REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 12-08-2024

Mødedato Mandag d. 12. august 2024 kl. 18:30

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Meddelelser..... 3
Forslag til beslutning fra 1. viceborgmester Lone Loklindt, kommunalbestyrelsesmedlem Ruben Ki 6
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Merete Winther Hildebrandt og 2. viceborg 10
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Rasmus Holme Nielsen, Malte Mathies Løc 13
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Emil Samaras om at opstille en bænk på hjø 16
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Anders Storgaard, Carina Høedt, Fasael Rel 18
Forslag til beslutning fra rådmand Thyge Enevoldsen og kommunalbestyrelsesmedlem Rasmus Ho 21
Cykelsti på Jens Jessens Vej - Anlægsbevilling..... 23
Beslutning om anvendelse af emissionsfri arbejdsmaskiner i kommunens byggerier og anlæg..... 25
Udmøntning af pulje til grønne tiltag, mere bynatur og klima 2024..... 28
Disponering af trafiksikkerhedspulje 2024..... 32
Beslutning om anlæg af tre fremrykkede stoppesteder på Godthåbsvej for linje 2A..... 38
Godkendelse af beplantningstiltag i Fuglebakkekvarteret..... 40
Igangsættelse af implementering af hastighedsplan..... 42
Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på Solbjerg Parkkirkegård..... 44
Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på Den Grønne Sti..... 47
Beslutning om afskaffelse af brugerbetalt containerordning for storskrald og haveaffald..... 49
Lukket..... 53

Punkt 87: Meddelelser

00.22.04-P35-1-24

Sagsfremstilling

a. Ekstra udvalgsmøde i Miljø- og Trafikudvalget den 19. august 2024
Der vil blive afviklet et ekstraordinært møde i Miljø- og Trafikudvalget den 19. august 2024 for at sikre behandlingen af en større mængde sager.
Miljø- og Trafikudvalget kan af hensyn til antallet af sager og borgernære afgørelser vælge at atholde flere møder end 10 møder om året, såfremt forvaltningen vurderer, der er behov herfor.

Miljø- og Trafikudvalget tog meddelelsen til efterretning.

b. Skolen på Duevej - genplantning af træer
I forbindelse med udbedring af LAR-projekt på Skolen på Duevej, hvor der skal graves kassetter ned i skolegården til opbevaring af vand, er det nødvendigt at fælde fem træer, der blev plantet omkring 2018 i forbindelse med udførelsen af LAR-projektet. Der er lavet et trænotat på de pågældende træer. Der er noteret, at der er sår på stammen på et af træerne, som også er toptør på den ene side af kronen. To af de øvrige træer har henholdsvis enkelte tørre kviste og en del toptørre. Der vil blive genplantet fem træer i skolens område.

c. Endelig vedtagelse af forskrift med forbud mod ældre brændeovne. Muligheder for totalforbud
Kommunalbestyrelsen vedtog på mødet den 17. juni 2024 forslag til revideret brændeovnsforskrift, med forbud mod brændeovne ældre end 1. juni 2008, idet ikrafttrædelsestidspunkt og informationskampagne skal koordineres med Københavns Kommune. Udvalget anmodede i den sammenhæng om en redegørelse for mulighederne for et totalforbud for brændeovne.

Brændeovne er reguleret i Miljøbeskyttelsesloven lovens § 42 og i en lokal forskrift udstedt efter brændeovnsbekendtgørelsen, hvis en kommune har udarbejdet sådan en. Frederiksberg Kommune har siden 2015 haft en lokal brændeovnsskrift for regulering af forurening, herunder til behandling af klager over brændeovnsfyring. I forhold til mulighederne for at gennemføre et totalforbud for brændeovne på Frederiksberg inden for eksisterende lovgivning skal By-, Kultur-, og Miljøområdet anføre følgende;

Lovgivningen giver i dag mulighed for, at kommunen, hvis forureningen fra en brændeovn er væsentlig, at meddele påbud om at nedbringe forureningen. Det kan den eksempelvis være, hvis der er synlig og ildelugtende røg fra anlægget. En forudsætning for at meddele påbud er, at de almindelige forvaltningsmæssige principper om proportionalitet mv. er opfyldt ved påbuddet, ligesom ejeren skal have en rimelig tidsfrist til opfyldelse af et påbud.

