

# **REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 21-08-2023**

**Mødedato** Mandag d. 21. august 2023 kl. 19:45

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Evaluering af bumpene på Julius Valentiners Vej.....	7
Opfølgning på 1. forventede regnskab - handleplan til at imødegå merforbrug.....	9
Status på debiler og justering af praksis.....	11
Budgetforslag 2024.....	14
Udkast til hastighedsplan 2023-30.....	16
Godkendelse af projektmateriale for monument ved Forum til minde om frihedskampen.....	18
Opdatering af elbilstrategien.....	20
Godkendelse af høringssvar om forslag til lov om ændring af planloven og forskellige andre love...	24

## Punkt 123: Meddelelser

00.22.04-P35-16-22

### Sagsfremstilling

#### a. Kong Georges Vej 57-61 lukkes for gennemkørsel fra juli-oktober 2023

På Kong Georges Vej 57-61 bygger Skagen Construction Consulting ApS 38 familieboliger med tilhørende parkeringskælder.

I den forbindelse er vejen lukket for gennemkørsel i perioden 3. juli-15. oktober 2023. Dette er nødvendigt for byggeriet, da der skal leveres og monteres betonelementer til byggepladsen, og der vil i perioden være øget lastbiltrafik til og fra pladsen.

Den cyklende og gående trafik vil opretholdes.

Hele byggesagen forventes afsluttet omkring oktober 2024.

*Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.*

#### b. Evaluering af udvidet spilletid under Bispeengbuen

I 2022 blev der givet tilladelse til udvidet spilletid for en række arrangementer under Bispeengbuen, herunder Bas under Buen. Den udvidede spilletid har ikke givet anledning til en stigning i antallet af klager, som generelt ligger på "under en håndfuld".

Som forvaltningen har oplyst udvalget om ved meddelsespunkt af 22. maj 2023, har Frederiksberg Kommune tidligere behandlet arrangementsansøgninger for hele området under Bispeengbuen, som deles mellem Frederiksberg og Københavns Kommuner.

I forbindelse med at Urban 13 nu har indgået en femårig kontrakt med Vejdirektoratet, skal Frederiksberg og Københavns Kommuner igen som tidligere behandle arrangementsansøgninger hver for sig for eget myndighedsområde. Københavns Kommune skal således igen behandle ansøgninger om Bas Under Buen og Carpark mv. Frederiksberg Kommune har derfor ikke indflydelse på længden af spilletiden fremadrettet. Københavns Kommune har dog oplyst, at de vil skele til den spilletid Frederiksberg Kommune tidligere har haft i området.

*Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.*

#### c. Borgerhenvendelse og invitation til besigtigelse af høje træer i Grøndalen

En borger med bopæl tæt ved Grøndalen har skrevet til Kommunalbestyrelsen med ønske om at få beskåret en række af træer i Grøndalen op mod C.F. Richs Vej 90-152. Borgeren har i sin henvendelse inviteret et eller flere medlemmer af Kommunalbestyrelsen til at besigtige træerne.

Forvaltningen har pd. ført tilsyn og taget fotos af træerne for at kunne illustrere træernes tilstand samt betydning for parken, biodiversiteten og de omkringliggende boliger. Som det fremgår af billedematerialet (bilagt), er der en pæn afstand fra træerne til boligernes facade, vurderet til 10-15 meter fra stammen og ca. 5-6 meter fra kronen. Forvaltningen vurderer, at billederne er fyldestgørende, og en besigtigelse vurderes derfor ikke nødvendig.

Borgeren ønsker træerne kraftigt beskåret, alternativt fældet med henblik på plantning af nye træer med henvisning til, at træerne skygger for lyset til lejlighederne og muligvis øger niveauet af fugt i lejlighederne.

Forvaltningen har i svar til borgeren oplyst, at træer over 25 år er beskyttet mod fældning og beskæring i Frederiksberg Kommune. Dette gælder også kommunens træer.

Kommunens træer fældes og beskæres som udgangspunkt ikke, medmindre de udgør en fare, er til hinder for færdslen eller udtrykket på træerne ønskes på en bestemt måde, som f.eks. de kandelaberformede træer på Frederiksberg Allé. Til gengæld får træer i kommunens parker lov til at vokse frit. Her beskæres og fældes der alene, hvis der er døde og knækkede grene, træet udgør en fare mv. Dette gælder også træer og beplantning i Grøndalen ud for borgerens bolig, som dog beskæres hvert andet til tredje år. Ved disse beskæringer tyndes beplantningen let ud, ligesom en del af de grene, som vokser ind over beboerens matrikel, bliver fjernet. Det bemærkes, at der ikke fjernes hele, større træer, og at træerne ikke skæres ned i højden, da dette vil svække træerne. Træerne er endvidere en væsentlig kilde til biodiversiteten.

*Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.*

**d. Energinet - Gravearbejde på Roskildevej, Peter Bangs Vej, Finsensvej m.fl.**

Energinet udskifter det eksisterende 132 kV kabelanlæg som led i en renovering og udbygning af el-transmissionsnettet i hovedstadsområdet. Udskiftningen sker både for at tilgodese det stigende elforbrug og understøtte den grønne omstilling i hovedstadsområdet, og fordi den tekniske levetid på det eksisterende oliefladkabel er udtjent.

Den sidste forbindelse fra H.C. Ørstedsværket til Frederiksberg udskiftes i dette halvår 2023. Tracéet er som følgende: Skellet - Roskildevej - Hoffmeyersvej - Peter Bangs Vej - Philip Schous Vej - Finsensvej.

Energinet er i sommerferien startet på Roskildevej og forsætter på de øvrige veje. Arbejdet forventes afsluttet i indeværende år.

På Roskildevej betyder arbejdet, at der på strækningen mellem husnummer 91-71 kun er én vognbane ledig i begge retninger. Det forventes, at vejarbejdet på Roskildevej er færdigt 22. september 2023.

Forvaltningen opdaterer løbende om arbejderne på kommunens hjemmeside

*Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.*

**e. Faldne og fældede træer i forbindelse med stormvejret 6.-9. august 2023**

Den 6. august ramte stormen Frederiksberg, hvorefter vinden ramte med en maksimal vindstyrke på 21 m/s de efterfølgende dage. Der har i denne forbindelse været kommunale træer, der er væltet, og grene, der er knækket af. Dette har dog alene afstedkommet få materielskader. Forvaltningen har modtaget flere borgerhenvendelser med bekymring om både private og kommunale træer.

Frederiksberg Gartner- og Vejservice har tilset flere afknækkede grene, risikotræer og væltede træer. Flere af de yngre træer langs vejene er blevet yderligere forankret. Enkelte er blevet fjernet, da der var sket skade på rødderne. Særligt på Thurøvej var der mange nedfaldne større grene.

