foreslår

samtidigt, at forslaget i første omgang vedtages som en forsøgsordning for 2023, og at søndagsåbent herefter evalueres, inden udvalget tager stilling til søndagsloppetorv som en permanent ordning.

## **Økonomi**

Ved søndagsloppetorv vil der være en øget udgift til blandt andet stadevagt, affaldshåndtering, renholdelse, kommunikation og administrative ressourcer.

Loppetorvets budget skal som princip "hvile i sig selv", hvorfor udgifterne balanceres gennem regulering af stadetaksterne.

Stadetaksterne bliver fastsat i forbindelse med vedtagelse af de årlige budgetter. De fleste stader bookes ved åbning af stadebookningen i det tidlige forår. Der er således de i budgettet fastsatte takster, som stadeholderne booker deres stader på baggrund af. Hvis belægningsgraden er for lav, vil det være vanskeligt for kommunen at få dækket sine omkostninger, idet det ikke vil være muligt at komme med et krav om ekstrabetaling fra stadeholderne (fordi belægningsgraden har været for lav i forhold til udgifterne). Kommunen vil derfor kunne risikere et underskud, hvis der ikke bookes et tilstrækkeligt antal stader.

Det er imidlertid ikke muligt at forudsige belægningen på loppetorvet i sæsonen 2023 med søndagsåbent og dermed indtægterne. Derfor kan det på nuværende tidspunkt ikke vurderes, hvilken effekt søndagsåbent vil have i forhold til stadetaksterne.

Forvaltningen anbefaler, at stadetaksterne er de samme både lørdag og søndag, hvis forslaget vedtages.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget, M, K

# Punkt 192: Implementering af ny ordning for indsamling af tekstilaffald

07.18.00-P08-1-21

## Resume

Udvalget skal tage stilling til implementering af ny indsamlingsordning for tekstilaffald i forlængelse af nyt lovkrav. Ordningen er tilrettelagt på baggrund af erfaringer fra et pilotforsøg i kommunens laboratedistrikt, hvor knap 7.000 husstande siden 1. maj 2022 har sorteret tekstilaffald fra til genanvendelse.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at ordning for indsamling af tekstilaffald godkendes og implementeres som beskrevet,
2. at den beskrevne praksis, vedrørende frivillige velgørende organisationers muligheder for at indsamle tekstil til genbrug i byrummet, godkendes.

## Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune skal som en del af udmøntningen af 'Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi' og i henhold til ny affaldsbekendtgørelse senest 1. juli 2023 have implementeret en indsamlingsordning for tekstilaffald.

Tekstilordningen skal indføres som et såkaldt tostregssystem, hvilket betyder, at frivillige organisationer skal have mulighed for at indsamle tekstil (tøj, sko m.v.), der kan genbruges direkte og dermed uden, at der skal ske en tilpasning af tekstilet. Det kan f.eks. ske via materiel på offentligt areal. Kommunens indsamlingsordning skal således alene være af tekstilaffald til genanvendelse (altså slidt og ødelagt tekstil, som ikke ville kunne bruges/sælges direkte videre uden forarbejdning).

Kommunalbestyrelsen har tidligere besluttet de overordnede rammer for indsamling af tekstilaffald i nedenstående sager:

- 15. marts 2021 i forbindelse med behandlingen af punktet 'Implementering af nationale krav til affaldshåndtering'
- 14. juni 2021 i forbindelse med behandlingen af punktet 'Vedtagelse af Ressource- og Affaldsplan 2026 - Genbrugslaboratorium Frederiksberg'
- 21. marts 2021 i forbindelse med behandlingen af punktet 'Status på Ressource- og affaldsplan 2026, herunder implementering af nye nationale krav kb 21. marts 2022
- 3. oktober 2022 i forbindelse med behandlingen af punktet 'Affaldsgebyrer 2023'

Med de ovennævnte sager er der således truffet beslutning om, at der pr. 1. maj 2022 blev igangsat forsøg med indsamling af tekstilaffald i 240L beholdere i udvalgte etageejendomme. Ligesom der er truffet beslutning om, at der i fjerde kvartal 2022 igangsættes forsøg med indsamling af tekstilaffald i kuber på centrale placeringer i villaområderne.

Forvaltningen har derfor siden den 1. maj 2022 udført pilotforsøg i 208 etageejendomme (svarende til knap 7000 husstande) og afdækket muligheden for placeringen af kuber til tekstil. På den baggrund er forvaltningen klar med en samlet plan for udrulning og indsamling af tekstilaffald fra husholdninger, der sikrer, at Frederiksberg Kommune når i mål med de nationale krav om indsamling pr. 1. juli 2023.