Hvis der ikke er mulighed for at nedbringe forureningen ved at gennemføre særlige foranstaltninger – f.eks. en forhøjelse eller anden forbedring af skorstenen eller gennem bedre fyring – kan kommunen i yderste konsekvens nedlægge forbud imod den fremtidige anvendelse af det enkelte fyringsanlæg. Dette kræver dog en helt særligt begrundelse, ligesom alle muligheder for reducere forureningen via påbud forinden skal være undersøgt.

Ifølge miljøstyrelsen giver den nuværende lovgivning ikke mulighed for at nedlægge et generelt forbud mod al brændeovnsfyring, f.eks. gældende i hele byen. Formålet med den nye bekendtgørelse, om udskiftning og nedlæggelse af ældre brændeovne mv. i kollektivt varmeforsyningsområder som Frederiksberg, er netop at give disse kommuner udvidede muligheder for at begrænse forurening fra brændeovne ved lokalt at kunne beslutte et generelt forbud mod ældre brændeovne (fra før 1. juni 2008).

I forhold til beslutningen om koordinering af ikrafttrædelsestidspunkt for forbuddet, og den dertil hørende informationskampagne til brændeovnsejerne i samarbejde med Københavns kommune, vil forvaltningen snarest vende tilbage med en meddelelse herom.

Miljø- og Trafikudvalget tog meddelelsen til efterretning.

d. Tilpasning af stoppesteder
I maj 2024 behandlede udvalget en sag om ændringerne ved stoppestederne på linje 37, der skulle nedlægges på Frederiksberg den 30. juni. Der er blevet foretaget ændringer de steder, hvor det var nødvendigt, og "rettet til" i forhold til Frederiksbergbusserne.
Forvaltningen kan i forlængelse heraf oplyse:

Thorvaldsensvej, svinget ved Dr. Abildgaards Allé
Forvaltningen har undersøgt mulighederne for at etablere bilparkeringspladser på arealet. Trafiksikkerhedsmæssigt vurderes det ikke som en god løsning at etablere bilparkeringspladser bag en cykelbane. Forvaltningen har arbejdet på en løsning, hvor det nok bliver muligt at etablere to bilparkeringspladser på arealet, hvor cykelbanen køres på indersiden af bilparkeringspladser. Disse vil, hvis løsningen kan lade sig gøre og bliver godkendt af Politiet, blive etableret med det samlede projekt i 2025, hvor der også etableres et grønt område med et ekstra træ.

Thorvaldsensvej 4
Stoppestedet skal fortsat benyttes af sightseeingbusser og bliver derfor ikke nedlagt.

Thorvaldsensvej 29
Der etableres to parkeringspladser.

Ved Danas Plads
Parkeringsbanen forlænges, og der etableres tre parkeringspladser. Derudover etableres der parkering af løbehjul, som i dag benytter et areal ved stoppestedet, som i fremtiden bliver en del af det grønne anlæg.

Stoppestedet over for skolen på Nyelandsvej
Der opstilles en bænk og en skraldespand.

Miljø- og Trafikudvalget tog meddelelsen til efterretning.

e. Mulighed for undtagelse af delebiler og bybiler for tidsrestriktion ved ladestandere
Som det fremgik af sagen om ændret skiltning ved ladepladser, som udvalget behandlede på møde den 3. juni 2024, er delebiler og bybiler ikke undtaget tidsbegrænsningen.

Forvaltningen var i forbindelse med sagen i dialog med GreenMobility for at klarlægge, hvordan en evt. afgift bliver håndteret i forhold til kunden. GreenMobility oplyste, at en evt. afgift - pålagt på baggrund af overtrædelse af tidsbegrænsning ved ladepladser - bliver håndteret og afregnet af GreenMobility selv og ikke pålægges kunden. Forvaltningen fik i den forbindelse indtrykket af, at det var sjældent, at bilerne holder længere end 3 timer, da der er en relativ stor udskiftning i bilerne.

Forvaltningen har undersøgt forholdene og kan konstatere, at GreenMobility i alt er blevet pålagt 148 afgifter på de 458 køretøjer fra GreenMobility, som har en aktiv licens til zonen i Frederiksberg Kommune fra 1. januar 2024 til medio juni 2024. Af disse afgifter er 84 pålagt for overskridelse af 3 timers tidsrestriktion første halvår. Hvilket svarer til afgifter for under 100.000 kr. årligt.