*Væltede/fældede kommunale træer i stormen:*

- Finsensvej 2 og 8
- N. J. Fjords Allé 5
- Lindevangs Parken (2 stk.)
- Bispeengbuen / Borups Allé
- H.C. Ørstedsvvej 50A
- Æblehaven/Nyelandsvej 25
- Byretten-Solbjergvej
- Thurøvej 10+14 – nedfaldne grene
- Allégade 28A
- Glahns Alle på stien
- Peter Bangs Vej 109
- Bjarkesvej 9
- Hillerødgade 42

Yderligere har forvaltningen fået meldinger om skader på en række private træer, og det formodes, at der yderligere er sket en række skader på private træer, som forvaltningen ikke er orienteret om. Det kan ikke afvises, at der vil konstateres yderligere skader på kommunale og private træer over de næste måneder, som følge af stormen.

Forvaltningen vil så vidt muligt søge at erstatte de væltede træer med nye i løbet af de kommende år.

*Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.*

**f. Emil Chr. Hansens Vej lukkes for gennemkørende trafik på strækningen fra Stæhr Johansens Vej til La Cours Vej fra den 16. august 2023 i forbindelse med opbygning af Ny Søndervang**

En del af Emil Chr. Hansens Vej lukkes for gennemkørende trafik på strækningen fra Stæhr Johansens Vej til La Cours Vej fra den 16. august til medio oktober 2026, idet dette er nødvendigt i forbindelse med opbygning af Ny Søndervang Plejehjem

Det er derfor også nødvendigt at omlægge Frederiksbergbus linje 74. I stedet for at køre ad Stæhr Johansens Vej og Emil Christian Hansens Vej vil bussen i perioden køre ad Nordre Fasanvej og Nylandsvej. For fortsat at kunne betjene beboerne på Søndervang Plejehjem og deres besøgende flyttes stoppestedet fra Emil Christian Hansens Vej til Nylandsvej lige inden rundkørslen.

I perioden opretholdes der adgang for gående og cyklister.

*Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.*

#### **g. Meddelelsespunkt om åbning af Sydhavnsmetro**

Sydhavnsmetroen (forlængelse af M4 med fem nye stationer i Sydhavn) forventes at åbne i efteråret 2024. Når Sydhavnsmetroen åbner, skal busnettet tilpasses for at skabe den bedst mulige sammenhæng i den kollektive trafik. Bustilpasningen bygger på erfaringerne fra de tilpasninger, der blev gennemført i forbindelse med åbningen af Cityringen og tager udgangspunkt i de samme planlægningsprincipper - f.eks. at undgå parallelkørsel, så transportformerne ikke konkurrerer om de samme passagerer.

Movia og Københavns Kommune har udarbejdet forslag til tilpasning af busnettet. Københavns Kommune tager i august måned 2023 en principbeslutning om, hvilket scenarie der skal anvendes som tilpasning til Sydhavnsmetroen. Derefter kigger Movia nærmere på eventuelle tilretninger – også i forhold til at mindske de økonomiske konsekvenser for de øvrige kommuner.

Forvaltningen har deltaget i et møde hos Movia, hvor de scenarier Københavns Kommune, og Movia arbejder med er blevet fremlagt.

For at nå en tilpasning i slutningen af 2024 foreslår Københavns Kommune og Movia, at der gennemføres en ekstra trafikbestilling i april 2024. Den samlede forventede ekstraudgift for Frederiksberg Kommune vil med de nuværende scenarier være mellem 5-6 mio. kr. med helårseffekt fra 2025. Der kan være en mindre andel af denne ekstraudgift i 2024 - alt afhængig af, hvornår Sydhavnsmetroen åbner, og tiltagene sættes i drift. Lige nu arbejdes der med forventes driftsstart i december 2024, hvilket kun vil give en måneds ekstraudgift. Der vil ydermere komme en operatørkompensation for at "komme ud af de nuværende kontrakter". Denne beregnes og forhandles, når Movia kender alle forudsætninger.

Forvaltningen arbejder videre med Københavns Kommune og Movia om bustilpasninger i forhold til Sydhavnsmetroen og vil fremlægge en sag for udvalget i starten af 2024.

*Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.*

#### **h. Begrønning ved Frederiksberg Gymnasium**

Frederiksberg Kommune har været i dialog med Frederiksberg Gymnasium om mulighederne for begrønning omkring uddannelsesstedet. Herunder for ankomstområdet og det område med cykelparkering, der ligger mellem gymnasiet og Sylows Allé. Gymnasiets planteudvalg søgte i 2022 Nordeafondens "Her gror vi-pulje" og modtog støtte (knap 400.000 kr.) til deres projekt for en grønnere uddannelsessted i foråret 2023. De har blandt andet i foråret indkøbt et stort træ til deres indendørs ankomstområde.

Næste projekt er realisering af en udendørs lounge med plantekasser til lav beplantning samt bænkmøbler. De produceres til ankomstområdet på Falkoner Plads i cortenstål og til vestsiden i sibirisk lærk FSC certificeret. Alle dele er flytbare. Frederiksberg Gymnasium afholder selv udgiften til etableringen.

Forvaltningen støtter op om det konkrete projekt, da det vil bidrage til en grønnere bymidte, forbedre mikroklima og siddemuligheder i området og understøtter samskabelse i byens rum. Forvaltningen vil give gymnasiet en tidsbegrænset tilladelse til opsætningen og har aftalt at mødes med gymnasiet løbende for at evaluere driften og brugen. Forvaltningen har været i dialog med administrator for ejer af arealet (ejer er EF Falkoner Plads). Administrator for ejer inddrages i evalueringen.

Frederiksberg Kommune drifter arealet og har for en del år siden opsat byudstyr som cykelstativer på arealet i forbindelse med fornyelse af bymidten. De eksisterende cykelstativer fjernes ikke på nuværende tidspunkt. De

cykelparkeringspladser, der berøres af projektet, vil forvaltningen på sigt undersøge, hvorvidt de skal flyttes. Snitflade til Frederiksberg Kommunes drift vil blive nærmere afklaret.

*Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.*

# Punkt 124: Evaluering af bumpene på Julius Valentiners Vej

05.01.00-G01-83-22

## Resume

Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget efterspurgte i forbindelse med disponeringen af trafikikkerhedspuljen for 2022, en vurdering af de anlagte bump på Julius Valentiners Vej. I sagen gennemgås udformningen af bumpene samt resultater vedrørende hastighedsniveauet på vejen.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog evaluering af anlagte bump på Julius Valentiners Vej til efterretning, idet udvalget anmodede om, at forvaltningen fremlægger en sag om forhold for gennemkørende trafik, herunder tung trafik.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,  
at evalueringen tages til efterretning

## Sagsfremstilling

### Baggrund

Det daværende Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget efterspurgte på mødet den 28. marts 2022 en vurdering af de anlagte bump på Julius Valentiners Vej i forbindelse med behandlingen af forvaltningens oplæg til disponering af trafikikkerhedspuljen for 2022.