### *Krav*

Der er fra nationalt hold sat følgende krav:

- Indsamlingsordningen for tekstilaffald skal være implementeret i alle kommuner senest 1. juli 2023
- Indsamling kan foregå i særskilte beholdere eller i poser håndteret løst med andre ordninger. For etageboliger er anbefalingen, at det håndteres i særskilte beholdere
- I implementeringen af henteordningen for indsamling af tekstilaffald sikres det, at de frivillige velgørende organisationer får let adgang til tekstiler, der kan genbruges

*Tekstilaffald i etageejendomme*

Forsøg

I pilotforsøget er tekstilaffald blevet indsamlet i klare røde poser udleveret af kommunen og indsamlet i særskilte beholdere. Det har imidlertid vist sig at være en dyr ordning, og en stor del af tekstilaffaldet har ikke været emballeret i udelte poser, dels fordi størrelserne på de udleverede poser ikke altid matcher det tekstilaffald, som borgerne ønsker at kassere, dels fordi der er stor variation på, hvor meget og hvor ofte en husstand bortskaffer tekstilaffald. Det er på den baggrund forvaltningens vurdering, at den bedste løsning for poser i tekstilordningen er, at borgere selv anskaffer klare poser til emballering af tekstilaffald. Det væsentligste for både kvalitet og mængder er, at tekstilaffaldet bliver håndteret i klare poser, hvilket vil blive tydeliggjort i kommunikationen til borgerne.

Beholderne blev i begyndelsen af pilotforsøget tømt hver fjerde uge, men er grundet overfyldning flere steder justeret således, at beholderne blev tømt hver anden uge. Det er dog forvaltningens vurdering, at der har været en såkaldt 'pulterkammereffekt' i begyndelsen af forsøget, idet mængderne ved slutningen af pilotforsøget svarede til et tømningbehov hver fjerde uge. Der er enkelte steder opsat yderligere beholdere.

Tekstilaffaldet er i forsøgsperioden blevet omlastet hos Amager Ressourcecenter og derfra afsat til UFF Humana, der har sorteret og analyseret det indsamlede tekstilaffald. Data fra UFF Humana (på indsamlede mængder, sammensætning og kvalitet) bruges til at kvalificere det endelige udbud på afsætning af tekstilaffald, som foretages i samarbejde med en række andre kommuner med henblik på at kunne stille højere krav til genanvendelsen og sikre bedst mulige pris.

### Løsning

Tekstilaffald i etageejendomme indsamles i klare poser i særskilte beholdere. Boligforeninger vil som udgangspunkt få tilbudt en 240 liters beholder, men kan ved behov få større beholdere. Beholderne tømmes hver fjerde uge. Borgerne vil selv skulle anskaffe klare poser.

Forvaltningen vil løbende holde øje med kapacitet og tømmebehov, så der i opstartsperioden kan justeres efter behov ift. f.eks. øget kapacitet eller øget tømmefrekvens, hvor det er muligt i forhold til driften.

Ordningen vil blive udrullet fra primo februar 2023 og forventes fuldt implementeret i hele byen inden 1. juli 2023.

### *Tekstilaffald i villaer*

#### Forsøg

Forvaltningen har i forsøgsperioden afdækket mulighederne for centrale placeringer af kuber som løsning for indsamling i villaer. Det er forvaltningens vurdering, at kommunen ikke når i mål med de ønskede mængder for indsamling af tekstilaffald ved at etablere kuber. Det skyldes, at pladsen i byen er trang, og at det derfor har været vanskeligt at finde tilstrækkeligt med steder, hvor der kan prioriteres plads til kuber til tekstilaffald. Samtidig har det i forsøgsperioden ikke været muligt at finde en egnet kube, som designmæssigt ligner kuberne til glas.

### Løsning

Tekstilaffald i villaer indsamles i klare poser, som borgerne placerer på låget af papbeholderen. Poserne indsamles samtidig med tømning af papbeholderen (dvs. hver tredje uge). De indsamlede poser holdes særskilt, hvilket sikrer bedst afsætning, ensartethed samt økonomi i kommunens ordning. Borgerne skal selv anskaffe klare poser.

Ordningen vil blive udrullet fra primo februar 2023 og forventes fuldt implementeret i hele byen inden 1. juli 2023.

### *Tekstiler til genbrug indsamlet af frivillige velgørende organisationer*

Som nævnt tidligere skal det sikres, at frivillige velgørende organisationer får let adgang til at indsamle tekstiler og tøj, der kan genbruges direkte og uden efterfølgende bearbejdning. Frivillige velgørende organisationer har allerede i dag mulighed for at opstille indsamlingsbeholdere på såvel privat som offentligt areal. Forvaltningen vurderer, at disse muligheder og de procedurer/praksisser, der er forbundet hermed, er tilstrækkelige til at sikre organisationerne adgang til opstilling af indsamlingsbeholdere. Forvaltningen er indstillet på at give frivillige velgørende organisationer adgang til opstilling af beholdere i videst muligt omfang på offentlige arealer. Dette vil efter gængs praksis ske på baggrund af konkret ansøgning og afvejning i forhold til andre, lokale hensyn, som f.eks. behov for udeservering, cykelparkering, løbehjulsbokse, indsamlingsbeholdere til andre affaldsfraktioner og byinventar (skraldespande, bænke).