Dertil kan forvaltningen oplyse, at der i Københavns Kommune ikke gælder særlige undtagelser for delebiler eller bybiler ved ladestandere. Her skal dele- og bybilerne altså også overholde tidsrestriktionen.

Skal delebiler og bybiler undtages tidsrestriktionen, vil det kræve en ekstra undertavle, administrative justeringer, og det vil evt. også kræve en justering af skiltningen ved faste stampladser. Et estimat for den samlede omkostning er omkring 1,5 mio. kr., hvilket skal sættes op mod de under 100.000 kr., det koster i afgifter - dvs. en tilbagebetalingstid på 15 år.

Forvaltningen har påbegyndt forberedelser til udskiftning af tavler jf. beslutning af 3. juni 2024.

*Miljø- og Trafikudvalget tog meddelelsen til efterretning, idet u*dvalget bad om en opfølgningssag om mulighed for undtagelse af delebiler og bybiler for tidsrestriktion ved ladestandere, herunder en redegørelse for dialogen med andre kommuner. Der rækkes endvidere ud til Green Mobility og tilbydes en dialog med formanden og næstformanden for Miljø- og Trafikudvalget.

f. Vejarbejde på Roskildevej mellem Skellet og Dalgas Boulevard frem til 19. august 2024
Frederiksberg Forsyning er ved at udskifte 90 meter regnvandsledning på Roskildevej i den sydlige vejbane ud for Nordens Plads. Mellem Skellet og Dalgas Boulevard er ét spor farbar i indadgående retning. Der arbejdes på alle hverdage fra kl. 07:00 til 18:00 for at gøre arbejdet færdigt så hurtigt som muligt. Arbejdet begyndte den 1. juli og forventes afsluttet den 19. august 2024.

Miljø- og Trafikudvalget tog meddelelsen til efterretning.

g. Cykeludlejningsoperatøren Tier fusionerer med Dott
Virksomheden bag cykeludlejningsoperatøren Tier fusionerer med selskabet Dott, hvorfor cyklerne fremover vil blive mærket med Dott i stedet for Tier. Selskabet forventer, at alle deres cykler har fået navneforandring i løbet af sommeren.

For brugerne vil fusionen kun opleves som en navneændring, idet driftsselskabet i Danmark fortsat det samme. Aftalen, der er indgået mellem Frederiksberg Kommune og Tier Mobility Denmark A/S, gælder derfor på samme vilkår.

Miljø- og Trafikudvalget tog meddelelsen til efterretning.

Udvalget bad om at få en sag på om parkeringsdeklarationerne ved Stjernen.

Punkt 88: Forslag til beslutning fra 1. viceborgmester Lone Loklindt, kommunalbestyrelsesmedlem Ruben Kidde og rådmand Freja Fokdal om at lukke enkelte strøg for biltrafik på udvalgte fridage

05.01.01-G01-11-24

Resume

Der skal tages stilling til et beslutningsforslag om at lukke enkelte strøg for biltrafik på udvalgte fridage for at give plads til borgergrupper og lokalt samvær frem for biler. I sagen beskrives fordele og ulemper ved en sådan ordning, ligesom de økonomiske omkostninger herved belyses. Forslaget foreslås ikke tiltrådt, da forvaltningen ikke kan finde finansiering hertil. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller til Magistraten, at sagen oversendes til budgetforhandlingerne 2025.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget om at lukke enkelte strøg for biltrafik på udvalgte fridage ikke tiltrædes, idet forvaltningen ikke kan finde finansiering hertil.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 18. marts 2024 følgende forslag til beslutning fra 1. viceborgmester Lone Loklindt, kommunalbestyrelsesmedlem Ruben Kidde og rådmand Freja Fokdal om at lukke enkelte strøg for biltrafik på udvalgte fridage.

Radikale Venstre foreslår at lukke enkelte strøg for biltrafik på udvalgte fridage.