### Vejens indretning og skiltet hastighed

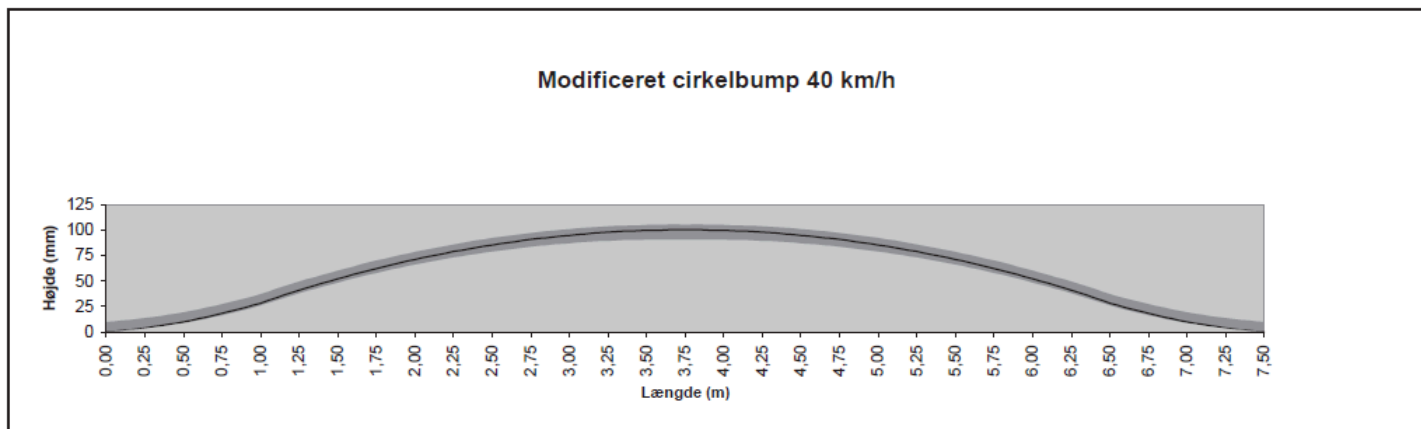
Julius Valentiners Vej forløber mellem Finsensvej og Peter Bangs Vej, men skæres cirka midtvejs op i to delstrækninger, hvor P.G. Ramms Allé løber på tværs. Begge strækninger har en længde på cirka 170-180 m. Vejen har en samlet bredde på cirka 19 m, fra facade til facade, med fortove i begge sider, skråparkering og en kørebane på cirka 5 m.

Vejen har status som sekundær lokalvej, som betyder, at den sikrer adgang fra det øvrige vejnet til lokalområdet. Vejen er skiltet med en hastighedsgrænse på 40 km/t, og der er på hver delstrækning anlagt to bump.

### Hastighedsdæmpende foranstaltninger - valg af bump

For at opnå en dæmpning af trafikken, både ift. begrænsning af den gennemkørende trafik og til nedsættelse af hastigheden, kan man anvende forskellige former for chikaner. Typisk anvendes bump som løsning, og der findes således mange bump på Frederiksberg. Der findes forskellige udformninger af bump, som kan benyttes afhængigt af det mål, der ønskes opnået. Ligeledes kan der i bumpets udformning tages hensyn til for eksempel buschauffører, som dagligt passerer de samme bump mange gange.

På Frederiksberg anvendes typisk modificerede cirkelbump. Dette gælder også de anlagte bump på Julius Valentiners Vej. Cirkelbump er i sin grundform - som navnet angiver - cirkelformede, men i overgangen mellem bumpet og kørebanen er der indlagt en blød S-kurve, så køretøjernes hjul ikke møder en egentlig kant, når de rammer bumpet. Bumpenes længde og højde er afpasset efter den hastighed, de er dimensioneret til, svarende til det hastighedsniveau, man ønsker at opnå på den givne strækning. Et 40 km modificeret cirkelbump er således 7,5 m langt og har en pilhøjde (det højeste punkt midt på bumpet) på 10 cm (se illustration nedenfor).



De gælder vejregler har anbefalinger om en maksimale indbyrdes afstand mellem bumpene på en strækning for at opnå det ønskede hastighedsniveau. For 40 km bump anbefales der en maksimal afstand på 150 m, men den anbefalede afstand er op til 100 m. Bumpene på Julius Valentiners Vej ligger med en indbyrdes afstand på henholdsvis 70 og 85 m, og ligger dermed med relativt korte afstande i forhold til anbefalingerne. Dette resulterer i en større hastighedsdæmpende effekt.

### Trafiktællinger og registrerede hastigheder

Der findes ingen nyere trafiktællinger for Julius Valentiners Vej, men på Philip Schous Vej, der er en sammenlignelig vej beliggende umiddelbart vest for Julius Valentiners Vej, men uden bump, er der i 2023 gennemført en trafiktælling (punktælling). Gennemsnitshastigheden på Philip Schous Vej er på 28,4 km/t, og 85%-fraktilen er på 36,3 km/t. På et gennemsnitsdøgn kører der 630 biler og på et gennemsnitshverdagsdøgn godt 700 biler. Andelen af tunge køretøjer ligger på knap 1,5%.

Som supplement til trafiktællingerne, indsamles der hastighedsdata via TOMTOM (GPS), som er strækningsbaseret modsat trafiktællingerne, som er punktællinger. Hastighedsdata fra 2022 viser, at der på Julius Valentiners Vej køres med en gennemsnitshastighed på ca 17 km/t. 85%-fraktilen som i trafikteknisk henseende er den værdi, der anvendes i forhold til at vurdere, om der er et hastighedsrelateret problem, ligger for Julius Valentiners Vej på ca. 33 km/t. De registrerede værdier vurderes derfor så relativt lave, at de ikke umiddelbart giver anledning til, at bumpene bør ændres, hverken i udformning eller ved reduktion af afstandene mellem bumpene.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at de anlagte bump opfylder det formål, de er etableret til at skulle opfylde, og at de registrerede hastigheder ligger på et niveau, der er acceptabelt for en vej som Julius Valentiners Vej. Forvaltningen har ikke i de sidste par år modtaget borgerhenvendelser om problemer med høje hastigheder på vejen. Det er forvaltningens vurdering, at der på denne baggrund ikke bør gøres yderligere.

