

REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 05-02-2024

Mødedato Mandag d. 05. februar 2024 kl. 18:45

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Lukket.....	3
Orientering om årsrapport for parkering 2023.....	4
Forespørgsel fra rådmand Lotte Kofoed om Frederiksberg som nul-emissionszone.....	8
Opdatering af elbilstrategien.....	11
Godkendelse af Hastighedsplan 2023-30.....	15
Endelig vedtagelse af Mobilitetspolitik.....	18
Cykelsti på Jens Jessens Vej - resultat af borgerdialog.....	22
Orientering om brugerundersøgelse af offentlige legepladser 2022/23.....	27
Anlægsbevilling og disponering af pulje til bynatur og biodiversitet 2024.....	29
Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Brautsch og kommunalbestyrelsesmedlemmer	34
Godkendelse af udkast til revideret forskrift - Forbud mod ældre brændeovne på Frederiksberg.....	36
Status på Frederiksbergs DK2020-klimaplan 2023-2024.....	38
Mindesmærke for Hejremanden - Erik Andersen.....	43
Udskydelse af udbud på linje 9A.....	44
Resultater fra Borgerundersøgelsen 2023.....	46

Punkt 11: Lukket

00.22.04-P35-1-24

Punkt 12: Orientering om årsrapport for parkering 2023

05.09.00-G01-1-24

Resume

I forbindelse med indgåelse af aftale om justering af parkeringsordningen ønskede udvalget en årlig rapportering på parkeringsområdet. Rapporten for 2023 forelægges her til udvalgets orientering. Rapporten viser på baggrund af de første tre måneder, at justeringen af parkeringsordningen ser ud til at have den ønskede effekt.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog orientering om årsrapport for parkering 2023 til efterretning, idet udvalget besluttede at sende sagen til drøftelse i Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at orientering om årsrapport for parkering 2023 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I forbindelse med den politiske indgåelse af aftale om justering af parkeringsordningen, der trådte i kraft den 1. oktober 2023, blev det besluttet, at der årligt skal forelægges en rapport for parkeringsområdet.

Frederiksberg Parkerings primære fokus i 2023 har været:

1. Aftale om justering af parkeringsordningen, herunder den efterfølgende implementering
2. Optælling af belægningsgraden på Frederiksberg i uge 43 og 44, herunder forudgående opgørelse af samtlige parkeringspladser i kommunen, således at opgørelsen af belægningsgraden omfatter alle parkeringspladser og ikke som tidligere udvalgte strækninger

Justering af parkeringsordningen

I juni 2023 indgik Socialdemokratiet, Enhedslisten, Det Radikale Venstre og SF aftale om at justere den daværende parkeringsordning med henblik på at begrænse incitamentet til at parkere på Frederiksberg uden reelt ærinde. Med justeringen blev der indført krav om betaling for de to første timer samt indført krav om betaling for el- og plugin-hybridbiler på linje med øvrige køretøjstyper.

I forbindelse med justeringen af aftalen var der ligeledes et ønske om at begrænse sæsonbetonet og langtidsparkering i de kommunalt drevne parkeringskældre, og aftalen indeholder derfor en lokaltidsbegrænsning på 168 timer (svarende til 1 uge). Derudover havde justeringen til hensigt at mindske væksten i bilparken ved at indføre begrænsning på antal af licenser pr. bruger samt at ændre prisstrukturen for licenserne, herunder en øget miljødifferentiering for fortsat at skabe incitament for en grønnere omstilling af bilparken.

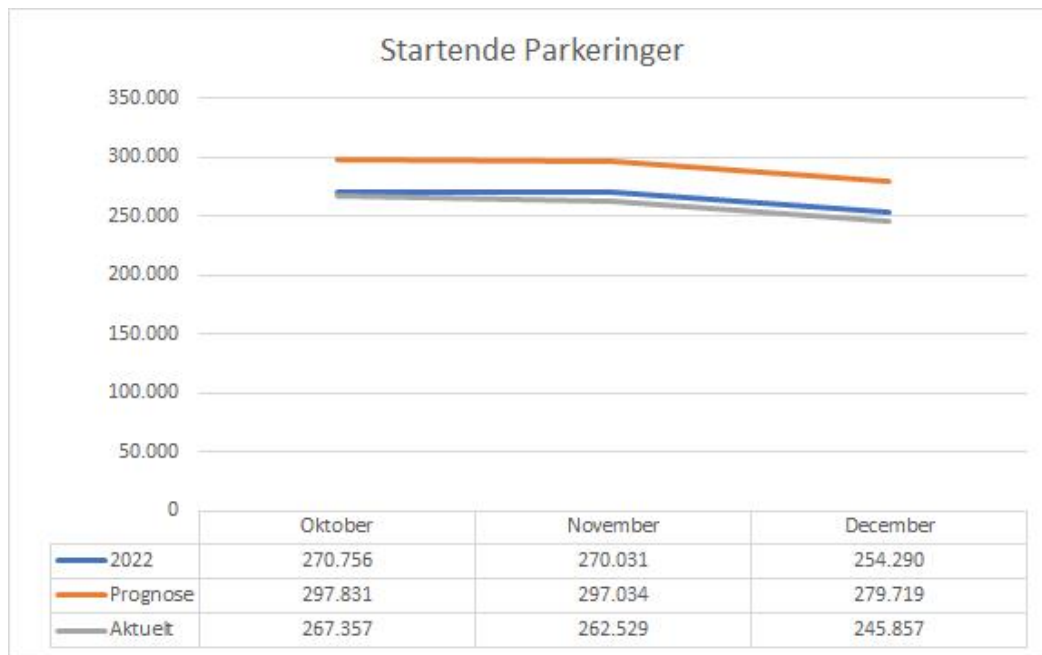
Effekt

Det er forvaltningens vurdering, at justeringerne har haft den forventede og ønskede effekt baseret på tal fra de første 3 måneder af ordningen samt på baggrund af en opgørelse af belægningsgraderne i byen, der viser, at belægningsgraden er faldet i forhold til forrige opgørelse.

Forud for justeringen var udgangspunktet, at en stigning på 10% i startende parkeringer (det vil sige, dem der registrerer en parkering i en app eller automat) ville svare til status quo, idet udgangspunktet var, at 10% af bilparken var el- eller plugin-hybridbiler, der indtil 1. oktober 2023 ikke har skulle registrere sig ved parkering. Tal fra Easy Park understøtter, at elbiler udgør ca. 10% af alle startende parkeringer.

Startende parkeringer er i stedet faldet med 2,5% i forhold til månederne i 2022 (fra 795.127 til 775.743), hvilket er positivt ift. de intentioner, der var bag justeringerne. Det understøttes yderligere af en af kommunens app-operatorer, der melder om et fald fra indeks 105 i 2022 til indeks 95 i de 3 måneder, hvor ordningen har været i kraft.

Dette har en positiv effekt for trængslen og belægningsgraden.



Belægningsgraden er generelt faldet siden opgørelsen i 2021, og nogle steder er den faldet markant. I kvarteret ved Rahbeks Allé, som udvalget besigtigede i forbindelse med evalueringen af parkeringsordningen, er belægningsgraden faldet fra 105% til 93,5% om aftenen, hvor belægningsgraden er højest. I Svømmehalskvarteret, som udvalget ligeledes har besigtiget, er belægningsgraden faldet fra 101,5% til 97,1% om aftenen.

I parkeringskældrene har justeringerne også haft en effekt. I parkeringskælderen på Langelands Plads er belægningsgraden om aftenen faldet med 12,3% - nemlig fra 107% til 94,7. I gennemsnit over hele dagen er den faldet fra 99% til 74,3%.

Allerede i starten af oktober var der en positiv udvikling i parkeringskælderen på bl.a. Langelands Plads i forhold til langtidsparkering af sæsonbetonet køretøjer. Forvaltningen har observeret et fald fra 45 til 19 langtidsparkerede motorcykler (alle har licens) og et fald i langtidsparkerede biler fra 23 til 14 (alle har licens). Frederiksberg Parkering har fokus på kontrollen, og har således givet 5 advarsler og 4 afgifter ifm. langtidsparkering, som følge af tekniske udfordringer i forbindelse med langtidsobservationer, har kontrollen ikke været optimal i begyndelsen af implementeringen.

Belægningsgraderne i hele byen er vedhæftet som bilag.

En anden oplevet effekt er, at færre spørger til reglerne "på gaden", hvilket indikerer, at der er en bedre forståelse af reglerne, end der har været tidligere.

Licenser

For at kunne udlede noget konkret ift. licenserne, skal der gå et år fra justeringen er trådt i kraft. Der ses dog på nuværende tidspunkt en fordobling i erhvervelse af erhvervslicenser sammenlignet med samme periode sidste år, hvilket er bemærkelsesværdigt.

Antallet af beboerlicenserne er ligeledes steget, hvilket er naturligt, da el og plugin-hybridbiler nu også skal have beboerlicens. Stigningen dækker pt. også over 190 licenser til bil nr. 2. Der er udstedt licenser til alle energiklasser, men størstedelen er fortsat A+ - A+++ . Udvalgte licenstypers historik er vedlagt som bilag.

Kommunikation om ændringer

Forud for justeringernes ikrafttræden den 1. oktober 2023 blev der gennemført en informationskampagne, hvor der blev udsendt informationsbrev til alle borgere over 18 år via e-Boks, til alle erhvervsdrivende med CVRnr., samt indrykket annoncer i både fysiske og elektroniske udgaver af FrederiksbergLIV.

Derudover var der opslag på kommunens hjemmeside, Facebook, Instagram, LinkedIn, ligesom der blev givet interviews til Frederiksberg Lokal-tv, udgivet informationsvideoer og udsendt en pressemeddelelse, der også blev trykt i de landsdækkende medier. Cityassistenterne uddelte flyers, primært til udefrakommende parkanter samt til el- og plugin-hybrid ejere og i parkeringskældrene.

Det er forvaltningens vurdering, at informationsniveauet har været tilstrækkeligt og dækkende. Dette vurderes bl.a. på baggrund af de tilbagemeldinger, der er modtaget både skriftligt, telefonisk og "på gaden". Derudover har antallet af henvendelser været væsentlig lavere end ved den forrige justering af ordningen i 2020.

Det blev i forbindelse med justering af ordningen aftalt, at der skulle pålægges advarsel ved førstegangsforsøelser for MC, el- og plugin-hybridbiler samt for lokaltidsrestriktion i parkeringskældrene. Der er i de første 3 måneder af den nye ordning uddelt 1.791 advarsler, hvilket, naturlig nok, har været aftagende henover perioden. Der er i perioden uddelt færre afgifter (inkl. advarsler) end i de tilsvarende måneder året før.

Optælling af parkeringspladser og belægningsgrad

I foråret 2023 påbegyndte Frederiksberg Parkering en opgørelse over parkeringspladserne i byen med henblik på at få et bedre overblik over de forskellige distrikter og på den måde få mere præcise belægningsgrader. Byen blev inddelt i 30 distrikter og opdelt i områder, man må forvente, at man rent parkeringsadfærdsmæssigt er knyttet til (f.eks. kører bilister sjældent over større veje for at finde en parkeringsplads).

Frederiksberg Parkering optalte alle pladser i de 30 distrikter i ugerne 43 og 44, der ligeledes er de uger, hvor man hidtil har opgjort belægningsgraden. På den måde sikres det, at optællingerne er sammenlignelige og ikke sæsonbetonede. Alle parkeringspladser optalt 4 gange i løbet af de to uger henholdsvis mellem kl. 9-12, kl. 14-17 og kl. 20-22 på hverdage samt på lørdage mellem kl. 10-14 i lighed med tidligere opgørelser.

Man kan konstatere, at belægningsgraden er faldet markant. Opgør man belægningsgraden i hhv. øst og vest ses det, at belægningsgraden i øst er faldet med 9 procentpoint om aftenen og i vest med 23 procentpoint sammenlignet med tidligere opgørelser. Ud fra optælling kan det ligeledes konstateres, at belægningsgraden er højest om aftenen, hvilket indikerer, at det er beboernes egne biler, der udgør den største andel af parkeringsbelægningen. Oversigten er vedlagt som bilag.

Parkering 2023 i tal

Bilbestanden må betegnes som uændret i 2023, idet den dog er faldet med 0,6%. Andelen af el-biler er steget markant fra 4,8% til 8,1%.

Frederiksberg Parkerings driftstal kan ses i bilag 2, idet følgende nævnes:

- Afgifter inkl. advarsler: 43.293 mod 44.485 i 2022
- Annullerede afgifter: 652 mod 588 i 2022
- Klager modtaget: 2.937 mod 3.180 i 2022
- Klager besvaret: 3.157 mod 3.149 i 2022 (inkl. de klager, der lå fra 2021)
- Klageprocent: 7,07% mod 7,1% i 2022 (klageprocenten er under 6% i de 3 måneder, som justeringen har været aktiv)
- Svartid på klager: 1-2 måneder
- Svarprocent på telefon: 99,3% i gennemsnit
- Svartid på telefon: 15,5 sekunder i gennemsnit
- Antal telefoner: ca.13.500 årligt
- Antal licenser udstedt: 65.755 (alle licenstyper)

Heraf manuelt behandlet: 33.367 (for 2/3 skyldes det, at der kræves dokumentation og for 1/3, da der tidligere har været en massiv omgæelse af reglerne (lånt/leje biler))

Udover parkeringskontrol varetager cityassistenter også runderinger på flere skoler/institutioner/anlæg i kommunen:

- Besøg: 4.258 mod 4.075 i 2022
- Antal bortvisninger: 2.317 mod 3.089 i 2022
- Andre opgaver: 111 (f.eks. optællinger, arrangementer, opsyn mv.)

Herudover er der i 2023 opstartet et samarbejde med nærpolitiet, hvor cityassistenterne har nogle ekstra fokusområder, hvor de er behjælpelige med at observere livet i byen.

Ved Frederiksberg Parkering registrerer cityassistenterne ligeledes kontakten på gaden:

- Vejledning af parkant: 18.869 gange
- Vejledning af turist/borger: 2.070 gange

- Ros på gaden: 418
- Negativ hændelse: 90

(Negative hændelser er opdelt i 4 kategorier: lille (forulempet) (36), mellem (groft forulempet) (8), Stor (har måtte trykke på overfaldsalarm) (2) og råbt ad på gaden (44).

Kommunens cityassistenter får dermed 4,6 gange mere ros end ris "på gaden". Tæller man vejledningen af parkanter, borgere og turister med, så er mødet mellem kommunen og borger på gaden i 99,6% af tilfældene positiv. Den historiske udvikling på de forskellige punkter kan ses i vedlagte bilag.

Økonomi

Omsætningen var i 2023 ca. 91,2 mio. kr. fordelt med ca. 70,7 mio. kr. på betalingsparkering og licens og 20,5 mio. kr. på afgifter. Den forventede meromsætning de 3 sidste måneder var derfor højere end forventet – og fortsætter denne omsætning i 2024, forventes budgettallet for 2024 realiseret – det er dog fortsat for tidligt at konkludere endeligt på omsætningen.

Af omsætningen kan kommunen beholde ca. 47,4 mio. kr. fordelt med henholdsvis ca. 33,8 mio. kr. fra betalingsparkering og licens (resten påvirker servicerammen positivt) og ca. 13,6 mio. kr. for afgifterne. Frederiksberg Parkerings budget i 2023 (ekskl. tilbagebetaling til rigspolitiet, der er indtægtsbaseret på afgifterne) var på ca. 23,4 mio. kr., hvoraf ca. 14 mio. kr. går til løn, 5 mio. kr. til parkeringskælderer på Langelands Plads og ca. 2,5 mio. kr. til andre faste udgifter, såsom systemer, renovation i parkeringskældrene mv.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Forvaltningen vurderer, at implementeringen og efterfølgende effekt af justering af parkeringsordningen fra 1. oktober 2023 har været tilfredsstillende og i overensstemmelse med det, der i aftalen var ønsket og vurderet. Dette gør sig gældende på både effekt og økonomi. På den baggrund er det forvaltningens anbefaling, at udvalget tager årsrapporten til efterretning.

Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser forbundet med denne sag.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Belægningsgrad

Statistik årsrapport og årsrapportering

Punkt 13: Forespørgsel fra rådmand Lotte Kofoed om Frederiksberg som nul-emissionszone

09.10.00-G01-1-23

Resume

Miljø- og Trafikudvalget orienteres med denne sag om en forespørgsel fra Rådmand Lotte Kofoed om at udarbejde et forslag om at indfase forbuddet mod fossil kørsel i hele kommunen, så snart lovgivningen tillader det og senest i 2030.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller, at forvaltningens bemærkninger til forespørgslen tages til efterretning.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forvaltningens bemærkninger til forespørgslen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte på mødet den 19. juni 2023 en forespørgsel til Miljø- og Trafikudvalgets behandling.

"København har vedtaget mål om, at al biltrafik i København skal være emissionsfri i 2030. SF rejser følgende forespørgsel for at få afdækket grundlag for, at Frederiksberg også kan blive emissionsfri i 2030.