Begrundelse:
Frederiksberg er tæt bebygget og tæt beboet, hvilket begrænser fysiske og kulturelle udfoldelsesmuligheder for byens aktører. Byens brede veje er et aktiv, som normalt kommer bilister til gode. Radikale Venstre mener, at brugsretten over vejene på udvalgte fridage bør overgives til borgergrupper og andre lokale aktører for at skabe et byliv, hvor oplevelser og lokalt samvær er i centrum. Dette skal ske i tæt samarbejde med det lokale handels- og kulturliv. Det kunne f.eks. være Gammel Kongevej, Godthåbsvej og Frederiksberg Allé.

Forslaget skal ses i lyset af den seneste tids butiksdød på lokale handelsstrøg. Radikale Venstre ser det som kommunens opgave at understøtte, at der er mennesker i gadebilledet, der bruger butiksstrøgene. Ved at begrænse bilismen til fordel for kultur- og erhvervsliv i gadeplan på udvalgte fridage, gives plads til fri bevægelse og interaktion, leg og handel. Kommunens opgave kunne være at udbyde de udvalgte dage og strøg gennem open call samt at sørge for den nødvendige afspærring og omlægning af trafikken.

*fridage forstået som lørdage, søndage og andre fridage"

Bemærkninger til forslaget
Det er muligt lovgivningsmæssigt at lukke veje periodevist. Herved kan borgere opleve fordele ved fredeliggjorte veje og byliv. Der er forskellige metoder til at invitere til udnyttelse af den plads i byrummet, de afspærrede veje vil give. Disse beskrives nedenfor.

Forvaltningen har forudsat, at cykelstierne også skal afspærres af sikkerhedsmæssige årsager, så der er fri passage fra detailbutikkerne og ud til vejområdet og de aktiviteter, der afvikles her. Forslaget vil derfor give omkørsler for cyklisterne.

Frederiksberg Allé lukkes oftere end andre veje til større arrangementer
Flere af byens store arrangementer involverer lukning af Frederiksberg Allé, og forvaltningen har modtaget flere klager fra beboerne med ønske om at bruge andre dele af byen frem for Frederiksberg Allé til arrangementer. Da der heller ikke er mange detailbutikker på alléen, kan det overvejes, hvis forslaget vedtages, at arbejde videre med periodevis lukning af Godthåbsvej, Gammel Kongevej og eventuelt Falkoner Allé fremfor Frederiksberg Allé.

Muligheder i forbindelse med forslaget
Der er en række fordele forbundet med forslaget, idet det rummer muligheder for at fremme bl.a.:

- mobilitetspolitikkens vision vedrørende gang og byliv. Kommunalbestyrelsen besluttede den 18. marts 2024 en mobilitetspolitik for Frederiksberg. En af visionerne heri er blandt andet, at 'der er mere plads og bedre forhold for cyklister, fodgængere og byliv'. Forslaget understøtter disse intentioner samt trafikhierarkiets prioritering af gang og byliv, omend der vil være gener for cyklister og buspassager, der også prioriteres i trafikhierarkiet.
- erhvervs- og kulturelle aktiviteter.
- afprøvning af anderledes disponering af gaderummet.

Hvis forslaget besluttes, bør det sendes i høring hos Frederiksberg Erhverv og Erhvervsrådet, ligesom eventuelle vejlukningerne bør gennemføres i tæt samarbejde med det lokale handels- og kulturliv.

Erfaringer med open call - begrænset interesse hos aktørerne
Det seneste år har forvaltningen stået for at gennemføre såkaldte open calls på baggrund af budgetbeslutninger om sommerdans og skøjtedisko. Open call er en metode, hvor borgere, kultur- og erhvervsaktører kan ansøge om brugsretten til de midlertidigt lukkede veje.

Erfaringerne herfra er, at det kræver en del ressourcer i forvaltningen at beskrive, markedsføre og håndtere de enkelte open calls. Samtidig har aktørernes interesse for at byde ind på opgaverne været begrænset blandt andet med henvisning til manglende økonomisk bæredygtighed for aktørerne. I forlængelse heraf bemærkes, at tiltag, som det foreslåede, ofte skal gentages nogle gange, førend de lykkes.

Behov for kommunal koordinering af aktiviteterne
Hvis forslaget vedtages, bør der afsættes midler til koordinering af de ønskede aktiviteter, ligesom midlerne bør afspejle ambitioner og forventninger til aktiviteterne. Det er forvaltningens erfaring, at det er nødvendigt med en tovholder for at understøtte aktører i at lave aktiviteter inden for de af kommunen stillede rammer. Ligeledes har forvaltningen begrænsede gode erfaringer med, at frivillige tager ansvar for og står for aktiviteter initieret af kommunen.