### **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

# Punkt 125: Opfølgning på 1. forventede regnskab - handleplan til at imødegå merforbrug

00.30.14-S00-3-23

## Resume

Som opfølgning på Magistratens behandling af 1. forventede regnskab 2023, behandlede Miljø- og Trafikudvalget 12. juni en sag om handleplan til at imødegå merforbrug. Miljø- og Trafikudvalget tog status i sagen til efterretning og besluttede, at forvaltningen skulle fremlægge en opfølgende sag herom i august 2023 med henblik på beslutning om eventuelle håndteringsmuligheder. Som følge af indgåelse af aftale mellem et flertal af partierne i Kommunalbestyrelsen før sommerferien om justering af parkeringsordningen vurderes udfordringen vedrørende betalingsparkering at kunne håndteres indenfor udvalgets ramme i 2023. Der er dog behov for at følge forbruget tæt i de kommende måneder, da der er risici for merudgifter som følge af prisstigninger på de kontraktstyrede områder.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

1. at status om, at forventede mindreindtægter på 3,1 mio. kr. i 2023 forventes håndteret indenfor udvalgets ramme, tages til efterretning – og
2. at forvaltningen i de kommende måneder følger udvalgets økonomi tæt i forhold til risici for merudgifter som følge af prisstigninger på de kontraktstyrede områder.

## Indstilling

Direktionen indstiller,

1. at status om, at forventede mindreindtægter på 3,1 mio. kr. i 2023 forventes håndteret indenfor udvalgets ramme, tages til efterretning
2. at forvaltningen i de kommende måneder følger udvalgets økonomi tæt i forhold til risici for merudgifter som følge af prisstigninger på de kontraktstyrede områder

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen behandlede på møde den 15. maj 2023 1. forventede regnskab 2023. Det forventede regnskab viser et merforbrug "på service" på ca. 17 mio. kr. Hertil kommer en række risikoområder, der kan forværre resultatet, ligesom der er usikkerhed om udgifter relateret til flygtninge fra Ukraine. Forventningen til årets regnskab viser, at der er tre udvalg – Klima-, Plan og Boligudvalget, Socialudvalget og Miljø- og Trafikudvalget – der har forventede merudgifter.

I Frederiksberg Kommunes Principper for økonomistyring står der bl.a.:

"I budgetopfølgingsprocessen er der fokus på at sikre: ... (at) budgetrammer og handlingsplaner i budgettet skal overholdes. Såfremt dette giver problemer, iværksættes kompenserende tiltag med fokus på, at de enkelte udvalg holder deres budget så kommunens service- og bruttoanlægsramme overholdes."

Med baggrund heri besluttede Magistraten ved sin behandling af 1. forventede regnskab 2023 den 8. maj 2023 at anmode hhv. Klima-, Plan- og Boligudvalget, Socialudvalget og Miljø- og Trafikudvalget om at udarbejde forslag til modgående tiltag inden for deres respektive udvalg til at sikre budgetoverholdelse. Kommunalbestyrelsen tiltrådte efterfølgende den beslutning mhp. at tre udvalgs tiltag forelægges Magistraten den 19. juni 2023.

Forvaltningen kvalificerede efterfølgende forventningerne til udvalgetes regnskabsresultat. Af sagen om opfølgning på 1. forventede regnskab, som Miljø- og Trafikudvalget fik forelagt 12. juni 2023, fremgik, at forvaltningen forventede et samlet merforbrug i 2023 på 5,6 mio. kr.

Forvaltningen blev på mødet d. 12. juni anmodet om en redegørelse for baggrunden for udviklingen i parkeringsindtægterne. Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet notat herom (bilag 1).

*Opdateret forventning til udvalgets regnskabsresultat pr. august 2023*

Udvalgets forventede merforbrug pr. maj 2023 var især begrundet i forventning om mindreindtægter på betalingsparkering på samlet 9,1 mio. kr. i 2023. Som konsekvens af indgåelse af aftale om justering af parkeringsordningen på Frederiksberg er indtægtsforventningen dog opdateret til en forventning om mindreindtægter på 3,1 mio. kr. på betalingsparkering i 2023. Ændringerne er planlagt til at træde i kraft d. 1. oktober 2023.

Aftalen giver samtidig anledning til, at den tidligere indmeldte forventning om merindtægter på p-afgifter på 1 mio. kr. nedjusteres til 0,6 mio. kr. Dette som konsekvens af, at der gives advarsler for en del forseelser i de første måneder efter ordningens ikrafttræden, hvilket cityassistenternes fokus dermed vil være rettet mod.

De anførte afvigelser fra udvalgets 1. Forventede Regnskab kan dermed håndteres indenfor rammen.

Siden udarbejdelse af sagen om opfølgning på udvalgets forventede regnskab, der blev behandlet 12. juni, er der som en del af Kommuneaftalen fastsat nye satser for pris- og lønregulering. Konsekvensen heraf blev behandlet på Magistratens møde 19. juni. Den øgede prisfremskrivning medfører automatiske justeringer af de opkrævninger, som modtages på en del af udvalgets kontraktstyrede driftsområder. Det gælder eksempelvis drift på kirkegårdsområdet og grønne områder, herunder indkøb af materiel. Den manglende udmøntning af p/l til Miljø- og Trafikudvalget medfører derfor en risiko for, at der kan opstå merforbrug, såfremt prisstigninger ikke kan modgås af aktivitetsreduktioner eller mindreforbrug på andre områder. Forvaltningen vil følge forbruget tæt i de kommende måneder frem mod 2. Forventede Regnskab.

Herudover har Movia ultimo juni fremsendt et opdateret skøn for afregningen for busdrift i 2023. Denne viser en forventet meropkrævning på 4,3 mio. kr. for 2023. Den endelige meropkrævning vil blive fastlagt i forbindelse med Regnskab 2023 og vil blive foretaget som efterregulering i 2025. Den forventede meropkrævning ligger udover den tillægsbevilling på 4 mio. kr., som blev afsat i forbindelse med 1. Forventede Regnskab. Forventningen til øgede merudgifter skyldes lavere passagerindtægter end budgetteret.

## **Økonomi**

De økonomiske konsekvenser af sagen fremgår af sagsfremstillingen.

## **Borgmesterpåtegning**

Ja

## **Behandling**

Direktionen, Miljø- og Trafikudvalget

## **Bilag**

Bilag 1 - Redegørelse for udviklingen i parkeringsindtægter

# Punkt 126: Status på delebiler og justering af praksis

05.09.00-G01-28-23

## Resume

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

## Beslutning

Sagen blev udsat efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller,

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

## Sagsfremstilling

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

### *Status på delebilsområdet*

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

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

I dag er rammen for faste stampladser 120. Hertil kommer yderligere 15 pladser kun til el-delebiler. Rammen for faste stampladser blev senest besluttet fordoblet fra 60 til 120 på Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalgets møde den 7. februar 2022. Før dette blev rammen senest hævet i marts 2015. De 15 pladser til el-delebil, som er tilføjet til rammen, er en del af projektet "klimavenlig parkering", som blev vedtaget i Magistraten den 4. maj 2020. I juni 2023 er den ordinære ramme på de 120 pladser opbrugt, mens der fortsat er 13 pladser tilbage i rammen for el-delebiler. Der er således stigende interesse fra delebilsoperatører.