Forvaltningen vil sikre, at det er tydeligt i kommunikationen til borgerne, at det tekstilaffald, som kommunen indsamler, er tekstilaffald til genanvendelse (slidt og ødelagt tekstil), og at tekstiler, der egner sig til direkte genbrug, skal afleveres hos organisationer, der håndterer dette, herunder i opstillede beholdere i byen. Dette vil bl.a. synliggøres med mærkater på beholdere samt eventuelt via kampagner på 'bystandere'.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at de skitserede løsninger er i tråd med genanvendelsesmålene i 'Ressource- og Affaldsplan 2026' samt de nationale krav og målsætninger for området og under hensyntagen til, at affaldsgebyret ikke må stige unødigt.

## **Økonomi**

Sagen vedrører ikke det skattefinansierede område.

Gebyret for indsamling af tekstilaffald udgør 64 kr. pr. år pr. husstand. Beløbet blev godkendt af Kommunalbestyrelsen den 3. oktober 2022 i forbindelse med behandlingen af 'Affaldsgebyrer 2023'.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget, M, K

# Punkt 193: Grønt gadehjørne på H.V. Nyholms Vej

04.01.10-G01-4-22

## Resume

I forbindelse med udmøntningen af puljen til øget bynatur og biodiversitet vedtog Magistraten tilbage i maj måned at begrønne hjørnet af H.V. Nyholms Vej og Peter Bangs Vej. Der vil blive opsat et højbed med planter, som støtter op om biodiversiteten og et træ, som vil fuldende den eksisterende allé på H.V. Nyholms Vej. Herudover vil belægningen gennem puljen til fortovsrenovering 2022 blive renoveret, således at fortovet bliver gennemgående. Sagen forelægges udvalget til orientering.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget tog orientering om anlæg af grønnt gadehjørne på H.V. Nyholms Vej til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at orientering om anlæg af grønnt gadehjørne på H.V. Nyholms Vej tages til efterretning

## Sagsfremstilling

Magistraten vedtog i forbindelse med disponeringen af puljen til bynatur og biodiversitet den 30. maj 2022, at hjørnet på H.V. Nyholms Vej og Peter Bangs Vej skulle begrønnes for at øge biodiversitet og bynatur på Frederiksberg.

Hjørnet fremstår i dag som en stor asfaltflade uden fortov og usammenhængende med det øvrige fortov omkring gadehjørnet (fotos fremgår af bilag 1).

Det vil blive opsat et højbed med hjemmehørende og blomstrende plantearter, som støtter op om biodiversitet og bidrager med æstetiske oplevelser. Foran højbedet vil der blive opsat en københavnerbænk samt en affaldskurv.

Foruden højbed og byrumsudstyr vil der blive plantet et træ af arten robinie, som er tilsvarende de resterende træer på H.V. Nyholms Vej.

Samtidig hermed vil belægningen blive renoveret, så den kommer til at matche mønsteret på belægningen på modsatte hjørne. Derudover anlægges et fortov langs facaden, som guider fodgængere og støder op til det eksisterende fortov på H.V. Nyholms Vej.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at hjørnet af H.V. Nyholms Vej og Peter Bangs Vej i dag fremstår gråt og bart. Med de kommende initiativer vil biodiversiteten fremmes, idet højbedet og træet både vil fungere som levested og trædesten for byens dyreliv. Samtidig kommer byrummet til at fremstå mere indbydende, så det også inviterer til ophold.

## Økonomi

Gadehjørnet er en del af udmøntning af puljen til bynatur og biodiversitet for 2022. Den nye flisebelægning finansieres af puljen til fortovsrenovering 2022. Træet sættes med midler fra puljen til nye træer.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

## Bilag

Bilag 1 - Grønt gadehjørne på H.V. Nyholms vej

# Punkt 194: Orientering om brugermåling nr. 14 på grønne områder, juni 2022

04.01.00-G01-194-22

## Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet måler hvert år brugertilfredsheden i ti af kommunens grønne områder. Resultatet af dette års brugermåling er igen positivt med i gennemsnit lidt flere end ni ud af ti adspurgte, der er tilfredse med renholdelse og vedligeholdelse af de grønne områder. 97 procent svarer, at områderne lever op til de besøgendes formål. Sagen forelægges til udvalgets orientering.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget tog orientering om brugermåling nr. 14 på grønne områder, juni 2022 til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at orientering om brugermåling nr. 14 på grønne områder, juni 2022 tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har siden juni 2014 fået gennemført årlige brugermålinger i ti af kommunens grønne områder. Forvaltningen har modtaget de nyeste resultater fra juni 2022, som dermed er rapport nr. 14 (vedlagt som bilag 1).