Forvaltningen har ikke på nuværende tidspunkt ressourcer til at varetage nye open calls og/eller stå for nye arrangementer med henblik på at skabe aktiviteter på de lukkede strøg, hvilket der i givet fald bør afsættes midler til, såfremt forslaget tiltrædes.

Bud på to modeller for aktivering af det frigivne byrum på vejene
På baggrund af ovenstående kan to modeller foreslås:

1. Udvalgte veje lukkes og "gives fri" til borgere, kultur- og erhvervsaktører

Kommunen oplyser om tiltaget med midlertidige trafikfri byrum til fri benyttelse. Kommunen sørger for vejlukninger og begrænset markedsføring, derudover er der ingen kommunal styring eller koordinering. En sådan ordning forudsætter alene, at der afsættes midler til omkostningerne forbundet med vejlukningerne, som beskrives nedenfor.

2. Udbud via open calls

Kommunen gennemfører et antal open calls i løbet af året, herunder beskriver krav og vilkår, markedsfører muligheden over for interessenter samt koordinerer og tildeler den midlertidige råderet over byrummet til den pågældende aktør/gruppe. For at lette koordineringen vil der som udgangspunkt blive lavet en aftale med én aktør pr. vejlukning. Aktøren er velkommen til at invitere flere aktører, men den pågældende, ansvarlige aktør står for al praktik i forhold til at bruge byrummet (indretning, tilladelser, markedsføring mv.). Kommunen står alene for det praktiske i forbindelse med vejlukningen. Denne model forudsætter, at der afsættes midler til at løfte opgaverne i forbindelse med at gennemføre et antal open calls.

Det bemærkes, at der i denne model ikke er indregnet finansiering til at dække aktørernes udgifter til arrangementer/aktiviteter på de lukkede strøg.

Det estimeres at kræve ½ årsværk svarende til 300.000 kr. at varetage open calls som beskrevet i model 2 for f. eks. 8-10 vejlukningsdage i løbet af 2025 med henblik på at udvikle og afprøve et egentligt koncept, svarende til ca. 30.000 pr. gang.

Udgifter og opgaver i forbindelse med vejlukninger
Udover omkostninger til styring af open calls vil der være en række administrative opgaver forbundet med lukning af veje på udvalgte dage. Der er ikke ressourcer til håndtering af en sådan opgave. Det drejer sig om:

- Udarbejdelse og genanvendelse af skilteplaner
- Koordinering med politiet
- Beredskabsplaner, så redningskøretøjer kan komme til
- Varsling af beboere
- Besvarelse af spørgsmål og klager fra borgere
- Omlægning af busser

Hertil kommer en engangsudgift til skilteplan, som estimeres til 25.000 kr. pr. vej, i alt 75.000 kr. for tre veje.

Gener for beboere, cyklister, buspassagerer, og bilister
Vejlukningerne vil medføre gener for beboerne på strækningen, der ikke vil kunne komme ind og ud fra deres bolig.

På vejene Gammel Kongevej, Godthåbsvej og Falkoner Allé vil busruterne skulle omlægges, hvis vejene lejlighedsvis besluttes lukket. Dette vil medføre gener for passagerne. Linje 2A er som ledbus 18 meter lang, og det kan være svært at gennemføre busdriften ved alternative ruter.

Den gennemkørende trafik, gældende både bilister og cyklister, vil ligeledes skulle omdirigeres til andre ruter.

Det kan blive nødvendigt at afspærre nogle parkeringspladser i sidegaderne op til de lukkede veje for at sikre plads til cykelparkering og vendeplads for bilister.

Alternativer
Et alternativt til hele vejlukninger kunne være at give de erhvervsdrivende mulighed for at afspærre et par parkeringspladser på udvalgte fridage foran deres butikker og på den måde åbne gaden for liv og handel.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at vejlukninger på Gammel Kongevej, Falkoner Allé (i stedet for som foreslået på Frederiksberg Allé) og Godthåbsvej på udvalgte fridage giver mulighed for at teste, hvordan vejene kan bruges til lokalt fællesskab, muligvis øge detailhandlen samt prioritere byliv og plads til gående frem for cykler og biler, som også er i tråd med mobilitetspolitikken.