SF foreslår:

At forvaltningen udarbejder et forslag til politisk behandling om at indfase forbuddet mod fossil kørsel i hele kommunen, så snart lovgivningen tillader det og senest i 2030. Forslaget skal belyse fordele og ulemper og afklare det juridiske grundlag herunder mulig håndhævelse.

At forvaltningen udarbejder en vurdering af behovet for og sikre oprettelse af et passende antal lademuligheder jævnt fordelt i alle bydele senest i 2030, hvis alle biler, der kommer på Frederiksberg, skal være elbiler i 2030.

At afdækningen af ovenstående udføres i tæt samarbejde med Københavns Kommune, så borgerne i begge kommuner oplever sammenhæng under udvikling og indfasning af forslaget."

Bemærkninger til forespørgslen

På nuværende tidspunkt har kommunen ikke lovgivningsmæssig hjemmel til at oprette en nulemissionszone - f.eks. omfattende hele Frederiksberg Kommune. Et lovforslag fremført af den tidligere regering i efteråret 2022 ville have givet kommunerne mulighed for - i begrænsede områder af byen - at oprette en nulemissionszone, hvilket f.eks. på Frederiksberg kunne omfatte et område omkring skoleveje eller et kommende byudviklingsområde. Nulemissionsreglerne kunne ifølge forslaget enten gælde for alle køretøjer eller alene for personkøretøjer.

Lovforslaget indeholdte bestemmelser om, at tunge køretøjer over 12 tons og beboerne inde i zonen automatisk var undtaget fra zoneordningen, ligesom der var særlige overgangsregler for hybridkøretøjer, som var undtaget frem til 2026. Handicapkørsel og f.eks. sygetransport var også anført som noget, der forventes undtaget. Forslaget lagde op til, at oprettelsen af nulemissionszone(r) skulle være frivillig for kommunerne og alle udgifter til håndhævelse og administration, herunder behandling af dispensationer til erhverv og borgere samt nødvendig infrastruktur og skiltning blev henlagt til kommunerne, idet rammerne herfor skulle fastsættes i senere bekendtgørelse. Lovforslaget lagde desuden op til, at kommunen først skulle udarbejde et forslag til zone, som skulle godkendes i Miljøstyrelsen. Derefter skulle der gå mindst seks måneder, inden zonen kunne træde i kraft. Det er i skrivende stund ikke en afklaring af, om forslaget vil blive videreført, idet det ikke indgår i Folketingets lovprogram 2023/2024. Derudover er der usikkerhed om, hvad forslaget reelt vil indeholde, hvis det videreføres.

Erfaringerne fra indførelsen af miljøzoner viser, at der især i starten af en zone vil være behov for at meddele dispensationer og undtagelser til virksomheder og borgere med særlige behov f.eks. ved handicapkørsel og sygetransport eller varetransporter. I miljøzonen for persondieselbiler var der desuden fastsat en indfasning/tilpasningsperiode på ni måneder inden ikrafttrædelsen af zonen.

Forvaltningen anbefaler ikke, at der udarbejdes et forslag om mulighederne på Frederiksberg, før lovgivningen er vedtaget, da der er stor usikkerhed om, hvad lovgivningen vil indeholde. Kommunalbestyrelsen har allerede med vedtagelsen af Kommuneplantillæg Grøn Omstilling den 2. oktober 2023 vedtaget, at der skal gennemføres "forsøg med

nulemissionszoner (zoner forbeholdt nulemissionskøretøjer), når den statslige lovgivning muliggør det", hvilket er et første skridt i retning mod en nulemissionzone.

Københavns Kommune

I forbindelse med et medlemsforslag i Københavns Kommune om, at Københavns Kommune skal arbejde for et fuldstændigt forbud mod fossilkørsel i 2030, har et flertal i Borgerrepræsentationen maj 2023 besluttet, at der i første omgang skal udarbejdes en undersøgelse, der skal vise, hvordan man på en bæredygtig måde - klimamæssigt, miljømæssigt, økonomisk og infrastrukturmæssigt - kan udfase fossile køretøjer i Københavns Kommune. Der er afsat 1,3 mio. kr. i Københavns Kommunes budget for 2024 til at gennemføre analysen. Behandlingen af medlemsforslaget i Københavns Kommune med tilhørende beslutning vedlægges som bilag.

Københavns Kommune deltager desuden i Green Mile-projektet, som er et projekt, der udføres i samarbejde med Region Hovedstaden og Den Europæiske Investeringsbank. Projektet omhandler mulighederne for at reducere klima- og miljøbelastningen fra varetransporten i København. Det indgår i projektet, at der også analyseres for betydningen af nulemissionszoner i relation til køretøjer over 3,5 tons (tunge køretøjer). Konsekvenserne analyseres i tre geografiske zoner; Middelalderbyen, indre ring/indre by, nuværende miljøzone, som også omfatter hele Frederiksberg. Det forventes, at projektet afrapporteres i første halvdel af 2024.

Beregninger i Odense Kommune

Odense Kommune har fået DCE (Århus Universitet) til at foretage en overslagsmæssig beregning af konsekvenserne for luftforureningen på udvalgte trafikveje, hvis der i dag blev indført en nulemissionszone i Odense. Beregningerne viser, at niveauet af NO₂ falder med gennemsnitlig ca. 44 pct. i gaderne. Niveauet af partikler (PM_{2,5}) falder kun med ca. 1 pct., hvilket blandt andet forklares med, at størstedelen af partikelforureningen enten er langtransporteret (helt fra Syd- og Østeuropa) eller knyttet til "ikke-udstødningen". Der er ikke foretaget beregninger af konsekvenserne for øvrige klima- og miljøparametre f.eks. CO₂ og støj. Lignende resultater kan overslagsmæssigt forventes for trafikveje på Frederiksberg, hvis Frederiksberg blev udpeget som nulemissionszone.

Kobling til elbilstrategien herunder mål for elbil-ejerskab og lademuligheder

Frederiksberg Kommunes elbilstrategi er under opdatering, og forvaltningen er ved seneste behandling af sagen blevet anmodet om et oplæg med en vurdering af realismen i at fastlægge et mål om højere andel af elbil-ejerskab i 2030 end strategiens pt. 40 pct., samt om at afstands målet til ladepunkt kan justeres fra 250 til 125 meter eller evt. et andet mål knyttet til befolkningstætheden, samt om kapacitetsmålet for antal ladepunkter pr. elbil skal kvalificeres yderligere". Der henvises til den særskilte sag herom, der ligeledes behandles i Miljø- og Trafikudvalget den 5. februar 2024.

Undersøgelsen/Analysen

En analyse på nuværende tidspunkt vurderes til at ville beløbe sig til ca. 350.000 kr. Forvaltningen kan ikke pege på finansiering af arbejdet i det nuværende budget.

Analysen ville teknisk skulle foretages i samarbejde med Københavns Kommune og tage udgangspunkt i de på det tidspunkt allerede udførte analyser og tilgængelige viden.

En nærmere analyse fsva. fordelene og ulemperne ved indførelsen af en nulemissionszone specifikt på Frederiksberg i 2030 vurderes at skulle omfatte følgende elementer:

- En opsætning af forskellige scenarier for mulige nulemissionszoner, idet indholdet af en fremtidig lovgivning ikke kendes på nuværende tidspunkt
- En vurdering af zonen betydning for trafikafviklingen og mobiliteten
- Zonen betydning for klima- og miljøforhold
- Zonen betydning for infrastruktur (ladestrukturen, jf. ovenfor),
- Økonomi for brugerne/byen i zonen

Analysen bør også indeholde de juridiske forhold ved oprettelse af zonen herunder håndhævelse, hvilket dog vil være vanskeligt at sige noget om før lovgivningen er på plads.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

By-, Kultur- og Miljørådets vurderer ikke, at det vil være hensigtsmæssigt at igangsætte et arbejde med at analysere muligheder for nulemissionzone på Frederiksberg, da den eksisterende lovgivning på nulemissionszoneområdet ikke er tilstede. Rammerne for analysen - i forhold til, hvilken køretøjstyper, der måtte omfattes af en zone, dispensationer og undtagelser og øvrige regler i zonen - er idag ikke kendt, hvilket gør en analyse vanskelig. Den forventede udbredelse af elbiler (elbilerjerskabet, jf. sag om elbilstrategien) i 2030 vurderes heller ikke at understøtte ideen. Kommunalbestyrelsen

har endvidere allerede med vedtagelsen af ”Kommuneplantillæg Grøn Omstilling” tilkendegivet interesse for indførelse af nulemissionszoner.

Økonomi

En analyse vurderes at kunne udarbejdes for ca. 350.000 kr., hvilket forvaltningen ikke på nuværende tidspunkt kan pege på finansiering til.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, M, K

Bilag

KK beslut nulemission

Punkt 14: Opdatering af elbilstrategien

05.00.00-G01-235-22

Resume

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

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev bedt om at vurdere følgende tiltag:

- Mål om at andelen af elbiler i 2030 hæves til f.eks. 50, 55 eller 60 procent.
- Afstandsmål til ladestandere reduceres fra 250 m til 125 m undtaget i villaområder.
- Et nyt mål for nyindregistrerede nye elbiler på f.eks. 95 eller 100 procent i 2030.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at de generelle opdateringer af strategien samt mindre justeringer af målsætninger, initiativer og tekst under hvert indsatsområde godkendes,
2. at målsætning under indsatsområdet den private bilpark opdateres med målsætningen for 2025 "alle borgere har maksimalt 1 km til nærmeste offentligt tilgængelige lynladestander",
3. at målsætning under indsatsområdet den private bilpark opdateres med målsætningen for 2025 "der er mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- og plug-in hybridbil",
4. at initiativ for antallet af reserverede pladser til elbiler uden lademulighed ikke videreføres, og at det tilstræbes, at de nuværende reserverede pladser løbende omsættes til elbilspladser med ladestandere,
5. at målsætningen for indregistrerede elbiler i kommunen fastholdes på 40% i 2030.

Sagsfremstilling

Sagen følger op på sagen om opdatering af elbilstrategien, som Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 25. september 2023, med henblik på at sende elbilstrategien i en høring hos relevante interesseorganisationer. Den tidligere sagsfremstilling af sagen "Opdatering af elbilstrategien" er vedlagt som bilag.

Input fra interesseorganisationer på justering af elbilstrategien

Forvaltningen har sendt udkast af elbilstrategien til kommentering til en række interesseorganisationer, med særlig henblik på at få input til de fire forhold, som udvalget har drøftet på sidste møde. Invitationen er sendt til Dansk E-mobilitet, Concito, FDM, Rådet grøn omstilling, Rådet for bæredygtig trafik, Drivkraft Danmark, Elbilforeningen Danmark, Copenhagen Electric (Region Hovedstaden), De Danske Bilimportører, Dansk Erhverv, Dansk Industri, DTU (partner i FUSE) og FBLF (Foreningen for By og Landskabskultur Frederiksberg). Forvaltningen har modtaget tilbagemelding fra 8 af disse, hvoraf én ikke har ønsket at afgive kommentarer. I det følgende gennemgås de indkomne kommentarer og input med udgangspunkt i de fire forhold, som udvalget har bedt forvaltningen om en vurdering af. De indkomne input er desuden vedlagt som bilag til sagen.

Målsætning om andel elbiler i 2030

Forvaltningen har i den tidligere sagsfremstilling fremlagt Energistyrelsens fremskrivning af elbilejerskabet på nationalt plan (21% i 2030), som ligger væsentligt under den gældende målsætning om 40% i 2030 i elbilstrategien. Af de indkomne input nævner størstedelen, at målet på 40% ligger over både nuværende forventning og målsætning på nationalt plan, og flere mener derfor, at det kan blive meget svært at indfri en målsætning, der er højere, særligt med tanke på, at kommunen har meget få muligheder for at påvirke denne udvikling. Dansk Erhverv mener som den eneste, at målsætningen bør sættes op, for at efterleve "Elbilby nr. 1".

Forvaltningen vurderer fortsat, at målsætningen på 40% er ambitiøs, og at en højere andel vil være svært at indfri i 2030, samtidig med, at kommunen vil have begrænsede handlemuligheder for at kunne indfri dette mål. Målsætningen kan dog ændres til 50% i 2030, hvis der politisk er et ønske hertil, set i lyset af, at andre kommuner har dette mål, og at elbilsalget er stigende. Til orientering har andelen af elbiler ifølge Danmarks Statistik i månederne januar-november 2023 udgjort mellem 30%-52% af nyregistrerede personbiler i Frederiksberg Kommune.

Afstandsmål for ladestandere

I den tidligere sagsfremstilling har forvaltningen kvalificeret muligheden for at indføre et afstandsmål for ladestandere på 125 m og redegjort for, at forvaltningen ikke finder dette hensigtsmæssigt af hensyn til både praktiske og strategiske forhold. Forvaltningen har modtaget flere kommentarer vedr. afstandsmål. Her mener særligt Drivkraft Danmark og Dansk Erhverv, at et afstandsmål er en for rigid metodefremgang, og at der i stedet bør ses på det konkrete behov de enkelte steder. Dansk E-Mobilitet og Concito finder målsætningen på 250 m rimelig, og bakker dermed op om, at denne bevares. Forvaltningen har ikke modtaget input, der bakker op om et afstandsmål der er mindre end 250 m.

Forvaltningen vurderer fortsat, at et afstandsmål på 125 m er uhensigtsmæssigt, og at de indkomne input ikke giver anledning til en anden vurdering heraf.

Kapacitetsmål for ladestandere

I den tidligere sagsfremstilling har forvaltningen kvalificeret forslaget om en kapacitetsmålsætning på mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- eller plug-in hybridbil, og på dette tidspunkt drøftede forvaltningen ligeledes målsætningen med både DTU og Dansk E-mobilitet, der vurderede målsætningen fornuftig. Af de indkomne kommentarer vurderer Concito, at målsætningen forekommer høj (hermed menes mange ladepunkter for hver el- og plug-in hybridbil). Dansk E-Mobilitet finder målsætningen fornuftig, mens FDM og Dansk Erhverv fokuserer på vigtigheden i, at ladeinfrastrukturen udbygges der, hvor behovet er. Desuden påpeger både Drivkraft Danmark og DTU, at lynladere bør vægtes højere end faktor 4. I forhold til vægtningen af lynladere, er forvaltningen enige i, at en lynlader generelt bør vægtes højere end 4. Som beskrevet i den tidligere sagsfremstilling forventes det dog, at de køretøjer, som kommer udefra, og som oplader på Frederiksberg, typisk vil anvende lynladenetværket. Derfor giver antagelsen om lynladepunkter rum til de biler, som ikke medtages i beregningen herunder f.eks. varebiler.

Forvaltningen vurderer derfor, at den foreslåede målsætning om mindst 1 offentligt tilgængeligt ladepunkt for hver 8 el- eller plug-in hybridbil er en ambitiøs minimummålsætning for antal offentligt tilgængelige ladepunkter i byen, og at den giver rum til, at der løbende kan følges op på egentlig behov og placering. Dertil vurderer forvaltningen, at vægtningen for lynladere på 4 efterlader en del kapacitet til udefrakommende elbiler, herunder f.eks. besøgende, varebiler og taxier, som ikke indgår i beregningen.

Elbilsparkeringspladser uden lademulighed

I den tidligere sagsfremstilling er det foreslået, at det gældende initiativ om reservation af pladser til elbiler ikke videreføres, således, at der ikke reserveres yderligere bilparkeringspladser til elbiler uden lademulighed, og at de nuværende pladser løbende omsættes til pladser med lademulighed. Af de indkomne kommentarer bakker Concito og Dansk Erhverv op om at initiativet ikke videreføres, mens Dansk E-Mobilitet foreslår at lade initiativet fortsætte. FDM påpeger vigtigheden i, at det er let at finde ledig parkering efter endt opladning for optimal udnyttelse af ladeinfrastrukturen, men udtrykker ikke konkret holdning til initiativet. Flere af de hørte parter forholder sig ikke til dette initiativ.

Forvaltningen vurderer fortsat, at initiativet ikke bør videreføres, særligt med baggrund i den tidligere vurdering af økonomien forbundet med at fortsætte initiativet, samt at det tilstræbes, at pladserne løbende omsættes i takt med, at der omdannes det samme antal elbilspadser med ladestandere. Hvis det nuværende initiativ skal effektueres, vil det 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 indværende og kommende budgetter til yderligere reservationer af pladser til elbil uden lademulighed. Forslag om ikke at videreføre initiativet er beskrevet yderligere i den tidligere sagsfremstilling.

Øvrige kommentarer

Udover konkrete input til de ovenstående forhold, er der også indkommet øvrige kommentarer og input til elbilstrategien.