### *Om brugermålingerne*

Formålet med brugermålingerne er at give et indblik i, hvordan brugerne anvender og opfatter byens grønne områder. Spørgsmålene fokuserer på brugernes tilfredshed i forhold til arealernes vedligeholdelses- og renholdelsesniveau, graden af tryghed og formålet med opholdet i det grønne område. 400 personer fra 12 år og opefter deltager i hver måling fordelt på ti grønne områder. Der er sikret en spredning på køn og alder, og svarene er indsamlet over flere uger på varierende tidspunkter af dagen og ugen. De ti grønne områder er markeret på kortet i bilag 2.

I lighed med de tidligere målinger ligger tilfredsheden på alle de målte parametre over 80 procent, hvilket er det måltal, der er fastsat i kommunens kvalitetskontrakt.

I forhold til de 400 adspurgte er der i denne måling mellem to og syv personer, der har været utilfredse ved hvert parameter, dog med undtagelse af renholdelse af bænke, hvor 14 personer var utilfredse med niveauet (Egernvej, Hostrups Have og Julius Thomsens Plads). Langt størstedelen af de adspurgte brugere er således godt tilfredse med de grønne områder.

### *Det overordnede resultat*

Den overordnede konklusion på den nyeste brugermåling fra juni 2022 er, at tendensen fra de øvrige 13 målinger fortsætter med en høj brugertilfredshed for så vidt angår renholdelsen som plejen af de grønne områder. Der er således 95 procent af de adspurgte, som har tilkendegivet, at de er tilfredse med byens grønne områder og renholdelsen af disse.

Samlet set er der derved tale om et positivt resultat, hvor der kun er enkelte brugere, der har tilkendegivet en utilfredshed med et af de seks tilfredshedsparametre (mængden af affald, vedligeholdelsen af det grønne, belægninger og byudstyr, tømningsfrekvens og antallet af affaldskurve).

### *Brugernes baggrund, opfyldelse af formål, følelse af tryghed, benyttelse af andre grønne områder samt naturoplevelse*

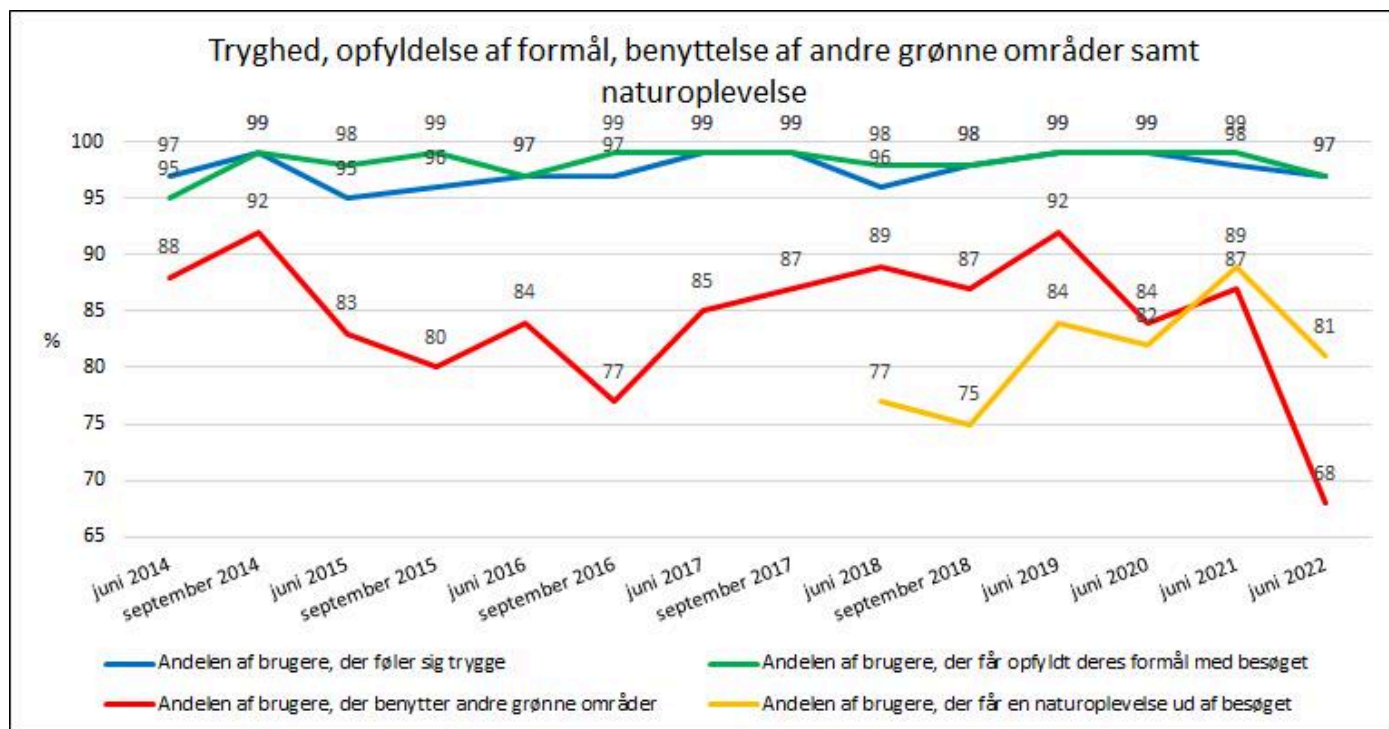
I undersøgelsen spørges borgerne om, hvor de er bosiddende. Dette giver et billede af, hvor brugerne kommer fra. Lidt over halvdelen af brugerne bor på Frederiksberg. Cirka en fjerdedel bor i København, mens resten er fra det øvrige Danmark og fra udlandet, hvilket tyder på, at byens grønne områder er attraktive også for besøgende i kommunen.