Det er dog et større administrativt arbejde at forberede dette samt at koordinere eventuelle aktiviteter på pladsen, ligesom en ordning som den foreslåede er forholdsvis dyr rent afspærringsmæssigt. Derudover har det konsekvenser for beboerne i området, da der muligvis afspærres fra ud- og hjemkørsel samt buspassagerer, når busserne omlægges samt for cyklister og bilisters fremkommelighed.

Det vurderes, at forslaget ikke kan tiltrædes, da der ikke kan findes finansiering til forslaget i den eksisterende drift.

Økonomi

Engangsudgift til skilteplan 25.000 kr. pr. vej, i alt 75.000 kr. for tre veje.

Pris for vejafspærring og open call pr. gang pr. vej (skiltning, administration, afspærring mv.) :

Vej	**Pris for afspærring pr. gang ekskl. moms**
Gammel Kongevej	72.400 kr.
Falkoner Allé	52.750 kr.
Godthåbsvej	51.450 kr.
Administration	5.000 kr.
Sms-udsendelse til beboere	2.000 kr.
Administration open call	30.000 kr.

Et eksempel kunne være fem vejlukninger i løbet af 2025 med to vejlukninger på Falkoner Allé, to på Gammel Kongevej og en på Godthåbsvej, hvor kommunen administrerer open call (model 2). Det vil koste 561.750 kr.

Der skal afsættes midler til ovenstående, hvis forslaget besluttes.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, M

Punkt 89: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Merete Winther Hildebrandt og 2. viceborgmester Michael Brautsch og kommunalbestyrelsesmedlemmerne Carina Høedt og Fasael Rehman om information om miljøvenlig glatførebekæmpelse

05.07.02-G01-1-24

Resume

Der er stillet forslag om oplysningskampagne om alternative, miljøvenlige tømidler og mindre forbrug af vejsalt i kommunens vinterbekæmpelse. Implementering af forslaget vil være forbundet med en stor merudgift, som ikke kan dækkes af den eksisterende drift. Forvaltningen indstiller derfor, at forslaget ikke tiltrædes. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller til Magistraten, at sagen oversendes til budgetforhandlingerne 2025, og at oplysningerne i sagen suppleres med, hvad en oplysningskampagne via gængse kanaler koster, fx digital post.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget ikke tiltrædes, da der ikke er økonomi hertil.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 29. januar 2024 følgende forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Merete Winther Hildebrandt og 2. viceborgmester Michael Brautsch og kommunalbestyrelsesmedlemmerne Carina Høedt og Fasael Rehman om information om miljøvenlig glatførebekæmpelse.
"Forslag om information om miljøvenlig glatførebekæmpelse

Baggrund:
På Frederiksberg er det som bekendt ikke tilladt at bekæmpe is og glat føre ved hjælp af vejsalt på fortovsstrækninger, samt hvor der er beplantning, vejtræer, hækbeplantning, græsrabatter og lignende.

Årsagen er, at saltet nedbryder flisebelægningerne samt skader tilgrænsende beplantning og træer, samt risiko for nedsivning i grundvandet via fuger og utætheder.

Ikke desto mindre saltes der i denne tid massivt, overalt, og ikke kun på private fortove.

Forslag:
Det Konservative Folkeparti foreslår derfor, at forvaltningen indleder en dialog med de butikker og butikskæder, der sælger glatførebekæmpelse, om at gøre alternativerne til vejsalt meget mere synlige.

Derudover foreslår vi en oplysningskampagne, som er synlig i gadebilledet, fra kommunen om alternativerne, samt konsekvenserne ved den massive brug af vejsalt, så det ikke kun står på kommunens hjemmeside og Facebook.

Endeligt vil det være ønskeligt hvis kommunen ikke selv benytter vejsalt i det nuværende niveau."

Bemærkninger til forslaget
Tømidler med CMA er de mest miljøvenlige tømidler, der findes på markedet, og det er lige så effektivt som vejsalt. CMA står for Calcium Magnesium Acetat og fremstilles af hvedekorn, der i en gæringsproces bliver omdannet til eddikesyre (Acetat), som derefter bliver neutraliseret med kalk (Calcium). Både kalk og magnesium findes naturligt i jorden, og eddikesyre er let nedbrydeligt.