Concito anbefaler, at Frederiksberg Kommune arbejder aktivt for at genoplive lovforslaget om nulemissionszoner. Forvaltningen er meget opmærksom på muligheden for, på sigt, at kunne indføre nulemissionszoner. Frederiksberg Kommune har tidligere afgivet høringssvar til udkast til en lovændring af miljøbeskyttelsesloven, som skulle muliggøre indførelse af nulemissionszoner på sigt, og er også løbende i dialog med København, Århus, Odense og Aalborg kommuner om muligheden for at indføre nulemissionszoner. Forvaltningen er orienteret om, at arbejdet med en lovændring, der skal muliggøre indførelse af nulemissionszoner på nuværende tidspunkt ikke er opført på folketingets lovprogram for året 2023/2024. Der er således ikke umiddelbart initiativer på vej fra statslig side. Forvaltningen skal desuden anføre, at et beslutningsforslag fra SF om at gennemføre en kommunal analyse for indførelse af nulemissionszoner fra 2030 på Frederiksberg, koordineret med Københavns Kommune, forelægges Miljø- og Trafikudvalget på nærværende møde.

Derudover forslår Concito, at der arbejdes med at håndhæve krav om opladning. Der er i dag ikke krav om tilslutning ved ladestandere på offentlig vej i Frederiksberg Kommune. Forvaltningen er opmærksom på muligheden for at kræve at en bil er koblet til, men er samtidig betænkelig ved konsekvenserne ved at ændre skiltningen, som blandt andet vil betyde, at ladestik-symbolet skal fjernes, da dette ikke kan kombineres med kravet om tilslutning. Skiltningen vil derimod blive

mere kompleks og sværere at forstå. Til gengæld er der som udgangspunkt tidsbegrænsning ved alle ladestandere på offentligt vej i Frederiksberg Kommune, og forvaltningen vurderer derfor, at effekten ved at ændre restriktionen ikke vil være stor. Forvaltningen følger dog erfaringer fra øvrige kommuner løbende på dette område.

FDM, Drivkraft Danmark og Dansk Erhverv påpeger vigtigheden i konkurrence på lademarkedet og sikring af markedsdialog. Både konkurrencehensynet og behov for markedsdialog er fokusområder, som forvaltningen har arbejdet med løbende og senest i udbud af ladeinfrastruktur i det sidste halvår i 2023, ligesom det også fremover vil have fokus i forbindelse med udbud. FDM påpeger ligeledes et ønske om en indsats for boligforeninger. Information til boligforeninger er allerede beskrevet som initiativ i elbilstrategien, og forvaltningen vil kigge på, hvordan der kan være mulighed for at løfte dette initiativ yderligere.

Til orientering har De Danske Bilimportører fremlagt et forslag som de kalder "laderet", der skal kunne tvinge kommuner til at udbyde opsætning af ladeinfrastruktur foran en bolig, hvis en borger gør brug af laderetten, og ikke har adgang til egen parkering. Forvaltningen vurderer forslaget som det er fremlagt meget uhensigtsmæssigt, og vurderer, at den stort set opfyldte ladegaranti på maks. 250 m opfylder behovet om at bo i nærheden af en ladestander. Som flere af de øvrige parter også er inde på, er det vigtigere, at der opsættes tilstrækkeligt med ladestandere, og at det er muligt at finde en ledig ladestander.

DTU påpeger hensynet til elbiler udefra, som til en vis grad vil udnytte dele af ladekapaciteten i kommunen, men som for nuværende ikke er indregnet i målsætningen. Her kan forvaltningen henvise til argumentet om vægtningen af lynladere på 4, som netop efterlader en del kapacitet til elbiler udefra.

Supplerende justeringer til elbilstrategien

Udover de allerede præsenterede justeringer til strategien, som har været forelagt udvalget i sagen fra den 25. september 2023, har forvaltningen konsekvensrettet tal og tekst i udkast til ny elbilstrategi, for så vidt angår omstilling til elbusser og antal for indregistrerede elbiler. I efteråret 2023 er yderligere buslinjer i kommunen blevet omstillet til el, hvorfor status herfor er rettet i udkast til strategien. Dertil er der pr. januar 2024 kommet opdaterede tal for bilparken, hvorfor forvaltningen har konsekvensrettet disse tal, som også påvirker status for antal biler pr. ladepunkt.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Forvaltningen har gransket de indkomne kommentarer og input, og vurderer ikke at disse giver anledning til at justere i de tidligere indstillede justeringer af målsætningerne i strategien. Forvaltningen fastholder derved den tidligere vurdering af de fire forhold, som udvalget har bedt forvaltningen kigge på. Forvaltningen vurderer dertil, at det er relevant at opdatere udkast til en justeret elbilstrategi inden for de to forhold, hvor der er kommet nye tal for status på målsætningen.

Økonomi

Der er ikke afsat midler i indeværende eller kommende budgetter til finansiering af bilparkeringspladser til elbiler uden lademulighed.

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 jf. opgørelse for bilparken pr. ultimo 2022. 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, for at opfylde initiativet i 2023.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Kommunalbestyrelsen

I henhold til delegationsplanen sendes sagen ikke til Magistraten. Hvis udvalget tager beslutninger med økonomiske konsekvenser justeres behandlingsplanen.

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_V8

Bilag 5 - Udkast til opdatering af elbilstrategien_V8_med track-changes

Bilag 6 - Dagsordenspunkt Opdatering af elbilstrategien behandlet på mødet 25. september 2023

Bilag 7 - Input og kommentarer - samlet

Punkt 15: Godkendelse af Hastighedsplan 2023-30

05.00.00-G01-20-22

Resume

Forvaltningen har udarbejdet et forslag til hastighedsplan, som forelægges til Miljø- og Trafikudvalgets 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 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

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Malte Mathies Løcke, Ruben Kidde og Freja Fokdal) vedtog, at udkastet til Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

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

Mindretallet begærede sagen i Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,

at udkastet til Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse på mødet den 6. november 2023, idet udvalget anmodede forvaltningen om en vurdering af, hvad en generel nedsættelse af hastighedsgrænsen i byzone fra 50 km/t til 40 km/t vil betyde.

Det er forvaltningens vurdering, at en generel nedsættelse af hastighedsgrænsen ikke vil have væsentlig betydning for det reelle hastighedsniveau i byen, da gennemsnitshastigheden allerede ligger væsentlig under 40 km/t. Det vil dog forventeligt kunne betyde, at de højeste målte hastighedsværdier vil falde, hvilket igen vil medføre lavere 85%-fraktilværdier, som er de værdier, man generelt benytter i vurderingen af behovet for eventuelle hastighedsdæmpende tiltag. Derudover vil en nedsættelse betyde, at grænsen for, hvornår politiet kan udstede en bøde, vil være lavere, og dermed vil der forventeligt være en adfærdsændrende effekt ved nedsættelse af hastighedsgrænsen.

Erfaringen fra den løbende dialog, som forvaltningen har med borgerne om hastighed, viser også, at hastighedsgrænserne ofte bliver italesat som en faktor, der kan spille ind på trygheden. Det er forvaltningens vurdering, at lavere hastighedsgrænser kan have en positiv indflydelse på følelsen af tryghed for borgerne. Utryghed omkring hastighed fylder ofte mere ved samtaler med borgerne end den reelle målte hastighed.

Københavns Kommune har i deres tilgang til en generel nedsættelse af hastigheden med 10 km/t haft afsæt i trafikens CO₂-bidrag, hvorved de antager, at en hastighedsnedsættelse vil betyde mindre bilkørsel og dermed overflytning til andre transportformer som cykel og kollektiv trafik. Forvaltningen har ikke foretaget en egentlig vurdering af, om dette også vil gøre sig gældende på Frederiksberg, men forvaltningen vurderer dog umiddelbart bidraget som værende lille. Generelle lavere hastigheder vil dog formentlig have en positiv effekt på antallet af støjbelastede borgere i byen og dermed indirekte en sundhedsmæssig positiv effekt.

Endelig vil en generel nedsættelse af hastighedsgrænsen betyde, at der ikke er behov for lokale skiltninger med 40 km/t, og dermed ville det medføre en ikke ubetydelig økonomisk besparelse. En generel nedsættelse betyder ikke, at der ikke kan indføres højere hastighedsgrænser på udvalgte strækninger, hvor det vurderes hensigtsmæssigt som f.eks. på den ydre del af Roskildevej, hvor den nuværende hastighedsgrænse på 50 km/t kan bevares. Det er dog fortsat forvaltningens vurdering, at der ikke på nuværende tidspunkt er lovhjemmel til en generel hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t.

Forvaltningen kan tilføje, at indkøb og opstilling af ét skilt koster ca. 5.000 kr. Som eksempel på, hvad en enkelt strækning kan koste, er Falkoner Allé, fra Gammel Kongevej til Ågade, i alt ca 1.200 m, beregnet. Det anslås, at det, med indkøb og opsætning af alle skilte, vil koste i omegnen af 140.000 kr. Det bemærkes, at der skal opsættes et skilt hver gang, der er en sidevej, der munder ud til Falkoner Allé. For kortere vejstrækninger med færre sideveje vil omkostningerne blive betydeligt mindre.

Tidligere sagsfremstilling (6. november 2023)

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse på mødet den 30. oktober 2023. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

Tidligere sagsfremstilling (30. oktober 2023)

Sagens historik

Forvaltningen trak sagen fra dagsordenen den 21. august 2023, idet der var væsentlige oplysninger i planudkastet (bilaget), som ikke fremgik af selve sagsfremstillingen. Aktuelle sagsfremstilling er justeret i overensstemmelse med planudkastets indhold.

Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 17. maj 2021, at der skulle udarbejdes en hastighedsplan for Frederiksberg Kommune på baggrund af forslag fra daværende 2. viceborgmester Michael Vindfeldt (A), kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe (A), rådmand Thyge Enevoldsen (Ø), daværende rådmand Lone Loklindt (B), kommunalbestyrelsesmedlem David Munis Zepernick (B) og forhenværende kommunalbestyrelsesmedlem Thomas Baark (B). Beslutningen indeholder desuden, at hastighedsplanen skal indeholde en systematisk kortlægning af de trafikale forhold, trafik- og hastighedsmålninger (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 specifik 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; omkring 32 km/t - og dermed 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 for nogle føre til følelsen af utryghed i trafikken - herunder specielt de bløde trafikanter. Det er derfor 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 gennemskuelse ved at anvende de samme løsninger og skiltninger i sammenhængende områder, så bilisterne ikke forvirres over forskellige hastighedsrestriktioner i det område, de færdes i. F.eks. skal veje med samme karakter typisk have samme hastighedsdæmpende udtryk.

Hastighedsplanens tilgang

I hastighedsplanen arbejdes der med en prioriteret indsats i tre trin:

1. 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.
2. Derefter er der fokus på at få byens boligområder inddelt og vurderet. Hastighedsgrænsen foreslås her skiltet ned til 30 eller 40 km/t.
3. Til sidst ses på byens trafikveje, hvor det foreslås at gennemgå trafikvejene med henblik på, at nogle kan skiltes til 40 km/t og andre indrettes, så det sikres, at den generelle hastighedsgrænse overholdes. Der skal i dette tiltag udarbejdes en trafikal analyse af hver enkel strækning til en vurdering af, hvorvidt der skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger som for eksempel bump og indsnævring af kørebanebredderne.

For at sikre den rigtige proces kræves en tæt dialog med politiet og Vejdirektoratet for at få indhentet de nødvendige godkendelser.

Herudover kan der også arbejdes for at nedsætte den generelle hastighedsgrænse på byzonetavlen. Ændring af byzonetavlen vil minimere antallet af skilte, der skal opsættes, og medføre bedre overblik og en mere generel adfærdsændring. Ved en generel nedsættelse af hastigheden fra 50 km/t til 40 km/t skal der ses på, om der er strækninger blandt de primære trafikveje, hvor en højere hastighed kan accepteres - f.eks. den ydre del af Roskildevej, der er facadeløs.

Derudover er det vigtigt at sikre, at hastighedsdæmpende tiltag ikke indirekte medfører en overflytning af trafik til andre veje, hvorfor veje inden for et afgrænset område, nødvendigvis skal vurderes som en helhed.

Københavns Kommune arbejder også med at nedsætte hastighedsgrænserne 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.

På nuværende tidspunkt har Københavns Kommune fået politiets samtykke til etablering af 40 km-zoner i to zoner i boligområderne i Valby og Vanløse (på Jernbane Allé) samt på følgende strækninger: Peter Bangs Vej (fra O2 til kommunegrænsen), Borups Allé (fra Hillerødgade til kommunegrænsen) og Godthåbsvej (fra O2 til kommunegrænsen). Det bemærkes, at København Kommunes afsæt for nedsættelse af hastigheden primært er at opnå en reduktion i transportens CO₂-udledning.

Det skal hertil bemærkes, at det gennemsnitlige hastighedsniveau på Frederiksberg generelt ligger relativt lavt (32 km/t). En nedsættelse af hastighedsgrænsen fra 50 km/t til 40 km/t forventes derfor ikke at betyde en tilsvarende reduktion i gennemsnitshastighederne, men vil formentlig give en øget tryghed. Ligeledes forventes der ikke en hørbar ændring i støjniveauerne generelt. De højeste hastigheder ses i ydertimerne, hvor trafikken er mindst intensiv, og i disse perioder kan en nedsættelse af hastighedsgrænsen formentlig få en mindre betydning for en lavere støjbelastning. Forhold, der har betydning for vejtrafikstøjen, er støj fra motoren og fra dækkene afhængigt af belægningens kvalitet. Derudover betyder vejenes topografi, fordelingen af køretøjstyper, hvor det især er andelen af tung trafik, der har stor betydning, ligesom acceleration og deceleration har betydning herfor.

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. Eksekveringen vil kræve en fokuseret indsats med god dialog og samarbejde med politiet med henblik på godkendelse af tiltagene - samt dialog med hhv. Vejdirektoratet og Københavns Kommune.

Økonomi

Denne sag har ikke i sig selv ingen økonomiske konsekvenser. Ved konkrete fremtidige beslutninger på enkeltstrækninger vil der eventuelt skulle afholdes midler til ny skiltning. I de konkrete tilfælde vil der blive taget stilling til, om skiltningen kan afholdes inden for skilte- og afmærkningskontoen, eller om det kræver supplerende midler.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Indstilling 21. august 2023, pkt. 128:

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at udkastet til Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 21. august 2023, pkt. 128:

Sagen blev trukket fra dagsorden af forvaltningen.

Indstilling 30. oktober 2023, pkt. 167:

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 30. oktober 2023, pkt. 167:

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 6. november 2023, pkt. 188:

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at udkastet til Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 6. november 2023, pkt. 188:

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Bilag

Hastighedsplan2023-30_udkast

Punkt 16: Endelig vedtagelse af Mobilitetspolitik

05.00.00-P00-1-19

Resume

Miljø- og Trafikudvalget besluttede den 8. maj 2023 at sende udkast til mobilitetspolitik for Frederiksberg i fire ugers offentlig høring. Høringen er afsluttet, og mobilitetspolitikken fremlægges med denne sag til endelig beslutning. Høringen har ikke givet anledning til ændringer i selve mobilitetspolitikken, men der er i sagen forslag til et par mindre administrative opdateringer.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller, at resultatet af høringen tages til efterretning og udkast til mobilitetspolitikken godkendes med de faldne bemærkninger. Herudover arbejder forvaltningen videre med tiltag om erhvervstransport og forelægger en sag herom for udvalget senere i år.

Indstilling

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

at resultatet af høringen tages til efterretning og udkast til mobilitetspolitikken godkendes med de faldne bemærkninger.

Sagsfremstilling

Den 20. november 2023 tilbagesendte Magistraten sagen til Miljø- og Trafikudvalget, idet forvaltningen blev anmodet om at følge op på følgende tre forslag:

Forslag 1. "Det biasfri byrum" skal indarbejdes på s. 10 i mobilitetspolitikken, idet det har sammenfald med ændringer i andre politikker.

På s. 10 i udkast til mobilitetspolitikken foreslås indsat en henvisning til udkast til Bystrategien og 'biasfri byrum', jf. bilag 5:

Mobilitetspolitikken vedrører både de overordnede rammer og retning for mobiliteten på Frederiksberg, men også samspillet mellem transportformerne, byens rum, tilgængelighed for alle men særligt for børn, ældre og borgere med handicap. Mobilitetspolitikken støtter derved op om at arbejde bevidst med særlige målgrupper i udformningen af byens rum, i retning mod biasfrie byrum, som indgår i forslag til Frederiksberg Bystrategi 2024.'

Forslag til bystrategien er i offentlig høring med planlagt politisk vedtagelse i starten af 2024.

Forslag 2. "Tydeliggørelse af at mobilitet ikke alene omhandler fysisk tilgængelighed, men også psykisk tilgængelighed."

Udkast til mobilitetspolitikken anvender begrebet tilgængelighed uden at definere, om det er fysisk eller psykisk tilgængelighed, idet alle aspekter af tilgængelighed på vejarealerne er omfattet af mobilitetspolitikken. Tilgængelighed indgår i målsætningerne med relation til fokusområdet 'Det skal være nemt, trygt og sikkert at færdes i trafikken' samt i den tilhørende tekst om dette fokusområde - plus i afsnittet 'Sammenhæng med andre planer'.