Lidt over halvdelen af de adspurgte opholder sig i de grønne områder dagligt eller flere gange om ugen. Der er sket en stigning i antal personer, der benytter de grønne områder til passage. Det tyder på, at flere nyder muligheden for en naturoplevelse under transport.

I forhold til oplevelser med utryghed melder kun en enkelt adspurgt om utryghed fra øvrige brugere af de grønne arealer. Til spørgsmålet om hvorvidt området opfylder formålet med deres besøg, svarer hele 97 procent af de besøgende, at det gør det i en tilfredsstillende grad, så det må siges at leve op til målsætningen.

Til spørgsmålet om hvilke grønne områder respondenterne benytter, svarer 68 procent af de adspurgte, at de bruger flere af byens grønne områder. Som altid er Frederiksberg Have og Søndermarken de mest besøgte grønne områder, mens Landbohøjskolen nævnes som det tredje mest populære område. Hvad angår spørgsmålet om brugeren får en naturoplevelse ud af besøget, svarer 81 procent, at de får dette i enten høj eller nogen grad. Dette er et fald fra 89 procent ved seneste måling i 2021. 14 procent svarer "både og". Seks procent svarer "i ringe grad" og angiver i den sammenhæng særligt "manglende blomster" samt "manglende buske og træer" og i mindre grad "mangel på oplevelser" som årsag.

Udviklingen i formål med besøg, tryghed, naturoplevelse og brug af andre grønne områder kan aflæses i figuren herunder:

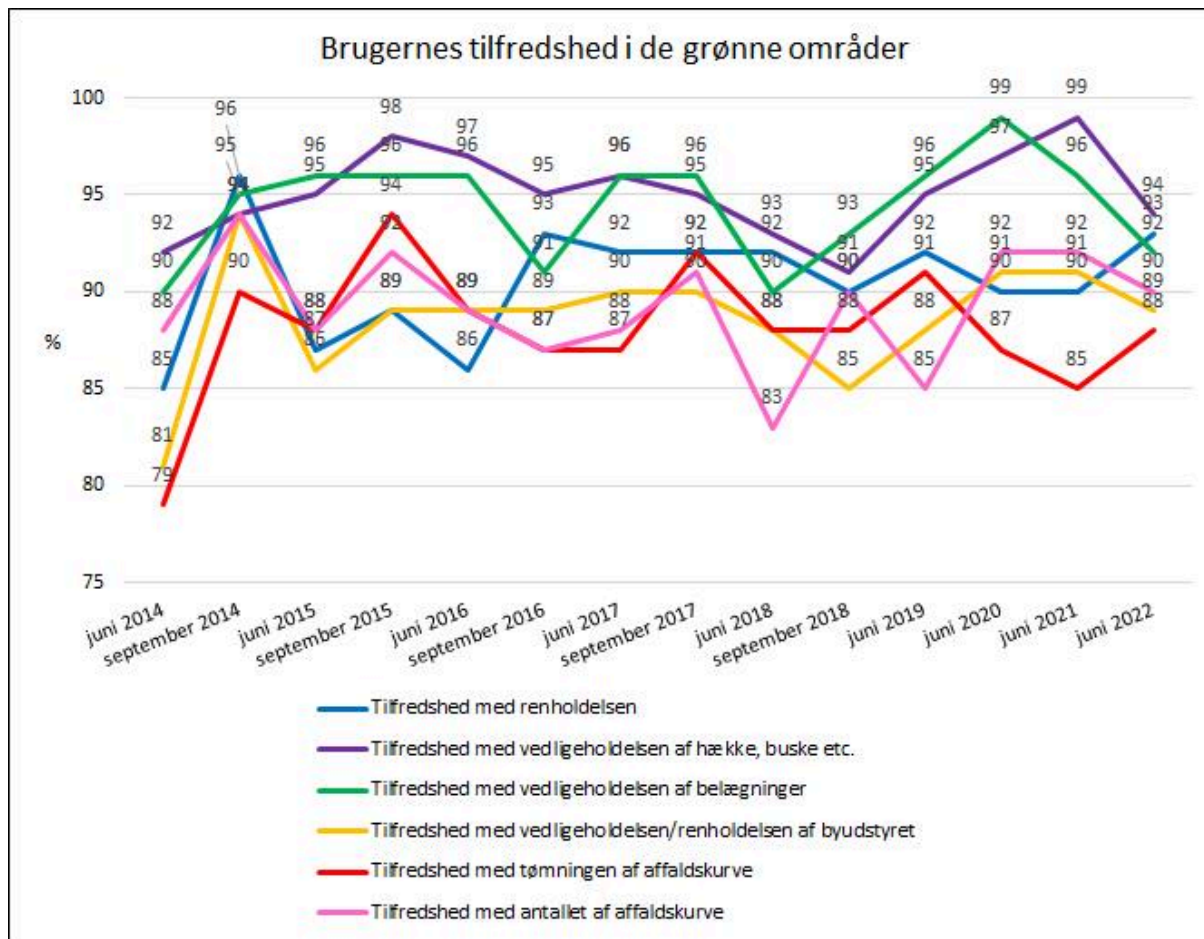


Det fremgår af figuren, at andelen af brugere, der føler sig trygge og får opfyldt deres formål med besøget, ligger stabilt højt. Hvad angår andelen af brugere, der får en naturoplevelse ud af besøget, er denne faldet til et niveau som i 2019 og 2020. Andelen af brugere, der benytter andre grønne områder, er faldet markant. Dette skyldes formentlig, at der er væsentligt flere, der har svaret, at de primært bruger de grønne områder til at passere igennem.

#### Brugernes tilfredshed med de grønne områder

Der er generelt en stor tilfredshed med renholdelses- og vedligeholdelsesniveauet samt antallet og tømningfrekvensen af affaldskurve i byens grønne områder. På en skala fra 1-5 ligger tilfredsheden med de seks tilfredshedsparametre mellem 4,5 og 4,7.

Udviklingen over tid i de seks parametre kan ses i figuren herunder:



Af figuren fremgår det, at tilfredshedsparametrene ligger relativt stabilt i alle 14 målinger med små udsving. De mindre udsving kan lige såvel skyldes statistisk måleusikkerhed, som en egentlig ændring i brugernes oplevelser af de grønne områder.

Til spørgsmålet om tilfredsheden med renholdelsen i de grønne områder svarer 93 procent i denne måling, at de er tilfredse. Af de 400 adspurgte er kun to procent utilfredse, hvilket primært skyldes affald på græs og belægninger.

I seks af de ti grønne områder er tilfredsheden med renholdelsen så høj, at ingen adspurgte er utilfredse. Det gælder Egernvej, Frederiksberg Ældre Kirkegård, Grøndalen, Grøndalsengen, Hostrup Have og Søndermark Kirkegård.

Adspurgt om tilfredsheden med vedligeholdelsen af hække, buske osv. svarer 94 procent, at de er tilfredse.

I forhold til tilfredsheden med vedligeholdelsen af belægninger svarer 92 procent, at de er tilfredse. Der er to personer, der har udtrykt utilfredshed med lunger og ukrudt i belægningen, belægningens materialer og andet.

Adspurgt om tilfredsheden med byudstyret ligger svarene på 89 procent tilfredshed, hvilket er tæt på svarene i 2020 og 2021. Der er kun fire procent, der har været utilfredse med vedligeholdelsesniveauet/renhold af byudstyr i denne måling. Her nævnes bænkenes renhold, tømning af affaldskurve, antallet af affaldskurve og andet som begrundelser.