CMA er en dyr løsning til glatførebekæmpelse, og det kan være svært at finde forhandlere, der sælger produkterne i mængder til husbehov.

Dialog med butikker og butikskæder om synliggørelse af miljøvenlige alternativer til vejsalt
Det vil naturligvis være muligt at indgå i dialog med butikker og butikskæder, men som det fremgår ovenfor, er det meget få producenter, der sælger produkter til husbehov. Det vil herudover kræve, at der først sker en afdækning af, hvilke butikker der sælger vejsalt, og om de fører alternative tømidler. Dertil kommer opgaven med at komme i tale med de rette

personer i virksomhederne og afvikling af møderne samt forberedelse og opfølgning af disse møder. Det vil være en større opgave at gå i dialog med butikker og butikskæder om synliggørelse af miljøvenlige alternativer til vejsalt i deres butikker.

Forvaltningen har ikke ressourcer til at løfte denne opgave. Det vurderes, at dette arbejde vil kræve minimum et 1/4 årsværk, svarende til ca. 160.000 kr.

Synlig oplysningskampagne om konsekvenserne ved vejsalt
Forvaltningen vil godt kunne gennemføre en kampagne om konsekvenser ved brug af vejsalt. Det anslås, at en kampagne vil koste 75.000-100.000 kr. til udformning, tryk og opsætning af kampagnemateriale. I fald en sådan skal gennemføres, vil der skulle findes midler hertil.

Kommunens brug af vejsalt på veje
Forvaltningen arbejder løbende på at finde de bedste løsninger for miljøet i vinterbekæmpelsen, så der tages mest mulig hensyn til træer, belægning og grundvand. Der er imidlertid stor forskel på prisen på vejsalt og de alternative tømidler. Den nuværende vinterbekæmpelse er derfor en balance mellem ønsket om en så sikker by som muligt under snefald samt økonomiske og miljømæssige hensyn.

Der benyttes i dag ca. 25 tons salt ved ét udkald og 5 tons CMA, som er et miljøvenligt alternativt tømiddel til vejsalt.

CMA benyttes blandt andet på fortove omkring parker, på Den Grønne Sti, Frederiksberg Allé og på en række af byens klimaveje, mens der benyttes vejsalt på kommunens øvrige veje og cykelstier, da salt på veje ikke siver ned i grundvandet, fordi vandet her løber til vejbrøndene og ikke på samme måde nedbryder belægningen som på fortove.

Der beregnes i dag 30 tons tømidler (salt samt CMA) til ét udkald, og pt. estimeres der med 27 udkald om året i vinterbekæmpelseskontrakten, svarende til 810 tons om året. Hertil kommer ekstra udkald afhængig af vintervejret.

Med det nuværende materiel vil det koste ca. 10,4 mio. kr. mere end i dag at overgå til udelukkende at bruge CMA.

Hvis kvaliteten af opgaveløsningen skal være som i dag og udføres med alternative tømidler, bør der herudover blandt andet ses på indkøb af udstyr beregnet til vinterbekæmpelse med CMA som f.eks. i lufthavnen. Det vil kræve, at udstyret udskiftes, hvilket vil medføre en stor økonomisk udgift, som der pt. ikke er beregnet på.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at opgaven med at gå i dialog med butikskæderne vil være meget omfattende og ikke kan garanteres at have en effekt samtidig med, at det vil være vanskeligt at finde forhandlere, der sælger CMA i husholdningsmængder. Herudover er der høje omkostninger forbundet med en overgang alene til brug af CMA. Økonomisk set er vejsalt pt. den bedste metode til at bekæmpe glatte veje. Derfor er det forvaltningens vurdering, at forslaget ikke bør tiltrædes.