På side 10 'Sammenhæng med andre planer' står 'Udkast til Handicappolitikken 2023-26 har bl.a. fokus på at byen er fysisk tilgængelig, også for borgere med et handicap og på at byen skal rumme alle, og alle skal have adgang til byens rum'. Sætningen foreslås ændret til 'Udkast til Handicappolitikken 2023-26 har bl.a. fokus på at byen er tilgængelig, at byen skal rumme alle, og alle skal have adgang til byens rum', jf. bilag 5.

Forslag 3 "Fællesbiler prioriteres over alm. bilisme, de skal sidestilles."

Prioriteringen i trafikhierarkiet tager afsæt i Frederiksbergstrategien og Kommuneplanen. Trafikhierarkiet er grundlaget for mobilitetspolitikens vision, målsætninger og principper, og det er en del af grundlaget for den dialog, der var på temamøde 3 om mobilitetspolitikken. Sidestilling af delte biler og individuelle (el)biler vil derfor være en grundlæggende ændring af den forudsætning, som udkast til mobilitetspolitikken er udarbejdet på og således det forelagte udkast.

Trafikhierarkiet foreslås på den baggrund fastholdt i den forelagte form, hvor delte biler prioriteres over individuelle (el)biler.

Tidligere sagsfremstilling (Magistraten d. 20. november 2023):

På baggrund af de faldne bemærkninger på Miljø- og Trafikudvalgets møde d. 6. november 2023, tilføjes nedenstående ændringer til mobilitetspolitikken i forbindelse med godkendelsen i Magistrat og Kommunalbestyrelse:

- Vision s. 3: I punkt 1 tilføjes ", og trængslen er reduceret"
- Vision s. 3: I punkt 4 tilføjes ", " efter metro (og et "og" slettes) samt ", og BRT løsninger er undersøgt"

Ændringer er visualiseret i bilag 4 og indsættes i mobilitetspolitikken efter endelig vedtagelse.

Tidligere sagsfremstilling (Miljø- og Trafikudvalget d. 6. november 2023)

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse på mødet den 30. oktober 2023. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

Tidligere sagsfremstilling (30. oktober 2023)

Sagens historik

Det daværende By- og Miljøudvalg besluttede den 11. marts 2019 at igangsætte udarbejdelsen af en mobilitetspolitik for Frederiksberg. Mobilitetspolitikken sætter rammen for den fremtidige mobilitet på Frederiksberg. Det blev samtidig besluttet, at mobilitetspolitikken også skulle omhandle mobiliteten for ældre og borgere med handicap samt indeholde et trafikhierarki.

Miljø- og Trafikudvalget vedtog efterfølgende den 8. maj 2023, at udkast til mobilitetspolitikken, med de faldne bemærkninger, kunne sendes i fire ugers offentlig høring. Udkast til den version af mobilitetspolitikken, som har været sendt i høring, findes i bilag 1.

Høring og ændringer i udkast til mobilitetspolitik for Frederiksberg

Mobilitetspolitikken har været i høring i perioden den 26. maj 2023-22. juni 2023. Forvaltningen har modtaget 12 høringssvar. Der er heriblandt høringssvar fra Seniorrådet, Handicaprådet, Movia og Rådet for bæredygtig trafik. Høringssvarene kan ses i fuld længde i bilag 2. De indkomne høringssvar omhandler i nogen grad det specifikke indhold i det fremlagte udkast til mobilitetspolitik, men indeholder i højere grad beskrivelser af konkrete oplevelser eller forslag til handlinger. Høringssvarene understøtter i høj grad indholdet i flere af principperne samtidig med, at de understreger nødvendigheden af at sætte rammer og retning for arbejdet med mobiliteten på Frederiksberg. Flere høringssvar nævner ældres oplevelse af mobiliteten på Frederiksberg.

Høringssvarene kan inddeles i temaer og er kommenteret i dybden af forvaltningen i bilag 3. Temaerne er:

- Udkast til Mobilitetspolitikens indhold – generelt
- Tryghed og adfærd
- Fodgængere
- Cyklister og cyklistadfærd
- Kollektiv trafik (metro, S-tog og bus)
- Biler
- Konkrete steder
- Anbefalinger og eksempler fra andre steder
- Ønsker at deltage fremadrettet

Høringssvarene giver samlet set ikke anledning til ændringer i udkast til mobilitetspolitikken, idet flere af de efterspurgte elementer allerede indgår i udkastet eller omhandler emner, der ligger uden for mobilitetspolitikken eller hos andre aktører end kommunen. De konkrete input, der også er indløbet i forbindelse med høringssvarene, følges op af forvaltningen.

Forvaltningen foreslår følgende mindre ændringer i udkast til mobilitetspolitik for Frederiksberg:

- På side 6 og 12 opdateres med en tydeligere reference til TU (Transportvaneundersøgelsen, DTU)
- På side 10 opdateres status på de planer, der ved behandlingen i maj, var i udkast.

Handlinger og opfølgning

Implementering af mobilitetspolitikken for Frederiksberg forudsætter, at der arbejdes efter principperne for planlægning i kommende projekter i byen, og at tiltagene indarbejdes i disse projekter - og/eller der kan afsættes et selvstændigt budget hertil. Mobilitetspolitikken vil danne grundlag, når der udformes vej- og mobilitetsprojekter samt ved udmøntning af f.eks. trafikikkerhedspuljen og implementering af DK2020 klimaplanen. Opfyldning af målsætningerne forudsætter dog også konkrete målrettede indsatser - herunder både mindre og større projekter, der f.eks. ændrer på indretningen af vejarealer for at forbedre forholdene for fodgængere, cyklister og kollektiv trafik, adfærds-kampagner, som understøtter både tryghed, sikkerhed og tydeliggør muligheder for transportmiddelvalg blandt trafikanter i alle aldre samt analyser. Målrettede indsatser vil kræve, at der afsættes et selvstændigt budget hertil. Flere indsatser skal ligeledes forankres og koordineres på tværs af forvaltningsområder.

Det beskrives i mobilitetspolitikken, at den følges op med en årlig status for målsætningerne og forslag til handlinger. Opfølgning af status for enkelte af målsætningerne forudsætter, at de enten kan indgå i den eksisterende borgerundersøgelse, der udføres hvert andet år, eller at der afsættes budget hertil. I forbindelse med vedtagelsen af Budget 2024 er der afsat midler til "grøn omstilling og mere biodiversitet". En del af denne pulje vil eventuelt kunne bruges til realisering af grønne mobilitets tiltag.

Forvaltningen vil på den baggrund fremlægge en sag for udvalget primo 2024 med forslag til selvstændige handlinger, som opfølgning på mobilitetspolitikken.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at mobilitetspolitikken sætter retning og ramme for at integrere arbejdet med mobiliteten på Frederiksberg frem mod 2030 samtidig med, at politikken understøtter andre gældende politikker, strategier og planer, heriblandt Frederiksbergstrategien, Kommuneplan 21, temarevision "grøn omstilling" og DK2020-klimaplanen. Det vurderes endvidere, at politikens vision, trafikhierarki og målsætninger ved implementering kan medvirke til at gøre det lettere og mere attraktivt at vælge aktiv og bæredygtig transport. Anvendelse af principperne vurderes at bidrage til at give borgere og brugere af byen god mobilitet og samtidig en god oplevelse af Frederiksberg.

På baggrund af en screening af målsætningernes effekt er det forvaltningens vurdering, at opfyldelse af målsætningerne i mobilitetspolitikken vil kunne indfri den reduktion i kørt km, som DK2020-klimaplanen har sat for at opnå en reduktion af CO₂-udledningen. Målsætningerne vil derudover understøtte beslutningen om, at Frederiksberg skal være CO₂-neutral i 2030. Samtidig kan målsætningerne danne grundlag for at opjustere klimaplanens forudsætninger for at reducere det fremskrevne antal kørt km i bil i næste revision af DK2020-klimaplanen.

Det er endvidere forvaltningens vurdering, at implementering af udkast til Mobilitetspolitik for Frederiksberg forudsætter, at der arbejdes med principperne i politikken i de kommende projekter i byen, samt at der defineres selvstændige handlinger som opfølgning på politikken, som fremlægges i en sag for udvalget primo 2024.

Økonomi

Sagen har i sig selv ikke økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, kommunalbestyrelsen.

Historik

Indstilling 30. oktober 2023, pkt. 166

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller at resultatet af høringen tages til efterretning og udkast til mobilitetspolitikken godkendes.

Beslutning i Miljø- og Trafikudvalget 30. oktober 2023, pkt. 166

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 6. november 2023, pkt. 187:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller at resultatet af høringen tages til efterretning og udkast til mobilitetspolitikken godkendes.

Indstilling 20. november 2023, pkt. 317:

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

at resultatet af høringen tages til efterretning og udkast til mobilitetspolitikken godkendes med de faldne bemærkninger.

Bilag

Bilag 1 - Udkast til mobilitetspolitik - version som var i høring

Bilag 2 - Samlede høringssvar vedr. udkast til mobilitetspolitik

Bilag 3 - Opsamling på offentlig høring af udkast til mobilitetspolitik

Bilag 4 - Mobilitetspolitik s. 3 - ændringer efter MTU 061123

Bilag 5 - ændringer til s.10 - sammenhæng med andre planer

Punkt 17: Cykelsti på Jens Jessens Vej - resultat af borgerdialog

05.04.06-P20-2-22

Resume

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

Beslutning

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard og Malte Mathies Løcke) stemte for projektforslag 1.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Ruben Kidde og Freja Fokdal) stemte for projektforslag 2.

Mindretallet begærede sagen i Kommunalbestyrelsen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

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

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 6. november 2023 sagen efter drøftelse, idet udvalget ønskede mulighederne for en dobbeltrettet cykelsti samt en ensretning af Jens Jessens Vej belyst samt mulighed for fornyet høring, hvis udvalget vurderer dette relevant.

Forvaltningen har vurderet de to nye løsningsforslag:

1: Dobbeltrettet cykelsti på Jens Jessens Vej

Jf. "Cirkulære om etablering af dobbeltrettede cykelstier langs vej" skal dobbeltrettede cykelstier i bymæssig bebyggelse anlægges i mindst 2,5 meters bredde, og der skal etableres en rabat med en bredde på 1 meter mellem cykelstien og kørebanelen. Etablering af dobbeltrettet cykelsti vil derfor ikke kunne frigive tilstrækkelig med plads til at kunne etablere 90 graders parkering i den ene side og længdeparkering i den anden side. Løsningen vil derfor ikke kunne bidrage til ekstra bilparkeringspladser.

Derudover er dobbeltrettede cykelstier generelt trafikikkerhedsmæssigt problematiske i kryds. Dette skyldes især, at bilisterne (både krydsende, højresvingende og venstresvingende fra modsatte side) ikke altid er opmærksomme på, at der kan komme cyklister fra den "forkerte" side. Særligt koblingen til krydset Jens Jessens Vej/Peter Bangs Vej vurderes at være problematisk. En dobbeltrettet cykelsti langs vestsiden af Jens Jessens Vej (i samme side som Frederiksberghallerne) vil betyde, at koblingen til Boldstien ville blive forbedret, da cyklister ikke skal krydse vejen. Derimod ville cykeltrafikken fra Troels-Lunds Vej være nødsaget til at krydse vejen, med mindre der også etableres dobbeltrettet cykelsti her i samme side. Forvaltningen kan derfor af trafikikkerhedsmæssige årsager ikke anbefale en løsning med etablering af dobbeltrettet cykelsti på Jens Jessens Vej.

2: Ensretning af Jens Jessens Vej

Forvaltningen vurderer, at en eventuel ensretning af Jens Jessens Vej i sydlig retning er mest hensigtsmæssig, da trafikken mod syd er større end trafikken mod nord. Derudover er Jens Jessens Vej betjent af Frederiksbergbus nr. 72, som kører i sydlig retning, hvilket betyder, at bussen derved ikke skal omlægges. Trafikken bliver dermed mindst påvirket ved ensretning mod syd.

En ensretning af Jens Jessens Vej - uanset retning - vil medføre øget trafik på de omkringliggende veje. Forvaltningen har med udgangspunkt i trafiktællinger fra området vurderet, at en ensretning af Jens Jessens Vej i sydlig retning vil øge trafikken på den nordlige del af Marielystvej med ca. 200 ekstra køretøjer om dagen, og på Hoffmeyersvej (mellem Peter Bangs Vej og Troels-Lunds Vej) med ca. 400 ekstra køretøjer om dagen, hvilket her er en forøgelse af trafikmængden på ca. 30%. Derudover er det vurderingen, at trafikken på Troels-Lunds Vej forbi Johannesskolen og Søndermarksskolen vil stige med ca. 450 ekstra køretøjer om dagen, hvilket svarer til ca. 85 ekstra biler i tidsrummet mellem kl. 7.00 og 8.00. Dette vil bidrage til øget trafikbelastning omkring skolerne, hvilket kan øge utrygheden for eleverne.

En ensretning af Jens Jessens Vej i sydlig retning vil herudover betyde, at trafikken fra Troels-Lunds Vej ikke kan køre mod nord ad Jens Jessens Vej og derfor skal vende i svinget, hvor Troels-Lunds Vej møder Jens Jessens Vej, hvilket vil være problematisk pga. snævre forhold. Dette bevirker desuden, at der ikke vil være plads til at etablere et krydsningspunkt for de bløde trafikanter til og fra Boldstien, som det er skitseret i forslag 1 og 2.

Forvaltningen har undersøgt, hvorvidt en ensretning af Jens Jessens Vej vil kunne øge antallet af bilparkeringspladser langs vejen. Det er ikke muligt at have 90 graders parkering på ensrettede veje (hvor vejbredden typisk er 3,5 m.), da det ikke er muligt at tilvejebringe det nødvendige manøvreareal på 6 meter. Etablering af skråparkering (45 graders parkering) reducerer det nødvendige manøvreareal til ca. 3,5 m., og kan derfor anvendes på ensrettede veje. Forvaltningen har derfor undersøgt en løsning, hvor Jens Jessens Vej ensrettes, og hvor der etableres skråparkering i den ene side af vejen og længdeparkering i modsatte side. Det er forvaltningens vurdering, at løsningen vil kunne tilvejebringe ca. 93 bilparkeringspladser, hvilket svarer til antallet af bilparkeringspladser i løsningsforslag 1, hvor der etableres 90 graders parkering i den ene side af vejen og ingen parkering i modsatte side. Dette skyldes, at skråparkeringen, som 45 graders parkering, ca. fylder 30 pct. mere end bilparkeringspladser etableret som 90 graders parkering. Det er ikke muligt at etablere cykelstier med skråparkering i begge side, da vejen er for smal.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering af de to nye løsningsforslag

Forvaltningen vurderer, at hverken en løsning med dobbeltrettet cykelsti eller ensretning af biltrafikken bidrager positivt til vejens indretning og funktion i forhold trafikikkerhed, og de to løsningsforslag tilfører desuden ikke ekstra bilparkeringspladser. Forvaltningen anbefaler på baggrund heraf, at der arbejdes videre med projektforslag 1, hvor der etableres 90 graders parkering i den ene side, og som er det løsningsforslag, hvor der bevares flest bilparkeringspladser. Det er ligeledes projektforslag 1, som flest har tilkendegivet opbakning til i borgerdialogen.

Tidligere sagsfremstilling (6. november 2023)

Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 25. september sagen, idet udvalget ønsker en besigtigelse. Besigtigelsen fandt sted mandag den 6. november 2023.

Tidligere sagsfremstilling (25. september 2023)

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

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

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

Projektforslag

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

	Eksisterende forhold	Projektforslag 1 (med 90 graders parkering i den ene side)	Projektforslag 2 (med længdeparkering i begge sider)
Kørebanebredde	6,7 m	6,0 m	6,0 m
Cykelstibredde	-	2,0-2,2 m	2,3 m
Fortovsbredde	ca. 2,6 m	2,0 m	2,0-2,2 m

Bilparkeringspladser	111 stk.	92 stk. med forbehold for endelig detailprojektering	82 stk. med forbehold for endelig detailprojektering
Vejtræer	0 stk.	2 stk. (med forbehold for ledninger i jorden)	2 stk. (med forbehold for ledninger i jorden)
Fordele		Ingen risiko for konflikt mellem cyklister og åbne bildøre. Lille reduktion i antallet af bilparkeringspladser. God bredde på parkeringsbåsene. Flere træer.	Bred cykelsti og dermed øget tryghed, trafiksikkerhed og komfort. Gode oversigtsforhold ved parkering da denne udføres som parallelparkering. God bredde på parkeringsbåsene. Flere træer.
Ulemper		Smallere fortove og smal cykelsti. Dårlige oversigtsforhold ved bakning fra parkeringspladserne med 90 graders parkering.	Smallere fortove. Færre bilparkeringspladser.