Endelig ligger svarene om tilfredsheden med antallet af affaldskurve også stabilt med 90 procent tilfredshed. Det er en afvigelse på et enkelt procentpoint i forhold til det forudgående år. Derimod er tilfredsheden med tømningen af affaldskurve steget til 88 procent fra 85 procent.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at resultatet af denne 14. måling viser et fortsat højt tilfredshedsniveau på alle ren- og vedligeholdelsesparametre med godt og vel ni ud af ti adspurgte i alle målinger, der er tilfredse. I lighed med tidligere målinger er der meget få utilfredse brugere, så alt i alt er der stor tilfredshed at spore hos brugerne af de grønne områder på Frederiksberg. Resultatet af målingen giver for nuværende ikke anledning til at ændre væsentligt på pleje og renholdelsen af de grønne arealer. Der vil dog være et fokus på renholdelse af bænke generelt og en særlig opmærksomhed i de tre nævnte områder (Egernvej, Hostrups Have og Julius Thomsens Plads), hvor der opleves utilfredshed med renholdelsesniveauet heraf.

## **Økonomi**

Denne sag har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø-, bynatur og Mobilitetsudvalget

## **Bilag**

Bilag 1 - Brugermåling nr. 14, juni 2022 grønne områder

Bilag 2 - Kort over brugermålinger i grønne områder

# Punkt 195: Orientering om resultater af Den Nationale Cyklistundersøgelse 2022

05.01.00-G01-61-22

## Resume

Udvalget præsenteres i sagen for resultaterne af Den Nationale Cyklistundersøgelse 2022. Overordnet set er 88 pct. af de adspurgte i Frederiksberg Kommune tilfredse eller meget tilfredse med at være cyklister i kommunen. Tilfredsheden med omfanget af cykelstinet er ligeledes høj (87 pct.), og tilfredsheden med antallet af cykelparkeringspladser er steget en smule.

## Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget tog orientering om resultaterne af den landsdækkende cyklistundersøgelse 2022 til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at orientering om resultaterne af den landsdækkende cyklistundersøgelse 2022 tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune har for fjerde gang deltaget i Den Nationale Cyklistundersøgelse, som er gennemført siden 2016 i lige år. I dette års undersøgelse deltog 49 kommuner, hvoraf 32 også deltog i 2020. I alt deltog 39 kommuner i 2020. Formålet er at give kommunerne et samlet overblik over cyklisternes vurderinger af cykelforhold, der kan benchmarkes på kommune-, region- og landsplan. I rapporten sammenlignes placeringen blandt de deltagende kommuner i 2022 med placeringen i 2020. Undersøgelsen viser tendenser i cyklisternes tilfredshed på udvalgte parametre. Undersøgelsen er gennemført af analysefirmaet MEGAFON.

Den aktuelle undersøgelse viser, at 88 pct. af cyklisterne er generelt tilfredse/meget tilfredse med at være cyklister i kommunen. Det placerer Frederiksberg på en niende plads i undersøgelsen. Det er en stigning i forhold til 2020, hvor 86 pct. var tilfredse/meget tilfredse, og placerede Frederiksberg Kommune på en syvende plads. Albertslund Kommune er i år placeret på førstepladsen, mens Brøndby Kommune og Ishøj Kommune placerer sig på hhv. anden og tredjepladsen. Københavns Kommune placerer sig på syvende pladsen.

Tilfredsheden er øget eller uændret på syv af de ni parametre, der spørges til (parametrene følger nedenfor). Ligesom i de tidligere undersøgelser har Frederiksberg Kommune en topplacering, når det kommer til tilfredsheden med belægninger, fejning, snerydning og saltning. Tilfredsheden er steget i forhold til fejning, snerydning og saltning, mens tilfredsheden i forhold til belægninger er faldet. Tilfredsheden med omfanget af cykelstinet er også steget (fra 84 til 87 pct.), og Frederiksbergs placering som nr. 5 af de deltagende kommuner fastholdes.

Trygheden i forhold til risiko for trafikuheld er steget (fra 64 til 70 pct.), hvilket er positivt set i lyset af, at de fleste registrerede tilskadekomne i trafikken i Frederiksberg Kommune er cyklister. Tilfredsheden med trygheden i forhold til risiko for overfald/vold ligger meget højt (94 pct.) og på samme niveau som tidligere. Ligeledes er tilfredsheden med fremkommeligheden uændret (71 pct.). Cyklisterne er blevet spurgt, hvad de føler sig mest generet af i trafikken: 32 pct. føler sig generet af almindelige cyklister, 14 pct. af ladcyklister, 14 pct. af elcyklister og 16 pct. af for smalle cykelstier. Sammenlignet med undersøgelsen i 2020 er der sket en udvidelse af cyklistkategorierne. I 2020 var der kun 'andre cyklister' eller 'elcyklister' som valgmuligheder, hvor svarene viste at hhv. 47 og 3 pct. følte sig generet af disse. Det er herudover værd at bemærke, at kun 7 pct. angiver, at de føler sig generet af manglende cykelstier, hvilket dog er en stigning på 3 procentpoint ift. 2020.