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

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

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

fungerer derfor ud fra et først-til-mølle-princip.

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

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

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

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

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

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

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

#### *Omstilling til elbiler*

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

### *Fokusgrupper om brug af delebiler*

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

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

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

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

### *Forvaltningens vurdering*

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

## **Økonomi**

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

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

MTU

## **Bilag**

Delebilskoncepter på Frederiksberg

Udkast til vilkår

Bilister i (og udenfor) Svømmehalskvarteret\_V4.pdf

# Punkt 127: Budgetforslag 2024

00.30.10-S00-4-23

## Resume

Budgetforslaget for 2024 forelægges med henblik på høring i fagudvalgene.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget drøftede Budgetforslag 2024 og tog sagen til efterretning.

## Indstilling

Forvaltningen indstiller, at udvalget drøfter Budgetforslag 2024 og oversender eventuelle bemærkninger på udvalgets område.

## Sagsfremstilling

Udvalget forelægges hermed budgetforslaget for 2024.

Budgetforslaget består af to dele. Den første del, som er vedlagt denne sag, indeholder den overordnede økonomi for hele kommunen og de enkelte udvalg. Herudover fremgår for hvert udvalg en beskrivelse af udvalgets opgaver, strategiske tiltag og udfordringer samt økonomi.

Den anden del er et teknisk budgetforslag, der indeholder en udvalgsgennemgang af mere teknisk karakter. Det tekniske budgetforslag offentliggøres på Frederiksberg Kommunes hjemmeside den 22. august 2023.

Gældende for de to dele af det administrative budgetforslag er, at de er udarbejdet med udgangspunkt i en budgetramme svarende til budgettet for 2023. Herudover er eventuelle ændringer som følge af politiske beslutninger eller opgaveændringer indarbejdet. Budgetforslaget indeholder alle ændringer, der indgår i henholdsvis 1. og 2. finansielle orientering. 2. finansielle orientering behandles på dagsordenen til møde i Magistraten parallelt med denne sag.

## Økonomi

Fremgår af vedlagte bilag.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

Alle fagudvalg den 21. august.

## Historik

### Indstilling 21. august 2023, pkt. 201:

Forvaltningen indstiller, at udvalget drøfter Budgetforslag 2024 og oversender eventuelle bemærkninger på udvalgets område.

### Indstilling 21. august 2023, pkt. 66:

Forvaltningen indstiller, at udvalget drøfter Budgetforslag 2024 og oversender eventuelle bemærkninger på udvalgets område.

### Indstilling 21. august 2023, pkt. 55:

Forvaltningen indstiller, at udvalget drøfter Budgetforslag 2024 og oversender eventuelle bemærkninger på udvalgets område.

## Bilag



# Punkt 128: Udkast til hastighedsplan 2023-30

05.00.00-G01-20-22

## Resume

Forvaltningen har udarbejdet et forslag til hastighedsplan, som Miljø- og Trafikudvalget forelægges til godkendelse. Hastighedsplanen giver et billede af de nuværende hastighedsforhold på Frederiksberg samt resultatet af en undersøgelse af borgernes tryghed, og har fokus på, hvor der kan arbejdes med hastighedsgrænserne, hastigheden og trygheden. Derudover indeholder planen forslag til, hvordan der kan ske en større ensartethed i skiltning og afmærkning samt principper for, hvordan skiltning af nye hastighedsgrænser i byen opnås.

## Beslutning

Sagen blev trukket fra dagsorden af forvaltningen.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,

at udkastet til Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

## Sagsfremstilling

På baggrund af forslag fra daværende 2. viceborgmester Michael Vindfeldt (A), kommunalbestyrelsesmedlem Gunver Wibroe (A), rådmand Thyge Enevoldsen (Ø), daværende rådmand Lone Loklindt (B), kommunalbestyrelsesmedlem David Munis Zepernick (B) og forhenværende kommunalbestyrelsesmedlem Thomas Baark (B), besluttede kommunalbestyrelsen på mødet den 17. maj 2021, pkt. 165, at der udarbejdes en hastighedsplan for kommunen. Beslutningen indeholder desuden, at hastighedsplanen skal indeholde en systematisk kortlægning af de trafikale forhold, trafik- og hastighedsmålinger (og heri et særligt fokus på de steder, hvor der køres for stærkt) samt trafikulykker og utryghed.

Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet et forslag til hastighedsplan. Planen bygger på en faktisk gennemgang og opstilling af hastighedsdata. Utryghed, som ikke er en målbar størrelse, er afdækket via en borgerdialog og heri specifikt en inddragelse af skoler og børneinstitutioner samt relevante interesseorganisationer som Seniorrådet, Handicaprådet og Dansk Cyklistforbund.

### *Det generelle billede*

Frederiksberg er i den positive situation, at målinger viser, at det generelle hastighedsniveau ligger lavt og er på et niveau, der ikke giver anledning til bekymring set i relation til trafiksikkerheden. Der er meget sjældent hastighedsrelaterede uheld i kommunen, og hastighedsgrænserne overholdes i høj grad. Men der er indimellem enkelte bilister – om end meget få – som overskrider hastighedsgrænserne i væsentlig grad. Dette – og andre forhold, såsom tætheden i trafikken og omgivelserne - kan føre til følelsen af utryghed for nogle i trafikken - herunder specielt de bløde trafikanter. Derfor er det vigtigt at arbejde bevidst og målrettet med trafiksikkerhed, tryghed og hastighed i byen. I arbejdet med at finde løsninger, er det nødvendigt at kende til og skelne mellem trafiksikkerhed og tryghed.

På Frederiksberg findes der allerede mange steder en regulering af hastigheden ved både trafikdæmpende tiltag og skiltning. Da mange af løsningerne er sket over tid, og uden afsæt i en sammenhængende plan, kan det for trafikanterne være forvirrende, at der ikke er en entydighed i den måde tiltagene er etableret og afmærket på. Hastighedsplanen skal derfor også bidrage til at skabe mere sammenhæng og gennemskelighed ved at anvende de samme løsninger og skiltninger i sammenhængende områder, så bilisterne ikke forvirres over, at de pludselig mødes af en anden hastighedsrestriktion inden for det område, de færdes i. Typisk skal veje med samme karakter, have samme hastighedsdæmpende udtryk.