Besvarelse af udvalgets ønsker til uddybning

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

Trafiksikkerhed

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

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

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

Bilparkering

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

Begge projektforslag medfører en reduktion i antallet af bilparkeringspladser, hvilket vil gøre det sværere at finde en ledig bilparkeringsplads, særligt i de perioder, hvor der er arrangementer i Frederiksberghallerne og på boldbanerne, og hvor

der derfor er ekstra stort pres på parkeringen. Forvaltningen har på ny undersøgt muligheden for erstatningsparkeringspladser og vurderer forsat, at det ikke er muligt at etablere konventionelle erstatningsparkeringspladser ved eksempelvis at lave knaster eller lignende på sideveje i området, ligesom det af hensyn til træernes rødder f.eks. ikke er muligt at etablere parkeringspladser i det grønne midterareal på Troels-Lunds Vej. Leje af private bilparkeringspladser eller inddragelse af kommunale arealer, som i dag anvendes til private forhaver, som det eksempelvis er tilfældet på flere af sidevejene i området, kan ikke anbefales, idet det dels vil være forbundet med en permanent driftsudgift og dels vil reducere et grønt areal. Eventuel leje eller etablering af erstatningsparkeringspladser kan herudover ikke afholdes inden for den eksisterende anlægsøkonomi, og forvaltningen kan ikke pege på finansiering i det nuværende budget. Det vil i så fald være nødvendigt at afsætte særskilte midler til formålet.

Træer

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

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

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

Resultat af borgerdialog

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

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

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

Proces- og tidsplan

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

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

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

Cykelstiprojektet betyder, at antallet af bilparkeringspladser reduceres, hvilket medfører, at det bliver sværere at finde en ledig bilparkeringsplads, når der er arrangementer i Frederiksberghallerne og på boldbanerne, og hvor der er ekstra stort pres på bilparkeringen. Det er forvaltningens vurdering, at det ikke er muligt at etablere kompenserende

bilparkeringspladser i nærområdet. Forvaltningen vurderer dog, at der til dagligt - når der ikke er arrangementer eller et stort aktivitetsniveau - er en overkapacitet af bilparkeringspladser langs vejen. Dette understøttes af kommunens undersøgelse af belægningsgraden i kommunen, hvor området, som bl.a. omfatter Jens Jessens Vej, har den laveste belægningsgrad for hverdage i kommunen. Derudover har forvaltningen en forventning om at cykelstierne vil bidrage til, at antallet af cyklister vil stige, da det vil blive mere trygt at tage cyklen til skole og fritidsaktiviteter, og at det derfor i et vist omfang vil reducere presset på bilparkeringspladserne.

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

Økonomi

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

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

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Indstilling 25. september 2023, pkt. 158:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der træffes beslutning om valg af cykelstiløsning på Jens Jessens Vej med baggrund i ét af de i sagen to beskrevne projektforslag.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 25. september 2023, pkt. 158:

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

Indstilling 6. november 2023, pkt. 185:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der træffes beslutning om valg af cykelstiløsning på Jens Jessens Vej med baggrund i ét af de i sagen to beskrevne projektforslag.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 6. november 2023, pkt. 185:

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Udvalget ønsker mulighederne belyst for en dobbeltradede cykelsti samt en ensretning af Jens Jessens Vej og mulighed for fornyet høring, hvis udvalget vurderer dette relevant.

Bilag

Projektforslag 1_Cykelsti med 90 graders parkering

Projektforslag 2_Cykelsti med længdeparkering

Miljø- og Teknikudvalget 12.06.23, Cykelsti på Jens Jessens Vej

Høringsmateriale fra høringsportalen

FIU høringssvar

Punkt 18: Orientering om brugerundersøgelse af offentlige legepladser 2022/23

04.03.00-G01-94-23

Resume

I forbindelse med disponering af puljen til offentlige legepladser i 2022 udtrykte det daværende Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalg interesse for tal for benyttelse af legepladserne. Forvaltningen har gennemført en brugerundersøgelse af legepladserne fra medio 2022 - medio 2023. Konklusionen er positiv, idet der er en høj grad af benyttelse og en generel tilfredshed med de offentlige legepladser i Frederiksberg Kommune. Sagen forelægges til udvalgets orientering.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog orientering om brugerundersøgelse af offentlige legepladser i Frederiksberg Kommune til efterretning.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at orientering om brugerundersøgelse af offentlige legepladser i Frederiksberg Kommune tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I forbindelse med behandling af disponering af pulje til offentlige legepladser i 2022 udtrykte det daværende Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalg interesse for at få tal for benyttelse af de legepladser, som puljen omfatter. På den baggrund har forvaltningen i perioden juni 2022 til og med september 2023 gennemført en brugerundersøgelse af offentlige legepladser i Frederiksberg Kommune. I denne sag præsenteres konklusionerne af undersøgelsen. Rapporten er vedlagt som bilag 1.

Brugerundersøgelsen blev udført ved hjælp af skiltning på legepladserne med en QR-kode, som ledte brugerne til et digitalt spørgeskema. Udover skiltningen på de enkelte legepladser blev der gjort opmærksom på undersøgelsen via infoannoncer og via kommunens facebook-side.

Det fremgår af brugerundersøgelsen, hvor 353 svarede, at brugerne generelt er flittige brugere af de offentlige legepladser, og at de er tilfredse med opholdsmulighederne.

De væsentlige pointer er:

- Brugerne af de offentlige legepladser benytter legepladserne hyppigt, idet knap 40 pct. benytter legepladserne mere end fem gange om måneden; det vil sige mere end én gang om ugen.
- Brugernes besøg varer generelt relativt lang tid ad gangen, da mere end 50 pct. af alle legepladsbesøg varer mere end 30 minutter, og mere end 15 pct. af besøgene varer i mere end en time.
- Legepladsbesøgene foregår i løbet af hele ugen, idet 44 pct. af brugerne benytter legepladserne på både hverdage og i weekender.
- Der er en stor tilfredshed med opholdsmulighederne på legepladserne, idet mere end 70 pct. svarer, at de er "tilfredse" eller "meget tilfredse" med opholdsmulighederne.
- Der er mange gode idéer og brugbare kommentarer, som kan være til nytte ved kommende legepladsrenoveringer.
- Det er de gængse legeredskaber som gyng, rutsjebane, klatring og sandleg, der scorer højest på spørgsmål om favoritredekskaber. Besvarelserne tyder dog også på, at især ikoniske redskaber er populære, som f. eks. togene på toglegepladsen på Femte Juni Plads.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at resultatet af undersøgelsen viser en god tilfredshed med de offentlige legepladser, idet der er en hyppig grad af benyttelse med relativt lange besøg. Ud over tallene for benyttelse er der også indkommet en del bemærkninger og idéer til de enkelte legepladser. Det er forvaltningens vurdering, at disse bemærkninger og idéer med fordel kan inddrages ved disponering af puljen til de offentlige legepladser i de kommende år. Kommentarerne går både på idéer til redskaber, tryghed og sikkerhed samt på opholdsmuligheder og muligheder for at søge skygge.

Økonomi

Brugerundersøgelsen blev udført ved hjælp af skiltning på legepladserne med en QR-kode, som ledte brugerne til et digitalt spørgeskema. Der har ikke været brugt eksterne konsulenttydelser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1 Brugerundersøgelse af offentlige legepladser i Frederiksberg Kommune

Punkt 19: Anlægsbevilling og disponering af pulje til bynatur og biodiversitet 2024

04.01.00-G01-202-23

Resume

Med vedtagelsen af budget 2023 er der afsat 1,5 mio. kr. årligt i perioden 2023-2026 med henblik på at forbedre vilkårene for biodiversiteten i byen. I 2024 er det forventningen, at budgettet vil blive anvendt til at fortsætte arbejdet med at styrke bynaturen og biodiversiteten ved konkrete begrønningstiltag i byen, styrkelse af byens grønne korridorer og konkrete indsatser til at øge biodiversiteten i eksisterende anlæg. Med denne sag forelægges forslag til udmøntningen af puljen for 2024.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

1. at der meddeles anlægsbevilling for puljemidler på 1,5 mio. kr. til realisering af kommunens strategi for bynatur og biodiversitet i 2024 finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2024, og
2. at puljemidlerne disponeres som beskrevet i sagen inklusive 112 t.kr. afsat til afledt drift.

Udvalget bad herudover om en besigtigelsestur, sammen med Det Grønne Råd, af en række biodiversitetsprojekter til foråret i blomstringssæsonen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der meddeles anlægsbevilling for puljemidler på 1,5 mio. kr. til realisering af kommunens strategi for bynatur og biodiversitet i 2024 finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2024, og
2. at puljemidlerne disponeres som beskrevet i sagen inklusive 112 t.kr. afsat til afledt drift.

Sagsfremstilling

Med vedtagelsen af budget 2023 er der afsat 1,5 mio. kr. årligt i perioden 2023-2026 med henblik på at forbedre vilkårene for biodiversiteten i byen. I budgetforliget står:

”Træer og grønne områder er en vigtig del af Frederiksberg, og der er i de senere år gennemført en række initiativer for at forbedre biodiversiteten og byens natur. Det er bl.a. sket ved en ny strategi for bynatur og biodiversitet ud fra devisen ”hver m² tæller”.

”Partierne vil arbejde for, at byen til stadighed bliver grønnere i balance og samspil med de mange rekreative funktioner, som parker og byrum også skal tilbyde byens borgere. Under hensyn til den økonomiske situation prioriterer partierne at videreføre realiseringen af kommunens strategi for bynatur og biodiversitet, dog kun med 1,5 mio. kr. årligt til projekter i byens rum, der skaber små åndehuller for dyr og mennesker, hvor der i dag er befæstede arealer. Særligt ønsker partierne initiativet med gadehaver videreført.”

Det foreslås, at budgettet i 2024 anvendes til at fortsætte arbejdet med at styrke bynaturen og biodiversiteten ved konkrete begrønningstiltag i byen, styrkelse af byens grønne korridorer og konkrete indsatser til at øge biodiversiteten i eksisterende anlæg.

Som kvalitetssikring af de foreslåede projekter er der udregnet en biofaktor for de projekter, hvor det har været muligt. I beskrivelsen af disse projekter er der angivet en biofaktor for de eksisterende forhold og en biofaktor for de fremtidige forhold. Biofaktoren angiver, hvor grønt et område er, og er her brugt til at vise, hvor meget ekstra bynatur forslaget tilføjer.

Biofaktoren kan dog ikke sige noget om områdets biodiversitet. Derfor er der udviklet en ny national metode for kortlægning af biodiversitet. Forvaltningen vil benytte denne metode til måling af biodiversiteten ved udvalgte projekter. Ved metoden udregnes en samlet bioscore for projekterne, som de ser ud i dag. Målingen vil blive fulgt op af en ny måling om to år, hvor projekterne har haft tid til at etablere sig.

I 2021 blev der anlagt projekter på Egernvej og Danas Plads. Her blev der foretaget målinger af biodiversiteten, før projekterne blev anlagt med henblik på at lave en baseline. Det blev her forudsat, at der fulgt op med nye målinger to-tre år efter for at måle, om biodiversiteten er øget på stederne. Det foreslås, at der afsættes 40.000 kr. til opfølgende målinger ved disse to projekter. Midlerne vil herudover blive anvendt til at en måling af biodiversiteten på Den Grønne Sti mellem Rolighedsvej og Thorvaldsensvej forud for, at det nye projekt på området anlægges.

Yderligere skal rådgiveren undersøge biodiversiteten på Den Grønne Sti og blandt andet belyse, i hvilket omfang stien virker som grøn korridor.

Udmøntning af pulje til bynatur og biodiversitet

I 2021 fik Frederiksberg Kommune udarbejdet en rapport over biodiversitetspotentialer i kommunen. De foreslåede projekter for 2024 er udvalgt med afsæt i denne rapport samt i Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet. På den baggrund foreslår forvaltningen, at midlerne i 2024 disponeres til nedenstående projekter.

Lindevangsparken

I 2023 blev der plantet hjemmehørende buske og træer ind i buskettet mod Dalgas Boulevard. Som etape 2 af dette projekt foreslår forvaltningen, at der suppleres med insektvenlige stauder med naturpræg i kanten mod stien for at forlænge blomstringssæsonen til gavn for både insekter og borgere. Derudover foreslås det at supplere de to indgangsbede i den sydlige ende af Lindevangsparken med blomstrende stauder, der understøtter biodiversiteten.

Den insektvenlige beplantning vil kun løfte biofaktoren marginalt, da biofaktoren i forvejen er høj som følge af det samlede bladdække fra buske og store træer. Til gengæld vil forslaget styrke buskettets biodiversitet og løfte oplevelsen af bedet.

Overslagspriser for projektet:

- Anlæg og etableringspleje: 160.000 kr.

Grøndalsengen

De levende hegn mod banelegemet og ind mod boligerne på Grøndalsvej foreslås fornyet og suppleret af fortrinsvis hjemmehørende træer og buske. Beplantningerne vil forøge raste-og fødemuligheder for parkens dyreliv og samtidig give nye naturoplevelser til brugerne af parken. Dele af græsplænen omkring træer og det levende hegn langs banen foreslås omlagt til et mere naturnært udtryk med fælledgræs og urtevekst. I de omlagte dele af plænen vil der blive lagt blomsterløg, som vil bidrage med farver i det tidlige forår samt sikre fødekilder for insekter først på sæsonen. I det levende hegn mod banen vil der blive etableret kvasbunker, hvor afklip fra området kan placeres til glæde for dyr og insekter. Forvaltningen vil også undersøge om det højtliggende grundvandsspejl i området kan udnyttes og blive et aktivt element.

Områdets har på nuværende tidspunkt en biofaktor på næsten 1. De foreslåede ændringer vil som minimum løfte området biofaktor med 0,15. Dette vil være et markant løft af bynaturen i Grøndalsengen, som i forvejen byder på meget grønt.

Overslagspriser for projektet:

- Anlæg og etableringspleje: 300.000 kr.

Den Grønne Sti - stykket fra Rolighedsvej til Thorvaldsensvej

Med afsæt i anbefalingerne fra rapporten om biodiversitetspotentialer på Frederiksberg, vil det foreslåede projekt skabe endnu bedre forhold for særligt småfugle og insekter. Det skal blandt andet sikres gennem udlægning af tidligt blomstrende forårsløg i plænerne mellem gangsti og cykelsti. Forvaltningen vil også undersøge, om der kan skabes bedre forhold for urtevekst i plænerne ved at omlægge dele af dem til en mere naturnær drift. Yderligere vil der blive tyndet ud i det levende hegn enkelte steder for at skabe lysåbninger, som er en type levested, området i dag mangler. Gemt i de levende hegn vil kvasbunker komme til, så afklip fremover kan forblive på området. Enkelte steder indplantes der frugtsættende buske og træer til gavn for området fugleliv. Endelig vil forvaltningen undersøge, hvordan der kan sikres adgang til vand for området dyreliv, eksempelvis i form af fuglebad eller lignende.

Området har på nuværende tidspunkt en biofaktor på næsten 1. De foreslåede ændringer vil løfte området biofaktor med 0,1. Projektets fokus er at øge kvaliteten af et allerede grønt område.

Overslagspriser for projektet:

- Anlæg og etableringspleje: 175.000 kr.

Vodroffsvej 33

Foran ejendommen på Vodroffsvej 33 er der i dag et bredt fortovej. En del af fortovejen vil med dette forslag blive inddraget og omlagt til et forhavemotiv, som går igen på hele vejen. Det nye bed vil blive beplantet med blomstrende buske og små træer, med en underbeplantning af bunddækkende insektvenlige stauder. Der vil komme en beplantning, som passer til vejens øvrige udtryk.

Da området går fra at være flisebelagt til at være beplantet ændres biofaktoren fra 0,0 til 1,0.

Overslagspriser for projektet:

- Anlæg og etableringspleje: 150.000 kr.

Midterrabatter på Dalgas Boulevard og Tesdorpfvej

Forvaltningen har på udvalgte strækninger på de to vejes midterrabatter undersøgt, om græsset under lindetræerne kunne erstattes med en mere blomsterrig beplantning. Det har vist sig, at konkurrencen fra de store lindetræer er for stor på dele af rabatterne. De mest udfordrede steder foreslås den nuværende beplantning at blive erstattet med skovbundsarter, som vil have bedre forudsætninger for at klare sig netop her. Ydermere foreslås alléerne suppleret med en blanding af blomsterløg, der tilpasses stedet, og som i foråret vil give nye naturoplevelser til byens brugere.

De foreslåede ændringer vil kun løfte midterrabatternes biofaktor marginalt, da biofaktoren i forvejen er høj, som følge af det samlede bladdække fra lindealléen. Til gengæld vil forslaget styrke midterrabatternes biodiversitet og bidrage med nye naturoplevelser.

Overslagspriser for projektet:

- Anlæg og etableringspleje: 170.000 kr.

Roskildevej 98-100

Den grønne passage mellem husene på Roskildevej 98 og 100 foreslås suppleret med beplantning og elementer, som både kan give flere naturoplevelser til både forbipasserende og beboere. Græsplænen suppleres med blomsterløg og insektvenlige stauder, dele af plænen omlægges til naturgræs. Ydermere etableres en sydvendt stensætning, hvor insekterne vil kunne finde ly og varme. Mod Roskildevej plantes der enkelte træer, som vil bidrage til et grønnere udtryk ud mod den befærdede vej.

Området har på nuværende tidspunkt en biofaktor på næsten 0,7. Da arealet hovedsageligt består af klippet græs, er der stort potentiale for at øge biofaktoren og kvaliteten af bynaturen på arealet. Det forventes derfor, at biofaktoren vil stige med 0,3.