Tilfredsheden med mulighederne for at kombinere cykel og offentlig transport er faldet fra 77 til 72 pct., hvilket det er vanskeligt at finde en forklaring på, da forholdene ikke har ændret sig væsentligt siden undersøgelsen i 2020. Det er dog kun 9 pct. af de adspurgte, der er utilfredse/meget utilfredse. Tilfredsheden med antallet af cykelparkeringspladser er steget en anelse, men giver igen Frederiksberg en placering i bunden. Det er dog ikke mangel på cykelparkeringsmuligheder, som generer cyklisterne mest i trafikken, hvor kun 4 pct. svarer, at de er generet af dårlige cykelparkeringsmuligheder.

Resultaterne i 2022 er vist i nedenstående skema og sammenholdt med resultaterne i 2020:

	Kommuneindeks placering 2022 af 49 (2020 placering ud af 39)	Samlet tilfredshed (tilfreds + meget tilfreds) i % (2020)
Tilfredshed med at være cyklist i kommunen	9 (7)	88 (86)
Tilfredshed med omfanget af cykelstinet	5 (5)	87 (84)
Tilfredshed med fremkommeligheden	46 (35)	71 (72)
Tilfredshed med vedligeholdelse (belægning)	1 (1)	80 (85)
Tilfredshed med vedligeholdelse (fejning, snerydning og saltning)	1 (1)	88 (81)
Tilfredshed med antallet af cykelparkeringspladser	48 (37)	49 (47)
Tilfredshed med mulighederne for at kombinere cykel og offentlig transport	14 (7)	72 (77)
Tryghed i forhold til risiko for overfald/vold	4 (9)	94 (95)
Tryghed i forhold til risiko for trafikuheld	16 (35)	70 (64)

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

Det er positivt, at den generelle tilfredshed med at være cyklist i kommunen er høj, også selv om der færdes mange typer cykler (med forskellig hastighed) og forskellige mikromobilitets køretøjer som f.eks. elløbehjul på cykelstierne, hvor de skal deles om relativt lidt plads. Dette kommer til udtryk i en forholdsvis lav tilfredshed med fremkommeligheden. En ændring af den fysiske indretning af vejene ligger dog ikke lige for, da dette vil kræve væsentlige anlægsinvesteringer. Herudover er der rift om pladsen i byen til flere formål, så det er vanskeligt at finde væsentlige fysiske muligheder for udvidelser. Yderligere er der kommet flere - og mere pladskrævende og usikkerhedsskabende - elementer til på cykelstierne, små knallerter, speed pedelecs og cargobikes. Det betyder at grænsen for hvor meget ekstra cykeltrafik, der kan genereres inden for de eksisterende rammer, kan være ved "at være nået".

Cyklistadfærd bør fortsat være et fokusområde, og det vil blandt andet være et af temaerne på et borgermøde, der planlægges afviklet den 18. januar 2023, og afholdes sammen med Københavns Politi. På mødet lægges der op til dialog med borgerne om, hvordan der i fællesskab kan skabes sikkerhed og tryghed for cyklisterne på Frederiksberg via konkrete input og forslag til indsatser. Her vil virkemidler bl.a. være nudging og kampagner. Der er i årene 2019, 2020 og 2021 gennemført kampagner (Venlige cyklister og Venlige trafikanter) med henblik på at påvirke særligt cyklisters og bilisters adfærd og opmærksomhed. Borgerne har i forbindelse med en undersøgelse af kampagnernes synlighed og effekt i udstrakt grad tilkendegivet, at de synes, at det er en god idé med kampagner, da fysiske ændringer og tilpasninger ofte ikke kan ændre på uhensigtsmæssig eller ulovlig adfærd.

Den lave tilfredshed med antallet af cykelparkeringspladser viser, at der sammen med indsatsen ift. at etablere mere cykelparkering er behov for en forsat indsats, der 'skubber' cyklisterne til at benytte cykelstativer, selv om de ikke er placeret lige ved deres mål. Der er i de senere år etableret en del flere cykelstativer i f.eks. bymidten, men ikke alle cykelparkeringsmulighederne bliver brugt, da de ikke ligger lige ved populære cyklist-mål, som f.eks. indgangene til Frederiksberg Centeret eller uddannelsesinstitutionerne. Samtidig er det vanskeligt at få plads til at etablere mere cykelparkering ved f.eks. Frederiksberg Centeret. Denne udfordring vil forvaltningen arbejde videre med f.eks. ved at undersøge muligheder for mindre fysiske tilretninger af byrummet, der kan nudge cyklisterne til en ændret adfærd, hvor de vil gå lidt længere for at parkere deres cykler i stativ.

### **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

## **Bilag**

National cyklistundersøgelse - resultatrapport