### *Hastighedsplanens tilgang*

I hastighedsplanen arbejdes der med en prioriteret indsats i tre trin. Først og fremmest ses der nærmere på de strækninger, hvor hastighederne ligger højest, primært vurderet ud fra 85% fraktilen for de pågældende strækninger, og hvor der færdes mange børn og ældre. Derefter er der fokus på at få byens boligområder inddelt og hastighedsgrænsen her foreslås skiltet ned til 30 eller 40 km/t. Til sidst ses på trafikvejene, hvor det foreslås, at nogle skiltes til 40 km/t og andre indrettes, så det sikres, at den generelle hastighedsgrænse overholdes. Der skal udarbejdes en trafikal vurdering af hver enkel strækning til en vurdering af, hvorvidt der skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, som for eksempel bump, indsnævring af kørebanebredderne eller lignende. Principperne kan kræve ændringer i lovgivningen, før det er muligt at få politiets samtykke. Derfor skal der arbejdes tæt med politiet og Vejdirektoratet for at sikre den rigtige proces. Herudover skal der også arbejdes for at nedsætte den generelle hastighedsgrænse på byzonetavlen. Ændring af

byzonetavlen vil minimere antallet af skilte, der skal opsættes, og vil medføre bedre overblik og en mere generel adfærdsændring.

Derudover er det vigtigt at sikre, at hastighedsdæmpende tiltag ikke betyder en overflytning af trafik til andre veje, hvorfor veje indenfor et afgrænset område, skal vurderes i helhed.

Københavns Kommune arbejder også med hastighed i byen og har på nuværende tidspunkt politisk accept af deres fremtidige arbejde med at nedsætte hastigheden i hele byen med 10 km/t. Københavns Kommune er i den forbindelse i dialog med politiet og Vejdirektoratet for at kunne opnå samtykke til deres ønskede hastighedsnedsættelser, men der er endnu ikke nogen afklaring herpå. De har på nuværende tidspunkt fået samtykke til to af deres zoner i boligområderne (Valby og Vanløse) og en strækning (Jernbane Allé). Det skal dog i den forbindelse bemærkes, at Københavns Kommunes afsæt er at opnå en reduktion i transportens CO<sub>2</sub>-udledning.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at hastighedsplanen giver et godt grundlag for det fortsatte arbejde med at tilpasse hastigheden og øge trygheden på vejene på Frederiksberg. Det vil kræve en fokuseret indsats med god dialog og samarbejde med politiet, Vejdirektoratet og Københavns Kommune.

### **Økonomi**

Denne sag har ikke i sig selv ingen økonomisk konsekvenser. Ved konkrete fremtidig beslutninger vil der skulle afholdes midler til ny skiltning.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget

### **Bilag**

Udkast Hastighedsplan2023-30

# Punkt 129: Godkendelse af projektmateriale for monument ved Forum til minde om frihedskampen

20.04.02-G01-1-23

## Resume

Med denne sag skal der tages stilling til den fortsatte proces for arbejdet med at etablere et mindesmærke for frihedskampen. Forvaltningen har modtaget supplerende projektmateriale og undersøgt placering og rammer for drift og vedligehold.

## Beslutning

Sagen blev udsat efter drøftelse med henblik på besigtigelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at projektmaterialet tages til efterretning,
2. at der arbejdes videre med en placering på Julius Thomsens Plads ud for Forums hovedindgang,
3. at Frederiksberg Kommune afholder udgifter til afledt drift af monumentet finansieres inden for Miljø- og Trafikudvalgets ramme, idet der forelægges en sag herom, når omfanget er endelig kendt - og
4. at der meddeles anlægsbevilling på 0,2 mio. kr. finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2023 under Miljø- og Trafikudvalget for at give tilskud til Foreningen Stjerne Radio, som har fået opgaven med at realisere værket.

## Sagsfremstilling

Magistraten og Miljø- og Trafikudvalget besluttede på møder hhv. den 17. april og 27. marts 2023, at forvaltningen skulle gennemføre en dialog med Foreningen projekt Stjerne Radio om, hvorvidt denne kunne overtage det fulde arbejde med finansiering, etablering og drift af et mindesmærke for sabotageaktionen ved Forum omfattende projektstyring, organisering, indgåelse af nødvendige aftaler, fundraising mv. Det blev samtidig besluttet, at kommunens egenfinansiering til projektet - svarende til 200.000 kr. (afsat i Budget 21-22) kan anvendes til støtte til foreningens realisering af værket, idet nærmere vilkår skulle fastlægges. (Mødereferat er vedlagt som bilag 1).

Forvaltningen har efterfølgende været i dialog med Foreningen Stjerne Radio og fremsendte ultimo maj 2023 foreningen udkast til aftalevilkår for overtagelse af projektet, herunder for udbetaling af de 200.000 kr. På baggrund af en række justeringer i det fremsendte aftaleudkast bekræfter Stjerne Radio i mail af 8 august 2023, at foreningen ønsker at overtage projektet fsva. tilvejebringelse af finansiering og etablering af monumentet – og heraf afledt projektstyring samt organisering (kopi af mail er vedlagt som bilag 2). Foreningen fremsendte samtidig tidligere efterspurgte supplerende projektmateriale (vedlagt som bilag 3) samt foreningens vedtægter.

Det bemærkes, at forvaltningen er blevet informeret om, at der - siden udvalgets seneste behandling af sagen - er opnået yderligere støtte fra Grace Public Affairs med 10.000 kr., SH Grafik med 10.000 kr. og Sokkelund Café og Brasserie med 10.000 kr. Derudover har Stjerne Radio oplyst, at de har indledt dialog med flere yderligere parter, da den fulde finansiering ikke er tilvejebragt endnu.

### *Projektmateriale*

Forvaltningen har, som nævnt, modtaget supplerende projektmateriale fra Stjerne Radio jf. bilag 3. Skulpturen af Max Bæklund udføres i 1:1 størrelse og udføres i støbejern og ølkassen udføres i metallegering.

Montrerne foreslås udført i en højde på 2,1 meter i cortenstål med lamineret sikringsglas. I de to store montere vil sabotagen af Forum og dens betydning for nyere dansk historie tænkt formidlet på skærme med opslag eller film. Belysningen tænkes udført som et wirehængt system på ca. 5 meter høje master (4 stk.) og et armatur farvesat som et armbind i rødt, hvidt og blå.

Forvaltningen har spurgt til, om monterne kunne reduceres eller gøres lavere grundet en bekymring for Frederiksberg Kommunes fremtidige vedligeholdelse af glas og teknisk udstyr - og mhp. at monterne ikke tager opmærksomheden fra skulpturen, der er ca. 1,68 meter høj. Forvaltningen har desuden spurgt til, om forslaget om at udskifte belysning og bænke ved monumentet kunne udelades for hurtigere at kunne nå den fulde finansiering. Stjerne Radio har svaret, at de ikke ønsker at lave ændringer i forslaget.