Overslagspriser for projektet:

- Anlæg og etableringspleje: 100.000 kr.

Blomsterløg

Blomsterløg er indtænkt i flere af ovennævnte projekter. I alt er der afsat 50.000 kr. hertil.

Formidling

Den netop vedtagne pjecce om biodiversitet i haven og på altanen vil blive lanceret på en inspirationsaften i starten af foråret 2024. Alle interesserede Frederiksbergborgere vil blive indbudt til et borgermøde, hvor forvaltningen vil præsentere pjecen og uddele blomsterfrøblandinger. Herudover vil der være inspirerende oplæg fra eksperter om, hvad man kan gøre i sin have eller på altanen. Efter programmet vil der være mulighed for dialog med forvaltningen og høre mere om kommunens arbejde for at øge mængden af bynatur og biodiversitet på Frederiksberg.

I løbet af 2024 vil forvaltningen også udgive pjecer om biodiversitet i boligforeningerne samt i institutioner. De to pjecer vil blive lanceret til et åbent møde, hvor forvaltningen indbyder boligselskaber, med afdelinger på Frederiksberg og deres driftspersonale og bestyrelser. På mødet vil pjecerne blive præsenteret, og der vil igen være mulighed for dialog med forvaltningen om, hvad der kan gøres på boligforeningernes fællesarealer.

Overslagspriser for projektet:

- 100.000 kr.

Biodiversitetsvenlig drift

Bynatur og biodiversitet skabes ikke over en nat, det udvikles over tid. Derfor er det nærliggende at se på den langsigtede drift af vores parker og grønne byrum. Forvaltningen foreslår, at der afsættes 150.000 kr. til et driftsprojekt, hvor forvaltningen kan udvikle en mere naturnær og biodiversitetsfremmende drift.

Projektet indledes med en fælles kursusdag med deltagelse af relevante medarbejdere fra Vej, Park og Miljø samt Frederiksberg Gartner- og Vejservice. Ved relevante oplæg fra eksperter på området bliver alle parter sammen klogere på, hvordan der kan udvikles en endnu mere biodiversitetsvenlig drift. Afslutningsvis drøftes det, hvordan nye tiltag kan implementeres.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at ovenstående projekter vil fremme biodiversiteten og bynaturen på Frederiksberg, og at de i budgettet afsatte midler til formålet er prioriteret på en måde, hvor de kommer både dyrelivet og byens borgere til gavn. Projekterne er både geografisk og temamæssigt spredt, så indsatsen for at øge biodiversiteten og bynaturen varieres og kan inspirere flere til at støtte op om kommunens arbejde med, at hver m² tæller.

Økonomi

Såfremt indstillingen tiltrædes, anlægsbevilges 1,5 mio. kr. finansieret af rådighedsbeløbet for 2024, og midlerne disponeres som angivet. Der disponeres desuden 112.000 kr. af allerede afsatte midler til afledt drift.

Projekter	Anlægssum	Afledt drift
Måling af biodiversitet	40.000	0
Lindevangsparken etape 2	160.000	25.000
Grøndalsengen	300.000	25.000
Den Grønne Sti - stykket fra Rolighedsvej til Thorvaldsensvej	175.000	15.000
Vodroffsvej 33	150.000	15.000
Midterrabatter på Dalgas Boulevard og Tesdorfsvej	170.000	15.000
Roskildevej 98-100	100.000	17.000
Blomsterløg	50.000	0
Formidling	100.000	0
Biodiversitetsvenlig drift	150.000	0
Projektering	105.000	0
I alt	1.500.000	112.000

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

Bilag

Bevillingsskema Pulje til bynatur og biodiversitet 2024

Punkt 20: Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Brautsch og kommunalbestyrelsesmedlemmerne Merete Winther Hildebrandt, Fasael Rehman og Bent Isager-Nielsen om information om flora og fauna i Frederiksberg Have og Søndermarken

04.01.00-G01-211-23

Resume

Kommunalbestyrelsen oversendte den 4. december forslag til beslutning om information om flora og fauna i Frederiksberg Have og Søndermarken. Forvaltningen har forelagt forslaget for Slots- og Kulturstyrelsen, der ikke ønsker at arbejde videre med forslaget. Udvalget skal i sagen tage stilling til forslaget.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller, at beslutningsforslaget om information om flora og fauna i Frederiksberg Have og Søndermarken ikke tiltrædes, idet forvaltningen blev anmodet om at vende tilbage med en sag om mulighederne for skiltning uden for haverne.

Det blev herudover foreslået at ansøge Friluftsrådet om midler.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at beslutningsforslaget om information om flora og fauna i Frederiksberg Have og Søndermarken ikke tiltrædes, idet Slots- og Kulturstyrelsen for nuværende ikke ønsker skilte.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 4. december 2023 følgende forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Brautsch og kommunalbestyrelsesmedlemmerne Merete Winther Hildebrandt, Fasael Rehman og Bent Isager-Nielsen om information om flora og fauna i Frederiksberg Have og Søndermarken.

"I Frederiksberg Have og Søndermarken er der et rigt fugle, dyre og planteliv.

Alle de mange borgere der til daglig benytter parkerne vil formentlig gerne vide mere om dette.

Derfor foreslår Det Konservative Folkeparti, at der ved indgangen til parkerne opsættes permanente informationskilte med information om de forskellige arter; hvad spiser de, hvor yngler de etc., samt information om variationen i faunaen.

Dette vil være til stor glæde for de mange der bruger parkerne, herunder også de mange skoler og uddannelsesinstitutioner, der kan bruge det i undervisningsøjemed, men også for den enkelte borger, der gerne vil være klogere på byens dyreliv og fauna.

Forslaget tænkes udmøntet i samarbejde med Slots og Naturstyrelsen, som ejer de pågældende parker."

Bemærkninger til forslaget

Forvaltningen har forelagt forslaget for Slots- og Kulturstyrelsen, der har oplyst, at de ikke aktuelt har planer om opsætning af informationskilte om flora og fauna i Frederiksberg Have og Søndermarken. Forvaltningen vil naturligvis fortsætte dialogen med Slots- og Kulturstyrelsen om muligheden for skiltning og information om dyre- og planteliv.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at forslaget ikke kan tiltrædes, da Slots- og Kulturstyrelsen på nuværende tidspunkt ikke viser interesse for idéen.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, M, K

Punkt 21: Godkendelse af udkast til revideret forskrift - Forbud mod ældre brændeovne på Frederiksberg

09.10.00-G01-4-21

Resume

Ny lovgivning giver Kommunalbestyrelsen mulighed for at nedlægge forbud mod brug af brændeovne, der er installeret før brændeovnsbekendtgørelsens ikrafttræden 1. juni 2008. Miljø- og Trafikudvalget får med denne sag forelagt en revideret brændeovnsforskrift, med forslag til forbud mod ældre brændeovne på Frederiksberg, til godkendelse med henblik på at sende forskriften i høring.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog, at forslag til revideret brændeovnsforskrift, med forbud mod brændeovne ældre end 1. juni 2008, godkendes med henblik på at blive sendt i fire ugers høring, idet forvaltningen samtidig undersøger, hvorvidt en nedlæggelse kan ske ved en blokering af skorstenen uden bortskaffelse af den eksisterende brændeovn, så denne kan blive stående.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslag til revideret brændeovnsforskrift, med forbud mod brændeovne ældre end 1. juni 2008, godkendes med henblik på at blive sendt i fire ugers høring.

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget blev den 31. oktober 2023 orienteret om, at der med ny lovgivning er åbnet for muligheden for en kommunal udfasning af ældre brændeovne eller pejseindsatser i områder med kollektiv varmforsyning. Med denne sag forelægges et udkast til en ny brændeovnsforskrift, der er koordineret med Københavns Kommune.

Lovgivning

Loven forskriver, at udkast til en ny forskrift med udfasning af ældre brændeovne skal sendes i offentlig høring i mindst 4 uger. Hvis forskriften efterfølgende godkendes, skal de berørte brændeovnsejere have 12 måneder til at udskifte eller nedlægge deres brændeovne. Loven giver mulighed for at forlænge denne frist med 12 måneder via dispensation. Loven gælder ikke for de brændeovne, der er anført i lovens bilag 1, herunder antikke brændeovne, brændeovne og pejseindsatser i fredede bygninger m.v.

Kommunen fører tilsyn med lovens overholdelse via de almindelige bestemmelser fastsat i miljøbeskyttelsesloven. Da hele Frederiksberg er udpeget som et område med kollektiv fjernvarmforsyning vil udfasningen, ifølge Miljøstyrelsen, også gælde for f.eks. haveforeningerne på Frederiksberg.

Forholdene i dag

By-, Kultur- og Miljøområdet anslår, at der er ca. 2000 brændeovne på Frederiksberg, hvilket dog er behæftet med en vis usikkerhed. DCE/Århus Universitet anslår, at brændeovnene på Frederiksberg bidrager med ca. 42 pct. af det lokale udslip af partikelforurening. Særligt ældre brændeovne fra før juni 2008 forurener mere end 2-5 gange så meget som nye brændeovne. Forvaltningen anslår, at op til halvdelen af brændeovnene på Frederiksberg vil blive berørt af forslaget. Det anslås at ca. 70 pct. af disse vil vælge at udskifte den gamle brændeovn, mens de resterende 30 pct. vil vælge helt at sløjfe ildstedet.

Forslaget forventes, på baggrund af beregninger foretaget af DCE, at kunne reducere partikelforureningen fra de frederiksbergske brændeovne med ca. 50 pct. De sparede samfundsmæssige(sundhedsmæssige) udgifter, pga. for tidlig død og øget sygdom knyttet til partikelforureningen, anslås til ca. 7 mio. kr. årligt på Frederiksberg. By-, Kultur- og Miljøområdet skal bemærke, at der generelt er betydelig usikkerhed knyttet til opgørelser af luftforurening og sundhedsøkonomiske konsekvenser.

I forbindelse med det statslige lovforslag er det anslået, at udgiften til udskiftning til en ny brændeovn eller pejseindsats for borgeren vil beløbe sig til mellem 5.000 kr. og 20.000 kr., med en gennemsnitlig udgift på 11.500 kr. Ønsker ejeren alene at nedlægge brændeovnen anslås omkostningerne til ca. 5.000 kr.

Forvaltningen modtager ca. ti henvendelser og klager over brændeovne årligt. Forslaget forventes at begrænse eller reducere antallet af klagesager over brændeovne.

Ændringer i forskriften

Forslaget til den reviderede brændeovnsforskrift indeholder alene ændringer, som er muliggjort via den nye lovgivning:

§ 1 fastsætter, at forskriften nu også omfatter nedlæggelse og udskiftning af ældre brændeovne

§ 6,7,8 definerer, hvad der forstås ved kollektiv varmforsyning

§ 16, stk. 1-5 fastsætter, at ejere af ældre brændeovne og pejseindsatser i områder med kollektiv varmforsyning skal nedlægge disse, hvis de er installeret før 1. juni 2008. Antikke brændeovne, masseovne, jf. lovens og forskriftens bilag 1, undtages. By-, Kultur- og Miljøområdet bemyndiges i tvivlstilfælde til at vurdere, om det er muligt at tilslutte ejendommen til kollektiv varmforsyning. Det fastsættes, at udskiftning eller nedlæggelse skal være sket senest 12 måneder fra forskriftens offentliggørelse eller senest 12 måneder efter ibrugtagning af (ny) kollektiv varmforsyning. By-, Kultur- og Miljøområdet bemyndiges i særlige tilfælde til at meddele dispensation i op til yderligere 12 måneder.

§ 18, stk. 5, By-, Kultur- og Miljøområdet bemyndiges til at meddele påbud om nedlæggelse eller udskiftning

§ 25, det fastsættes at overtrædelse af reglerne om ikke at udskifte eller sløjfe rettidigt kan straffes med bøde. Bødestørrelsen forventes ifølge lovforslaget at være på 5.000 kr. i førstegangstilfælde og 10.000 kr. ved gentagende overtrædelser. Bødestørrelsen fastsættes af domstolene.

Øvrige ændringer er rettelser i den eksisterende forskrift uden indholdsmæssig betydning nødvendiggjort af f.eks. henvisning til seneste (nyeste) lovbekendtgørelse, Natur- og Miljøklagenævnet er ændret til nuværende Miljø- og Fødevarerklagenævn. Forslaget og vilkårene er udarbejdet i samarbejde med Københavns Kommune, som forventes at fremsætte et lignende forslag.

Proces

Ifølge loven skal forslaget til en revideret brændeovnsforskrift annonceres på kommunens hjemmeside og følges af følgende oplysninger; Forslagets indhold, forslagens retsvirkninger for borgere og virksomheder, et vejledende kort, som viser hvor forskriften finder anvendelse, hvor bemærkninger kan indgives, frist for indgivelse af bemærkninger, samt hvor yderligere information kan findes. Nævnte tekst med følgeoplysninger er vedlagt som bilag.

By-, Kultur- og Miljøområdet vil, hvis forslaget vedtages, gennemføre en oplysningskampagne om forbuddet og dets konsekvenser for borgerne i samarbejde med blandt andet Københavns Kommune.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at forslaget vil kunne reducere partikelforureningen fra de frederiksbergske brændeovne betydeligt og i forlængelse heraf føre til færre klagesager og større sundhed for borgerne. Forslaget vurderes ligeledes også at være med til, at kommunen kan opnå det i Strategi for ren luft 2030 fastsatte mål om at reducere udslippet fra de frederiksbergske brændeovne med ca. 80 pct. med udgangen af 2025.

Økonomi

Nej

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Forskrift ændring

Forslag til forbud

Bekendtgørelse

Punkt 22: Status på Frederiksbergs DK2020-klimaplan 2023-2024

01.30.00-P05-2-23

Resume

Frederiksbergs DK2020-klimaplan blev vedtaget i 2021, og der følges årligt op på fremdriften. Status for CO₂-regnskabet og handlingerne for CO₂-reduktioner viser, at kommunen overordnet er godt på vej ift. målet om klimaneutralitet i 2030, men viser også, at der er behov for at rette opmærksomhed mod en række områder i forbindelse med revisionen af klimaplanen i 2024. Udvalget får med denne sag forelagt en status for DK2020-klimaplanen, ligesom udvalget skal tage stilling til forslaget om at anvende en model for opgørelse af CO₂-udledningen, hvor vindmølleproduktionen præsenteres som CO₂-kompenserende tiltag uden for kommunen i overensstemmelse med målsætningerne fastsat i DK2020-klimaplanen.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog sagen til orientering.

Indstilling

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

1. at status for CO₂-reduktion og handlinger for DK2020-klimaplanen tages til efterretning,
2. at klimaberegningsmodel 2 for kommunens CO₂-regnskaber godkendes.
3. at de udpegede opmærksomhedspunkter behandles i udviklingen af klimaplan 2025 - og
4. at udvalget drøfter særlige fokusområder i det videre arbejde med den næste klimaplan.

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

at sagen tages til orientering

Sagsfremstilling

DK2020 Frederiksberg Kommunes Pariskompatible klimaplan, efterfølgende benævnt Klimaplanen (Bilag 1), blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 15. marts 2021.

Klimaplanen blev udviklet som en del af projektet DK2020, hvor Frederiksberg var en af 20 pilotkommuner, som fik mulighed for at være de første i Danmark til at benytte metodikken udviklet af organisationen C40. Klimaplanen adresserer både klimatilpasning, CO₂-reduktion samt synergier mellem disse.

Klima-, Plan- og Boligudvalget fik fremlagt en evaluering af handlinger samt CO₂-regnskab d. 6. februar 2023. Som led i revisionen af klimaplanen fremlægges årligt en status samt nyt regnskab for CO₂-reduktioner. Ved udvalgsmødet d. 6. november 2023 blev sagen om mere retvisende CO₂-regnskaber udskudt, idet udvalget anmodede om modeller for klimaberegninger mht. klimaregnskab fremlagt i første kvartal af 2024. Derfor indgår klimaberegningsmodeller også i denne sag, som et led i de metodiske overvejelser for opgørelsen af CO₂-udledningen, idet forvaltningen anbefaler, at den model, der er brugt i vedlagte regnskab godkendes og også bruges fremadrettet.

Kontekst for klimaplanen og CO₂-regnskabet

Klimaplanen hviler overordnet på to spor, der dækker over en forebyggende indsats og en tilpasningsindsats; CO₂-reduktioner og klimatilpasning. Denne sag følger op på CO₂-reduktioner, da status for klimatilpasning blev fremlagt i årsrapporten ved Miljø- og Trafikudvalgets møde d. 4. september 2023.

Siden vedtagelsen af klimaplanen har kommunen arbejdet yderligere med CO₂-reduktioner gennem Ressource- og Affaldsplanen, Elbilstrategien, Kommuneplanstillægget om Grøn Omstilling, Bystrategien og den kommende Mobilitetpolitik. Klima-, Plan- og Boligudvalget besluttede d. 6. november 2023 at igangsætte revisionen af den gældende klimaplan. Den reviderede klimaplan skal gælde fra 2025.