### *Placering*

Foreningen Stjerne Radio foreslår monumentet opstillet på Julius Thomsens Plads. Pladsen anvendes i dag til mange forskellige aktiviteter som ophold, mødested, boldspil, leg og hundeluftning. De tekniske forhold på stedet er undersøgt af forvaltningen. Under den nordlige del af Julius Thomsens Plads ligger et stort fjernvarmebygværk administreret og ejet af CTR. I den situation at CTR skal kunne udføre reparation af fjernvarmebygværk og ledninger i henhold til gældende servitut på arealet, skal Frederiksberg Kommune afholde udgiften i forbindelse med en eventuel flytning og genetablering af monumentet, og der må ikke etableres fast fundamenter. Udgifter forbundet med en evt. flytning og genetablering af monumentet anslås af forvaltningen til over 100.000 kr.

Ved sagens fremstilling til møde i By- og Miljøudvalget d. 15.juni 2020 foreslog forvaltningen en placering for et blivende monument på den cirkulære plads ud for hovedindgangen til Forum i parkens midterste område. Placeringen ligger dels fri af det underjordiske fjernvarmebygværk, og dermed reduceres risikoen for en udgift til eventuel flytning og genetablering af monument i forbindelse med drift af fjernvarmeanlæg. Dels vil placeringen være i kontakt med hovedindgangen, og monumentet vil blive set af de besøgende i Forum.

Stjerne Radio bemærker hertil, at foreningen ikke ønsker at ændre den foreslåede placering i den nordlige ende af Julius Thomsens Plads, da denne ligger synlig fra Rosenørns Alle (hvormed mange kan få glæde af monumentet) og tæt på et offentligt toilet. Stjerne Radio har desuden oplyst, at projektet planlægges med flytbare fundamenter.

### *Afledt drift*

Forvaltningen er i dialog med Stjerne Radio om de supplerende projektdetaljer, der kan afdække de afledte driftsopgaver, herunder at disse har et rimeligt omfang. I lyset af foreningens relativt beskedne størrelse indstiller forvaltningen, at Frederiksberg Kommune varetager den fremadrettede drift, idet udgifter hertil vil kunne afholdes inden for Miljø- og Trafikudvalgets ramme (der er ikke afsat midler specifikt til driften af monumentet). Omfanget af driftsomkostningerne er fortsat under afklaring. Der vil blive forelagt en sag herom, når omfanget er endelig kendt.

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

Det er forvaltningens vurdering, at projektet er fyldestående. Forvaltningen vurderer ligeledes, at en placering af monumentet ved Forums hovedindgang vil nedbringe risici i forhold til det underjordiske fjernvarmeanlæg og placere monumentet i synlig kontakt med de besøgende i Forum.

Forvaltningen vurderer, at Frederiksberg Kommune vil kunne varetage driften af monumentet. Forvaltningen vurderer yderligere, at projektet vil kunne indvies til efteråret 2023, som Stjerne Radio ønsker, såfremt den tilstrækkelige finansiering er tilvejebragt på det tidspunkt.

## **Økonomi**

Der er med Budget 21-22 afsat rådighedsbevilling på 200.000 kr. i anlægsmidler som kommunalt bidrag til mindesmærket, idet de resterende midler skal fondsfinansieres. Rådighedsbeløbet er overført til Budget 2023 pga. "forsinkelser i projektet".

Hvis indstillingen tiltrædes meddeles anlægsbevilling på 0,2 mio. kr. i 2023 finansieret af det afsatte rådighedsbeløb under Miljø- og Trafikudvalget. Dermed er hele rådighedsbeløbet anlægsbevilliget.

Udgifter til afledt drift vil blive afholdt inden for Miljø- og Trafikudvalgets ramme, idet der forelægges en sag herom, når omfanget er endelig kendt.

Det bemærkes, at tilskuddet til Foreningen Stjerne Radio på 0,2 mio. kr. er blevet udbetalt i august 2023. Midlerne er brugt i overensstemmelse med formålet og Magistratens beslutning af 17. april 2023.

## **Borgmesterpåtegning**

Det bemærkes, at der i 2023 er afholdt 0,2 mio. kr. i udgifter uden at der har været meddelt anlægsbevilling fra kommunalbestyrelsen. Der er tale om en teknisk fejl, som i praksis ikke har haft nogen betydning

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

# Punkt 130: Opdatering af elbilstrategien

05.00.00-G01-235-22

## Resume

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

## Beslutning

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

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

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

## Sagsfremstilling

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

Eksempelvis kan det nævnes:

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

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

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

### *Forslag til væsentlige justeringer i elbilstrategien*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

##### *Kommunens egne køretøjer*

Målsætning	Eksisterende målsætning foreslås fastholdt, idet der tilføjes "...eller andre emissionsfri drivmidler" til sidst.
Initiativer	Mindre justeringer foreslås som vist i bilagsmaterialet.
Tekst	Teksten er justeret på baggrund af udviklingen under indsatsområdet.

##### *Udbudt kørsel*

Målsætning	Eksisterende målsætninger foreslås fastholdt, idet der tilføjes "...eller andre emissionsfri drivmidler" til sidst i målsætning for udbud af befordring samt at "grønne drivmidler" erstattes af "emissionsfri drivmidler" i målsætning for kørsel i udbud af varer og tjenesteydelser.
Initiativer	Mindre justeringer foreslås som vist i bilagsmaterialet.
Tekst	Teksten er justeret på baggrund af udviklingen under indsatsområdet.

##### *Kollektiv transport*

Målsætning	Eksisterende målsætning foreslås fastholdt, idet "grøn brint" erstattes af "andre emissionsfri drivmidler".
Initiativer	Initiativerne foreslås fastholdt, som de er.
Tekst	Teksten er justeret på baggrund af udviklingen under indsatsområdet.

## *Den private bilpark*

Målsætning	Eksisterende målsætning for ladeinfrastruktur foreslås opdateret med to nye målsætninger i 2025: <ul style="list-style-type: none"><li>• "alle borgere har maksimalt 1 km til nærmeste offentligt tilgængelige lynladestander"</li><li>• "der er mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- og plug-in hybridbil".</li></ul>
Initiativer	Det foreslås, at initiativet om at reservere bilparkeringspladser til elbiler uden ladestander i forholdet 1:1,5 ikke videreføres og øvrige justeringer foreslås som vist i bilagsmaterialet.
Tekst	Teksten er justeret på baggrund af udviklingen under indsatsområdet. Det foreslås, at princip om løbende omsætning af elbilspladser uden lademulighed beskrives i teksten.