Det skal bemærkes, at data til CO₂-opgørelsen først er tilgængelig med ca. 1½ års forsinkelse fra det nationale Energi- og CO₂-regnskab. Den nyeste opgørelse fra 2021 blev således først tilgængelig medio 2023. Det er væsentligt at bemærke hertil, at opgørelserne kræver en del kvalitetssikring og at de løbende opdateres. Der kan derfor ske ændringer i de

nuværende beregninger, omend der dog ikke forventes ændringer i de overordnede tendenser og resultater. Forvaltningen arbejder fortsat på at sikre hurtigere tilgængelige data i høj kvalitet, blandt andet gennem samarbejdet om Energi- og CO₂-regnskabet. Se det fulde regnskab og status for handlinger i Bilag 2.

Status for CO₂-reduktioner

Klimaplanen har tre overordnede CO₂-reduktionsmål:

1. 2020: 50% reduktion af CO₂-udledningen indenfor kommunens geografi i forhold til 2005.
2. 2030: Klimaneutralitet, heraf mindst 85% reduktion (op til 100%) indenfor kommunens geografi ifht. 2005. De resterende op til 15% reduktion kan opnås ved tiltag til reduktion af drivhusgasser uden for kommunen.
3. 2050: Drivhusgasudledningen skal reduceres med 100% i forhold til 2005 indenfor kommunens geografi uden anvendelse af kompensations tiltag.

CO₂-opgørelsen viser, at udledningerne inden for kommunens geografiske område er reduceret med 73% i perioden 2005-2021. CO₂-reduktionerne skyldes en begyndende udfasning af fossile brændsler til fordel for biomasse i kraftvarmeproduktionen. Dette var allerede tydeligt i regnskabet for 2020, men er slået fuldt igennem i 2021.

Foruden målet om minimum 85% reduktion indenfor Frederiksberg Kommunes geografi kan de resterende 15% CO₂-udledning i 2030 reduceres gennem CO₂-kompenserende tiltag udenfor kommunens geografi fx. fra energianlæg. Dette svarer til, at der i 2030 skal kompenseres for ca. 64.000 ton CO₂. Med kommunens vindmøller kompenseres der i 2021 for ca. 14.000 ton CO₂. Vindmøllerne producerer CO₂-neutral strøm, som erstatter strøm, der ikke er CO₂-neutral. Vindmøllernes effekt beregnes derfor ved at tage CO₂-udledningen fra den strøm, de forventes at erstatte. Da det ikke er muligt at vide præcis, hvilken strøm, de erstatter, anvendes det nationale gennemsnit for CO₂-udledningen fra strøm. Den gennemsnitlige nationale CO₂-udledning forventes at falde frem mod 2030. Derfor vil vindmøllernes effekt også mindskes frem mod 2030.

Foruden de overordnede mål er klimaplanen bygget op om seks overordnede omstillingselementer med tilknyttede delmål.

- Varmebesparelser
- Omstilling af fjernvarmen
- Mindre CO₂ fra affaldsforbrænding
- Elektrificering af let transport
- Elektrificering af kollektiv transport
- Ændrede transportvaner

For varmesbesparelser er der et mål om en reduktion af opvarmningsbehovet på 6,5%. Der er endnu ikke sket en reduktion. Varmeforbruget er let stigende og ved korrektion for temperaturforskelle (en kold vinter i 2021) er varmforsøret uændret i 2021. En af de væsentligste igangsatte handlinger for varmesbesparelser er projektet Grøn Omstilling i Etageboliger (GOE), der havde opstart i september 2023 og løber frem til midten af 2026. Projektet skal dels understøtte udrulning af lavtemperaturfjernvarme og dels energirenoveringer i etageboliger gennem etableringen af et Regionalt Energispring og udviklingen af energihandleplaner.

For omstillingen af fjernvarmesystemet er målet en 100% omstilling til vedvarende energi og affald. På nuværende tidspunkt er 76% af fjernvarmen omstillet fra kul og naturgas til CO₂-neutrale brændsler. I omstillingen af fjernvarmesystemet er samarbejdet med Frederiksberg Forsyning og CTR væsentligt. Det etablerede partnerskab med Frederiksberg Forsyning har nu været i gang i et år og det styrkede samarbejdet udmøntes bl.a. i GOE-projektet.

For mindre CO₂ fra affaldsforbrænding er der et mål om 80% udsortering af plast. Kortlægningen af affaldsmængder viser, at Frederiksberg Kommune i 2022 udsorterer 38% plast. I 2020 lå procenten på 21% og i 2021 lå den på 27%. Siden 2021 er tømmehyppigheden på beholderne til plast sat op fra 1 gang om ugen/hver 14. dag til 2 gange om ugen. Hertil er målet for omstillingselementet, at der etableres CO₂-lagring og fangst på 2/3 af de tilbageværende affaldsmængder til forbrænding. Status er, at der på ARC er igangsat et projekt med et demonstrationsanlæg om CO₂-fangst, men at det ikke har været muligt at søge Energistyrelsens pulje til støtte af CCS-projekter.

For transport er der sket et mindre fald i CO₂-udledningen, hvilket primært skyldes et fald i udledningerne fra den eldrevne togtransport (S-tog og metro), hvor de lavere udledninger fra omstillingen af elproduktionen slår igennem. Køretøjskilometer var faldet markant i perioden 2018-2020, men er steget en smule i perioden 2020-2021. Dette er dog med et fald i køretøjskilometer for personbiler, der kører på benzin- og diesel, og en stigning i personbiler, der kører på el, samt for elcykler. Omstillingselementerne for transport understøttes særligt af Elbilstrategien og den kommende Mobilitetspolitik, der selvstændigt giver en status for bl.a. bilejerskab og transportvaner. Væsentlige handlinger for omstillingen af transport har været, at yderligere tre busruter (26, 31 og 68) nu kører på el, samt at kommunen stort set er i mål med lade garantien, hvor 97% af borgerne bor inden for 250 meter af en etableret eller planlagt ladestander i 2023.

I CO₂-regnskabet opgøres også udledninger fra Øvrige (kølemidler, opløsningsmidler, spildevand, affaldsdeponi og landbrug). Udledningerne er primært nationale udledninger fordelt på kommunerne med undtagelse af udledninger fra landbrug og spildevand. Udledningerne fra Øvrige er reduceret i perioden 2020-2021, hvilket skyldes, at udledningerne fra affaldsdeponi er faldet i perioden 2020-2021 grundet nationale tiltag.

Opmærksomhedspunkter for udviklingen af klimaplan 2025

CO₂-regnskabet angiver en række vigtige opmærksomhedspunkter, som kan understøttes i udviklingen af den reviderede klimaplan 2025. Dette er følgende punkter.

1. Biomassens rolle i fremtidens energisystem

I internationale standarder betragtes biomassen som en CO₂-neutral brændsel og er hovedårsagen til CO₂-reduktionerne i Frederiksberg Kommune. Dog er biomassen et omdiskuteret brændsel og i budgetforlig 2023 er der derfor indskrevet, at forligsparterne ønsker, at mulighederne for at fremrykke udfasning af biomasse undersøges. Biomassen er omdiskuteret, fordi dens CO₂-neutralitet er til diskussion og fordi anvendelsen af biomasse også har væsentlige implikationer i et bredere bæredygtighedsperspektiv fx som en knap ressource. Samtidig er biomassens CO₂-neutralitet afgørende for, om Frederiksberg når målet om klimaneutralitet i 2030. Derfor er biomassens rolle i et fremtidigt energisystem et vigtigt opmærksomhedspunkt i udviklingen af Klimaplan 2025.

2. Bygningernes energieffektivitet

Varmeforbruget kan sænkes gennem energieffektiviseringer af bygningerne på Frederiksberg. Varmeforbruget på Frederiksberg er dog ikke faldet og går derfor ikke i den retning, der er mål for i klimaplanen. Dette kan skyldes, at bygningsmassen ikke energieffektiviseres i tilstrækkelig grad. Det har stor betydning for mulighederne for at omstille energisystemet for at sikre CO₂-reduktioner. Eksempelvis indgår lavtemperaturfjernvarme som handling i klimaplanen. Lavtemperaturfjernvarme er en vigtig forudsætning for at muliggøre varmeproduktion med vedvarende energikilder, der er mest effektive ved lavere temperaturer (fx varmepumper og geotermi). Lavtemperaturfjernvarme kræver dog, at bygningerne er parate fx gennem de rette energieffektiviseringer. Bygningernes energieffektivitet er derfor et vigtigt opmærksomhedspunkt.

3. Øget fokus på elsektoren

Elforbruget er svagt stigende og grundet øget elektrificering både af transport- og fjernvarmesektoren, forventes forbruget at stige yderligere. Selvom elsektoren forventes CO₂-neutral i 2030 er dette under forudsætning af en enorm udbygning af vedvarende energi nationalt, regionalt og lokalt. Hertil stiller el baseret på vedvarende energi højere krav til lagring og fleksibilitet i elforbruget. Elsektoren har været et mindre fokusområde i Klimaplan 2021, men et stigende elforbrug kan kræve øget opmærksomhed på strømbesparelser, lokal VE-produktion, lagring og fleksibelt forbrug.

4. Samarbejde med eksterne aktører

En stor del af CO₂-reduktionerne i kommunen er sket gennem omstilling af energisystemet, hvori eksterne aktører (fx CTR og Frederiksberg Forsyning) spiller afgørende roller. For udledningerne relateret til affaldsforbrænding og øvrige er eksterne aktører ligeledes vigtige (fx ARC og BIOFOS). Derfor er et fortsat tæt samarbejde med eksterne aktører et opmærksomhedspunkt.

5. Opfyldelse af mål om klimaneutralitet

I den nuværende 2030-målsætning er CO₂-kompenserende tiltag afgørende for at nå målet, da de skal kompensere for den forventede manko (svarende til maksimalt 15% af CO₂-udledningerne). Som noget nyt i dette regnskab præsenteres vindmøllerne som et CO₂-kompenserende tiltag udenfor kommunen. Dette er det eneste igangværende CO₂-kompenserende tiltag. Et opmærksomhedspunkt er derfor opnåelsen af det nuværende mål om klimaneutralitet, hvorvidt det er nødvendigt med yderligere tiltag foruden vindmøllerne, samt en diskussion af argumenter for, at kompenserende tiltag i andre kommuner, kan indgå i Frederiksberg Kommunes målsætninger.

Der vil blive arbejdet videre med de oplyste opmærksomhedspunkter samt metodikker i arbejdet med den kommende klimaplan, herunder ved de kommende temamøder, der ligger forud for de politiske forhandlinger, der forventeligt vil finde sted i sommeren 2024.

Det første temamøde er kalendersat til den 28. februar med deltagelse af Klima-, Plan- og Boligudvalget og Magistraten. Fremtidige temamøder er endnu ikke kalendersat.

Beregningsmodeller for opgørelse af CO₂-udledning

Der er i DK2020 metodefrihed, hvilket indebærer, at alle anvendte metoder for opgørelsen af CO₂-udledninger er godkendte, hvis de dækker de direkte udledninger inden for kommunens geografiske område samt udledninger fra transmissionsnettet.

Til opgørelse af energiforbrug og CO₂-udledning anvendes Energistyrelsens Energi- og CO₂-regnskab, der opgøres i det såkaldte RS-format. Dette format er udviklet af Region Syddanmarks kommuner og er anvendt i regnskabet fra 2020 og 2021. I standarden for RS-formatet opgøres vindmølleproduktionen i den kommune, hvor vindmøllerne geografisk er placeret. Hvis en kommune ønsker at medregne produktionen fra vindmøller, der står i en anden kommune, skal dette aftales kommunerne imellem. I tråd med dette og kravene i DK2020 er der følgende modeller for opgørelse af CO₂-udledning samt vindmølleproduktion.

Model 1: CO₂-udledningen indenfor kommunens geografi opgøres inkl. vindmølleproduktionen. Vindmøllernes produktion bevirker en reduktion i CO₂-udledningerne relateret til elforbruget.

Model 2: CO₂-udledningen indenfor kommunens geografi opgøres uden vindmølleproduktionen.

Model 1 er benyttet i kommunens regnskaber hidtil, dog uden en aftale med de kommuner, hvor vindmøllerne geografisk er placeret (Næstved og Lolland). Denne metode følger derfor ikke RS-formatet, da vindmøllerne medregnes i flere kommuner.

I dette regnskab anvendes Model 2, hvor vindmøllerne ikke indgår i regnskabet for CO₂-udledningerne indenfor kommunens geografi, men derimod præsenteres som et CO₂-kompenserende tiltag udenfor Frederiksberg Kommunes geografi. Vindmøllerne bidrager derfor ikke med en reduktion af CO₂-udledningen fra elforbruget på Frederiksberg, som tidligere har været den anvendte metode i regnskaberne. Dette valg er truffet, da det i højere grad følger RS-formatets retningslinjer og kommunens målsætninger, hvor Frederiksberg Forsynings vindmøller har en effekt i at sikre en andel af de op til 15% reduktioner, der kan ske udenfor kommunens geografi.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at DK2020-klimaplanen fortsat følges, og at der er fremdrift i planens handlinger. De overordnede CO₂-udledninger følger den ønskede udvikling ift. målet om minimum 85% reduktionen indenfor kommunens geografi, men der er en række væsentlige punkter, som bør få yderligere opmærksomhed i udviklingen af den reviderede klimaplan 2025. Specifikt for delmålene er det væsentligt, at der fortsat er fokus på udledningerne fra transport og det uændrede varmeforbrug. Derudover vil opmærksomhedspunkterne om biomasse, bygningernes energieffektivitet, elsektoren, eksternt samarbejde og positioner i forhold til at argumentere for målet om klimaneutralitet i 2030 løbende blive behandlet gennem 2024. Hertil anbefales det at følge metoden for opgørelsen af CO₂-udledning, hvor vindmølleproduktionen ikke regnes med i de geografiske CO₂-udledninger, men derimod vises som kompenserende tiltag udenfor kommunen.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

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

Bilag

Bilag 1_Frederiksberg Kommunes Pariskompatible DK2020-klimaplan

Bilag 2_Status for Frederiksberg Kommunes Energi- og CO2-regnskab samt handlinger

Punkt 23: Mindesmærke for Hejremanden - Erik Andersen

20.04.02-G01-1-24

Resume

Hejremanden, Erik Andersen, døde i november 2023. I den forbindelse har forvaltningen modtaget flere henvendelser fra borgere, der ønsker at mindes Hejremanden. Forvaltningen foreslår, at der opsættes et messingskilt på en bænk ved det sidste fodringssted, hvis udvalget ønsker et mindesmærke for Hejremanden opsat i byen. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog, at der skal opsættes et messingskilt som mindesmærke for Erik Andersen (Hejremanden), idet der skal søges et billigere alternativ til den indhentede pris og mindesmærket eventuelt suppleres med en QR-kode med yderligere information om Hejremanden.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt der skal opsættes et messingskilt som mindesmærke for Hejremanden

Sagsfremstilling

I forbindelse med Hejremandens, Erik Andersens, bortgang i november 2023 har forvaltningen modtaget henvendelser fra borgere med forslag om at opsætte et mindesmærke for ham i byen, da han var en kendt personlighed af mange både på og uden for Frederiksberg

Forvaltningen foreslår, at der opsættes et messingskilt med teksten "Til minde om Hejremanden, Erik Andersen. Her var hans sidste fodringssted" på en bænk ved det sted, hvor han senest fordrede hejrerne, da dette også er beliggende på kommunens areal. Det er i Rosenhaven mellem Frederiksberg Bibliotek og Frederiksberg Ret. Se kortet på bilag 1.

Produktion og opsætning af skilt forventes at koste ca. 5.000 kr. og kan afholdes af den eksisterende drift.

Forvaltningen har forespurgt Slots- og Kulturstyrelsen, om de ligeledes ønsker at opsætte et mindesmærke. Slots- og Kulturstyrelsen har endnu ikke taget stilling til, om styrelsen vil være interesseret i en markering.

Hvis udvalget har interesse herfor, kan forvaltningen arrangere en afsløring af mindesmærket, når det er opsat.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at et messingskilt på en bænk ved hans sidste fodringssted er en god måde at mindes Hejremanden, hvis udvalget ønsker at sætte et mindesmærke op i byen.

Økonomi

Et messingskilt vil koste ca. 5.000 kr. og kunne afholdes inden for det eksisterende driftsbudget.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1 - Kort over Hejremandens sidste fodringssted

Punkt 24: Udskydelse af udbud på linje 9A

13.05.16-G01-6-24

Resume

Åbningen af Sydhavnsmetroen medfører et øget tilskudsbehov til busdriften. Med sagen tager Miljø- og Trafikudvalget stilling til, om udbuddet af linje 9A skal udskydes. En udskydelse vil give de kommuner, som bussen betjener, mulighed for at undersøge en frekvensreduktion på linjen. En frekvensreduktion der vil give en besparelse, der kan kompensere for nogle af de ekstra udgifter, der kommer i forbindelse med Sydhavnsmetroen. En udskydelse vil have den konsekvens, at målet om, at alle busser er emissionsfri i 2025, ikke vil blive fuldstændig indfriet i 2025, men tre måneder senere med udgangen af marts 2026.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog, at forvaltningen meddeler Movia, at udbuddet af linje 9A udskydes til driftsstart i ultimo marts 2026.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forvaltningen meddeler Movia at udbuddet af linje 9A udskydes til driftsstart i ultimo marts 2026.

Sagsfremstilling

Sydhavnsmetroen åbner til sommer. Det er som udgangspunkt rigtig positivt. Med Sydhavnsmetroen får M4 fem nye stop. Men med åbningen af sydhavnsmetroen vil mange brugere af busserne skifte til metroen, hvilket vil betyde et indtægtstab i busdriften. Denne udgift skal som udgangspunkt findes inden for det nuværende budget. Derfor er forvaltningen sammen med forvaltningerne på tværs af de kommuner, der bliver ramt af ekstra udgifter i gang med at undersøge, hvilke muligheder der er for tilpasninger af det nuværende busnet.

I den forbindelse får Miljø- og Trafikudvalget den 4. marts forelagt en sag, hvor de skal tage stilling til, hvilke buslinjer der skal findes besparelser på, heriblandt linje 9A.

Som en del af undersøgelsen om mulige tilpasninger, har forvaltningen sammen med Københavns Kommune og Rødovre Kommune bedt Movia om at vurdere det nuværende driftsomfang på linje 9A, da linje 9A skal genudbydes i udbud A23, hvor den skal omstilles til elbusser med driftsstart ultimo 2025.

Linje 9A er den mindst benyttede af A-busserne i hovedstadsområdet. Sydhavnsmetroens påvirkning af trafikstrømme er ydermere beregnet til at medføre en lidt lavere benyttelse af linje 9A med dertil hørende højere tilskudsbehov. Helt konkret kunne det være en mulighed at reducere driften på linje 9A i dagtimerne mandag-lørdag, så der vil være 10-minutters drift i stedet for den nuværende 7-8 minutters drift. En sådan frekvensreduktion vil alene for Frederiksberg Kommune give en besparelse på omkring 1,9 mio. kr. om året.

Udbud A23 er sendt ud i uge 3, og processen for udbuddet er dermed for fremskreden til, at eventuelle ændringer i kørselsomfanget af linjen kan nå at komme med i dette udbud. Derfor er det blandt kommunerne og Movia drøftet, at linje 9A kan annulleres i udbud A23 og flyttes til et ekstra udbud, hvis kommunerne skal kunne opnå en besparelse ved en mulig driftsreduktion. En udsættelse til et ekstra udbud vil have betydning for kommunens mål om fuld omstilling til emissionsfri busdrift med udgangen af 2025. Dette skyldes, at den nye kontrakt og dermed den endelige omstilling til elbusser, først vil ske ultimo marts 2026 og ikke med udgangen af 2025. Altså tre måneder senere end vedtaget ved budgetaftalen for 2021, 2022 og i elbilstrategien.

Det vil til gengæld kun være linje 9A og dermed omkring 15 % af busdriften, der ikke vil være omstillet i de tre måneder i Frederiksberg Kommune. Dermed vil 85 % af kommunens busdrift være omstillet til el ved udgangen af 2025.

Skal dette kunne lade sig gøre, skal kommunerne senest 1. marts 2024 meddele Movia, at de ønsker, at udbudsenheden med linje 9A i A23 annulleres og overgår til sit eget udbud A23x. Dermed bortfalder muligheden for at kunne indsætte elbusser på linjen i december 2025. Herefter skal kommunerne senest 30. april 2024 meddele ønsker til driftsomfanget på linje 9A, og så vil Movia udbyde linjen med driftsstart i marts 2026. Forslag til selve ændringerne i busdriften vil som sagt indgå i sagen til Miljø og Trafikudvalget den 4. marts.

Linje 9A betjener Frederiksberg, København, Rødovre, Brøndby og Glostrup. København har i lighed med Frederiksberg et mål om omstilling til elbusser i 2025. Status for de andre kommuner er følgende:

- I Københavns Kommune indstilles det, at udbuddet udskydes. Sagen blev behandlet i Økonomiudvalget den 24. januar og i Borgerrepræsentationen den 2. februar.
- I Rødovre Kommune ser man også positivt på en udskydelse af udbuddet. Teknik- og Miljøudvalget blev forelagt et meddelelsespunkt om sagen i uge 3.
- Forvaltningen i Glostrup Kommune ser positivt på sagen og vil formentlig også her indstille politisk, at udbuddet af linje 9A udskydes.
- I Brøndby Kommune forventer de også at indstille at udbuddet udskydes, og at sagen behandles i Teknik- og Miljøudvalget i februar og i kommunalbestyrelsen i marts.

Videre proces

Hvis alle fem kommuner meddeler Movia, at udbuddet af linje 9A skal udskydes, tager Movia linjen ud af A23 og linje 9A sendes i udbud i A23x. Herefter skal kommunerne arbejde videre med mulige frekvensreduktioner på linjen. Hvis der kan opnås enighed om en reduktion, skal alle kommuner afgive en trafikbestilling inden 30. april 2024.

By-, Kultur -og Miljøområdet vurdering

På trods af, at Frederiksberg ikke får omstillet 100 % af busdriften til el med udgangen af 2025, vurderer forvaltningen, at det vil være hensigtsmæssigt at udskyde udbuddet af linje 9A, idet det vil give mulighed for at opnå en driftsbesparelse på linjen. Det vil kunne imødekomme en del af merudgiften som følge af Sydhavnsmetroens åbning, og alle øvrige linjer og dermed 85 % af kommunens busdrift vil være omstillet til el med udgangen af 2025 og kun tre måneder senere vil 100 % være opnået i udgangen af marts 2026.

Det foreslås, at målets opfyldelse i udgangen af marts 2026, markeres ved afholdelse af et arrangement, hvor borgerne kan deltage ved idriftsætning af den sidste elbus i kommunen.

Økonomi

Udskydelsen af udbuddet på linje 9A har i sig selv ikke nogle økonomiske konsekvenser. Miljø- og Trafikudvalget vil den 4. marts 2024 blive forelagt en sag, med de økonomiske konsekvenser Sydhavnsmetroen vil få for busdriften og en beskrivelse af mulige buslinjer, hvor der kan reduceres i driften og dermed kompenseres for den ekstra udgift - heriblandt linje 9A.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Punkt 25: Resultater fra Borgerundersøgelsen 2023

02.00.00-G01-24-22

Resume

I slutningen af 2023 udførte Frederiksberg Kommune en borgerundersøgelse. Resultaterne for områderne "Trafikale forhold", "Miljø og renholdelse" og "Grønne områder" er nu klar til drøftelse i Miljø- og Trafikudvalget.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen med henblik på opfølgende drøftelse på kommende møde.

Indstilling

Forvaltningen indstiller,

at Miljø- og Trafikudvalget drøfter resultaterne fra Borgerundersøgelsen 2023.

Sagsfremstilling

Om Borgerundersøgelsen 2023

Kommunalbestyrelsen har besluttet, at der hvert andet år skal laves en borgerundersøgelse, hvor vi spørger byens borgere om deres tilfredshed med kommunens tilbud og services.

Borgerundersøgelsen i 2023 blev gennemført af Megafon, der også har gennemført de tidligere års borgerundersøgelser, og den gentog spørgsmålene fra borgerundersøgelsen i 2021. Derudover er der blevet tilføjet fire nye spørgsmål om henholdsvis den nye skatteprocent, de nye parkeringsregler og brugen af digitale skærme i henholdsvis dagtilbud og skoler. Formålet med at bruge samme spørgeskema er at kunne sammenligne resultaterne og dermed udviklingen i borgernes tilfredshed de seneste 5-10 år.

Undersøgelsen består af et online spørgeskema, som 4.000 repræsentativt udvalgte borgere har fået digital invitation til at besvare. Derudover har Megafon telefoninterviewet udvalgte borgere, som ikke har gennemført eller udfyldt spørgeskemaet.

Borgerundersøgelsen i 2023 er gennemført med en svarprocent på 25.

Megafon har også foretaget en rundringning til ca. 1.000 respondenter rundt om i landet. I rundringningen har de stillet 20 udvalgte spørgsmål, der kan sammenlignes med besvarelsene i Frederiksberg Kommunes undersøgelse for på den måde at få et landsgennemsnit, som Frederiksbergs resultater kan holdes op mod.

Det er gennemgående for borgerundersøgelsen, at der bliver anvendt tilfredshedsscorer på en skala fra 0-100. Scoren udregnes efter andelen af svar i hver svarkategori.

Hver svarkategori svarer til følgende score:

- 100 = Meget tilfreds
- 75 = Tilfreds
- 50 = Hverken tilfreds eller utilfreds
- 25 = Utilfreds
- 0 = Meget utilfreds

Hovedkonklusioner og -resultater fra borgerundersøgelsen 2023

Hovedkonklusionerne i årets undersøgelse kan sammenfattes således:

- I 2023 ligger tilfredshedsscoren på tværs af de 14 hovedområder i spændet 50-76
- Frederiksberg ligger væsentligt over landsgennemsnittet.
- Tilfredsheden er steget på 3 ud af 101 stillede skala-spørgsmål ift. borgerundersøgelsen i 2021 og faldet på 40 ud af de 101 spørgsmål ift. 2021. Faldet sker bl.a. på alle de store velfærdsområder.
- Udviklingen i landsgennemsnittet viser samme tendens til fald i borgertilfredsheden på alle de store velfærdsområder.

xt-decoration: underline;">Frederiksbergs resultater fra området "Trafikale forhold"

Den generelle tilfredshed med området er 63. I 2021 var den 65.

Der er i undersøgelsen spurgt til 15 forhold inden for emner som "fremkommelighed", "parkering" og "trafiksikkerhed". Heraf er der i landsmålingen spurgt ind til to forhold, som er gengivet herunder som en baseline.

Udvalgte resultater:

- Fremkommelighed som bilist

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 62 (i 2021 var den 60)

I landsmålingen er tilfredshedsscoren 61 (i 2021 var den 55)

- Parkeringsmuligheder for bilister

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 43 (i 2021 var den på 49)

- Parkeringsreglerne (fra 1. oktober 2023)

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 51

- Trafiksikkerhed og tryghed som cyklist

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 58 (i 2021 var den på 60)

I landsmålingen er tilfredshedsscoren 52 (i 2021 var den på 55)

Særligt vedr. trafikvaner

Respondenterne er blevet spurgt til, hvor ofte de kører i bil, på cykel og anvender kollektiv trafik. Når det gælder bilkørsel, er det 39 pct. af de adspurgte, der kører i bil dagligt eller flere gange ugentligt. Heraf kører 18 pct. af de adspurgte dagligt i bil og 22 pct. flere gange ugentligt.

De adspurgte kører i gennemsnit oftere på cykel, end de kører i bil. 58 pct. af de adspurgte kører på cykel dagligt. Heraf kører 37 pct. af de adspurgte dagligt på cykel og 21 pct. flere gange ugentligt. 34 pct. af de adspurgte kører med kollektiv trafik - 11 pct. af de adspurgte kører dagligt med kollektiv trafik og 23 pct. flere gange ugentligt. 63 pct. kører med kollektiv trafik ugentligt eller sjældnere. Kun 3 pct. kører aldrig med kollektiv trafik.

xt-decoration: underline;">Frederiksbergs resultater fra området "Miljø og renholdelse"

Den generelle tilfredshed med området er 67. I 2021 var den generelle tilfredshed tilsvarende 67.

Der er i undersøgelsen spurgt til ni forhold inden for emner som "Tømning af skraldespande og askebægre", "Fjernelse af graffiti", "Renholdelse af veje og opholdsarealer" og "Støjniveauet på Frederiksberg". Heraf er der i landsmålingen spurgt ind til et forhold, som er gengivet herunder som baseline.

Udvalgte resultater:

- Tømning af skraldespande og askebægre

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 65 (i 2021 var den 63)

- Fjernelse af graffiti

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 67 (i 2021 var den 66)

- Renholdelse af veje og opholdsarealer

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 70 (i 2021 var den 68)
I landsmålingen er tilfredshedsscoren 61 (i 2021 var den 62)

- Støjniveauet på Frederiksberg

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 60 (i 2021 var den 57)

xt-decoration: underline;">Frederiksbergs resultater fra området "Grønne områder"

Den generelle tilfredshed med området er 73. I 2021 var den 72. Der er i undersøgelsen spurgt til seks forhold, hvoraf de fire gengives herunder. Der er i dette område ingen landsgennemsnit at sammenligne med.

Udvalgte resultater:

- Tilgængelighed for personer med fysisk funktionsnedsættelse

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 60 (i 2021 var den 61)

- Vedligeholdelse af kirkegårde

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 76 (i 2021 var den 77)

- Muligheden for naturoplevelser

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 74 (i 2021 var den 73)

- Følelsen af tryghed og at være fri fra uønsket opmærksomhed

På Frederiksberg er tilfredshedsscoren 78 (i 2021 var den 75)

xt-decoration: underline;">Andre relevante resultater

Det bemærkes, at 20 % af de adspurgte svarer 'Ved ikke' når de bliver spurgt til deres tilfredshed på tværs af området trafikale forhold. Endvidere svarer 21 % af de adspurgte 'Ved ikke' når de bliver spurgt til deres tilfredshed på tværs af det grønne område.

xt-decoration: underline;">Initiativer og handlinger

By-, Kultur- og Miljøområdet bemærker, at der for de fleste af de ovenfor oplyste punkter er tale om et meget lille fald, der muligvis blot kan tilskrives, at der er rundet hhv. op og ned ift. sidste måling.

Trafikale forhold

I forhold til de trafikale forhold hæfter forvaltningen sig ved, at Brugerundersøgelsen 2023 stort set er uændret i forhold til 2021, dog med en svagt faldende tendens. Set i forhold til landsgennemsnittet ligger kommunen fint.

Den største tilfredshed identificeres i forhold til, hvor let det er at komme frem med den kollektive trafik. Der er generelt en høj tilfredshed og det er positivt, at 58% kører på cykel dagligt eller flere gange om ugen, og at hver tredje kører med kollektiv trafik dagligt eller flere gange om ugen. Som supplement til borgerundersøgelsen gennemfører kommunen hvert år en særskilt tilfredshedsundersøgelse i de busser, der kører i kommunen. Denne undersøgelse blev forelagt Miljø- og Trafikudvalget den 15. januar 2024 og viser en meget høj tilfredshed (93 %. tilfredshed i 2023). Derudover arbejder forvaltningen fortsat med fokus på de bløde trafikanter og de trafikale forhold omkring skolerne.

Det bemærkes at tilfredsheden med cykelparkeringsforhold er faldet på trods af, at der de seneste tre år er opsat over 1500 nye cykelparkeringspladser i kommunen. Det skyldes formentlig, at manges øjne er rettet mod Frederiksberg bymidte, hvor det ikke er muligt at opsætte stativer nok til alle dem, der vil parkere ved indgangene – særligt til Frederiksberg Centeret.

At der ses et fald i tilfredsheden med parkeringsmulighederne for bilister, skal sandsynligvis ses i sammenhæng med, at bilisterne i den seneste parkeringsanalyse har tilkendegivet, at de bruger længere tid på at finde en parkeringsplads, og når

de har parkeret skal gå længere for at nå deres destination. De nye parkeringsregler, som blev indført 1. oktober 2023 har medført et markant fald i belægningsgraderne på hele Frederiksberg, og det bør derfor kunne aflæses i de fremtidige brugerundersøgelser, at det er blevet lettere at parkere tæt på sin destination end tidligere.

Faldet i forhold til tilfredsheden med tilgængelighed må betegnes som værende så lille, at det er indenfor en usikkerhedsmargin. Kommunen arbejder altid med tilgængelig i projekter i byen og i øvrigt har et godt samarbejde med bl.a. Seniorrådet og Handicaprådet.

Grønne områder

Målingen på det grønne område viser, at tilfredsheden er stort set som i 2021 på de seks målte parametre. Dette svarer til, hvad der fremgår af en lignende undersøgelse af tilfredsheden i udvalgte grønne områder, der blev forelagt Miljø- og Trafikudvalget den 15. januar 2024. Dette skal ses på trods af løbende besparelser på området.

Miljø og renholdelse

Der ses en mindre stigning i tilfredsheden med renhold i byen og tøming af skraldespande, hvilket formentlig kan tilskrives det fokus, som kommunen har på dette, herunder ift. aften- og weekendrenhold på de mest belastede steder i byen.

Målingerne i forhold til renholdelse af veje, graffiti afrensning m.v. viser, at der er en marginal stigning i tilfredsheden siden 2021. Der er ikke foretaget ændringer i driften på dette område.

I en tæt by som Frederiksberg vil det ikke kunne undgås, at nogen vil opleve støj som de finder generende. Kommunen har allerede i dag stort fokus på netop denne udfordring og har en god dialog med f.eks. arrangementsarrangører om bl.a. lydniveau til koncerter.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Borgerundersøgelsen 2023 - Final