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

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

## **Økonomi**

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

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

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

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

## **Bilag**

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

Bilag 2 - Elbilstrategi - Frederiksberg Elbilby nr. 1

Bilag 3 - Elbilstrategi - Justerede målsætninger 2021

Bilag 4 - Udkast til opdatering af elbilstrategien\_V5

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

# Punkt 131: Godkendelse af høringsvar om forslag til lov om ændring af planloven og forskellige andre love

01.00.05-P00-6-23

## Resume

Den 17. maj 2023 sendte Plan- og Landdistriktsstyrelsen et forslag til lov om ændring af planloven og forskellige andre love i høring. Høringsfristen var den 23. juni 2023. By-, Kultur- og Miljøområdet har indgivet et høringsvar med forbehold for efterfølgende politisk godkendelse. Høringsvaret forelægges til Klima-, Plan- og Boligudvalgets godkendelse.

## Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog høringsvar til forslag til lov om ændring af planloven og forskellige andre love til efterretning.

## Indstilling

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

at høringsvar til forslag til lov om ændring af planloven og forskellige andre love godkendes.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til By- og Erhvervsstrategisk Udvalg samt Miljø- og Trafikudvalget,

at høringsvar til forslag til lov om ændring af planloven og forskellige andre love tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Plan- og Landdistriktsstyrelsen har sendt forslag til lov om ændring af planloven og forskellige andre love i høring, jf. bilag 1 og 2. Baggrunden er, at Socialdemokratiet, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti den 15. juni 2022 med aftale om ”Opfølgning på evaluering af planloven mv.” har aftalt at gennemføre en række ændringer af planloven og anden relevant lovgivning. Høringsfristen var den 23. juni 2023.

Klima-, Plan- og Boligudvalget, By- og Erhvervsstrategisk Udvalg samt Miljø- og Trafikudvalget er den 12. juni 2023 med et meddelelsespunkt blevet orienteret om høringen.

By-, Kultur- og Miljøområdet har indgivet et høringsvar den 23. juni 2023 med forbehold for efterfølgende politisk godkendelse. Høringsvaret fremgår af bilag 3 og forelægges til Klima-, Plan- og Boligudvalgets godkendelse.

Indholdet i lovforslaget er bygget op om en række temaer. By-, Kultur- og Miljøområdet kan hertil bemærke, at der er en række temaer i lovforslaget, som har relevans for planlægningen i Frederiksberg Kommune, hvoraf følgende kan nævnes:

- Kommunerne får nye muligheder for at sikre bynatur. De foreslåede ændringer vil medføre, at kommunerne får bedre muligheder for at udvikle omfanget og kvaliteten af naturarealer i byerne bl.a. ved at kunne sikre realisering af krav om etablering, beplantning og vækstbetingelser.
- Der indføres nye regler om lokalplanlægning for parkeringsforhold, herunder mulighed for at reservere parkeringspladser til bæredygtige mobilitetsformer som el- og delebiler, mulighed for at stille krav om opsætning af ladeinfrastruktur samt mulighed for at planlægge, at der i et lokalplanområde ikke skal etableres parkeringspladser (såkaldt nulparkering).
- Kommunerne får mulighed for at lokalplanlægge for midlertidig anvendelse af arealer, der ligger i byzone.
- Kommunerne får mulighed for at planlægge for anlæg til sikring mod oversvømmelse eller erosion (afværgeforanstaltninger), der ligger uden for lokalplanområdet.
- Kommunerne får nye muligheder for at lokalplanlægge for beliggenheden af bygninger til religiøse formål.
- Kommunerne får mulighed for at planlægge for private ungdomsboliger til studerende.

Derudover indeholder lovforslaget en række forslag til forenklinger, administrative lettelser, smidiggørelse af klagesagsprocesser og andre justeringer.

Udover de nye muligheder, som er foreslået med nærværende lovforslag, opfordrer Frederiksberg Kommune i høringssvaret til yderligere at forbedre kommunernes muligheder for at understøtte den grønne omstilling og den blandede by i planlægningen.

For at understøtte en klimaneutral fremtid er det vigtigt at kunne lave bestemmelser i planlægningen om krav om CO<sub>2</sub>-reduktion, herunder mulighed for at kunne stille krav om bæredygtige materialer og bæredygtig drift, livscyklusanalyser, CO<sub>2</sub>-krav til byggeriet og mulighed for at kræve byggerier certificeret. Endvidere bør det præciseres, at der med tilføjelsen ”klima” til formålsbestemmelsen er givet hjemmel til, at reguleringsmulighederne i lokalplankataloget også kan begrundes med klimahensyn.

Frederiksberg Kommune opfordrer endvidere til at forbedre kommunernes muligheder for at fastlægge krav til boligtyper, huslejeniveauer mv. ved privat boligbyggeri samt mulighed for at planlægge for forskellige boligtyper - f.eks. mulighed for at kunne fastlægge krav til andelen af andelsboliger, ejerboliger og byggefællesskaber. Endvidere er der behov for flere redskaber til at sikre, at lokalplanlagte almene boliger også bliver opført - eksempelvis ved at indføre mulighed for at rækkefølgeplanlægge i lokalplaner.

Generelt bør de nye muligheder med nye redskaber i planloven følges af vejledninger, der beskriver redskaberne, og hvordan de håndhæves, herunder især i forhold til de nye muligheder for at stille krav i lokalplanlægningen til kvaliteten af ny bynatur, til at arbejde med nulparkeringsnorm og reservere parkeringspladser til bæredygtige mobilitetsformer samt til at planlægge for private ungdomsboliger til studerende.

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

By-, Kultur og Miljøområdet vurderer, at lovforslaget overordnet peger i en positiv retning, der giver kommunerne bedre muligheder for at understøtte den grønne omstilling og den blandede by i planlægningen, herunder med nye muligheder for at stille krav i lokalplanlægningen til kvaliteten af ny bynatur, til at reservere parkeringspladser til bæredygtige mobilitetsformer samt til at planlægge for private ungdomsboliger til studerende.

## **Økonomi**

Der er ingen økonomiske konsekvenser som følge af denne sag.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Klima-, Plan- og Boligudvalget, By- og Erhvervsstrategisk Udvalg, Miljø- og Teknikudvalget

## **Historik**

### **Indstilling 14. august 2023, pkt. 101:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Klima-, Plan- og Boligudvalget, at høringssvar til forslag til lov om ændring af planloven og forskellige andre love godkendes.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til By- og Erhvervsstrategisk Udvalg samt Miljø- og Trafikudvalget, at høringssvar til forslag til lov om ændring af planloven og forskellige andre love tages til efterretning.

### **Beslutning fra Klima-, Plan- og Boligudvalget 2022-25, 14. august 2023, pkt. 101:**

Klima-, Plan- og Boligudvalget godkendte høringssvar til forslag til lov om ændring af planloven og forskellige andre love.

## **Bilag**

Bilag 1 - Høringsbrev

Bilag 2 - Udkast til lovforslag om ændring af planloven m.fl.

Bilag 3 - Høringssvar vedr. forslag til lov om ændring af planloven og forskellige andre love