Økonomi

Hvis beslutningsforslaget tiltrædes, skal der findes økonomi til følgende poster, der ikke kan findes i eksisterende driftsbudgetter:

1/4 årsværk til dialog med butikskæder	ca. 0,160 mio kr.
Oplysningskampagne i gadebilledet	ca. 0.075-0,1 mio. kr.
Overgang til udelukkende alternative tømidler i kommunens egen drift	ca. 6,4 mio. kr.
Stigning i variabel kontrakt grundet ændret metode for snerydning	ca. 4 mio. kr.
I alt	**ca. 10,66 mio kr.**

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, M

Punkt 90: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Rasmus Holme Nielsen, Malte Mathies Løcke, 1. viceborgmester Lone Loklindt og rådmand Lotte Kofoed om årlig måling af et grønnere Frederiksberg - Det Frederiksberg-grønne regnskab

09.00.00-G01-1-24

Resume

Der er stillet forslag om en årlig måling af et grønnere Frederiksberg ved med basis i 2021 at måle ændring i træer, antal grønne områder på offentlige arealer og i samlet biofaktor. Forvaltningen foreslår, at forslaget tiltrædes, idet de nødvendige data allerede er tilgængelige for at kunne måle på udvalgte grønne tiltag. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,
at forslaget, om en årlig måling af et grønnere Frederiksberg, tiltrædes, idet de nødvendige data allerede er tilgængelige for at kunne måle på udvalgte grønne tiltag. Forvaltningen undersøger, om der kan fremstilles data længere tilbage end 2021, fx på trætælling.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget, om en årlig måling af et grønnere Frederiksberg, tiltrædes, idet de nødvendige data allerede er tilgængelige for at kunne måle på udvalgte grønne tiltag.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 29. april 2024 følgende forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Rasmus Holme Nielsen, Malte Mathies Løcke, 1. viceborgmester Lone Loklindt og rådmand Lotte Kofoed om årlig måling af et grønnere Frederiksberg - Det Frederiksberg-grønne regnskab.

"Forslag til beslutning om årlig måling af et grønnere Frederiksberg – Det Frederiksberg-grønne regnskab

Enhedslisten, Radikale Venstre, SF og Socialdemokratiet foreslår, at Frederiksberg hvert år måler på, om Frederiksberg er blevet grønnere eller ej – "Det Frederiksberg-grønne regnskab".

Måling af dette skal ske ved følgende parametre med basisår i 2021:

- Ændring i antal træer på Frederiksberg siden 2021
- Ændring i antal kvadratmeter grønt, offentligt tilgængeligt areal siden 2021
- Ændring i samlet biofaktor siden 2021

Begrundelse
Frederiksberg er kendt som en by, hvor mere end 1/6 af arealet er udlagt til grønne områder. Vi skal passe godt på vores grønne områder, og det er og bliver en bunden opgave at gøre byen grønnere. Men ikke bare visuelt grønnere - også mere ægte grøn. Mere bynatur. Mere biodiversitet. Flere træer. Mere grønt areal. Alt sammen i højere kvalitet end hidtil.

Frederiksberg måler i dag ikke på, om det går i den rigtige retning eller ej. Vi foreslår derfor, at Frederiksberg Kommune fremover bruger følgende tre parametre til at følge byens progression med basisår i 2021.

1. parameter: Ændring i antal træer på Frederiksberg siden 2021
Træer har en lang række positive effekter på biodiversiteten og bidrager endvidere til at sænke varmeøeffekten til gavn for både mennesker og dyr. Vi mener derfor, at Frederiksberg Kommune bør måle på, om antallet af træer på Frederiksberg stiger over tid. På denne måde binder vi os både til at bevare ældre træer samt at plante nye, når det er muligt.

2. parameter: Ændring i antal kvadratmeter grønt areal siden 2021
Grønne arealer dækker alt fra græsplæner til naturområder, som har stor vigtighed som hjem og næringskilder for insekter, fugle og andre dyr.

Samtidig giver grønne arealer byens borgere mulighed for at komme lidt tættere på naturen i hverdagen til gavn for livskvaliteten.

Frederiksberg bør derfor måle sig på, om vi skaber flere kvadratmeter grønne arealer.

3. parameter: Ændring i samlet biofaktor siden 2021
Biofaktoren giver os en indikation på, om vores nye og eksisterende grønne områder bidrager tilstrækkeligt til at indfange CO2 gennem fotosyntese.
Vi bør derfor måle på, om Frederiksbergs biofaktor stiger over tid."

Bemærkninger til forslaget
Forslaget spiller godt ind i kommunens grønne dagsorden, arbejdet med at klimatilpasse byen, Kommuneplan 2021, Frederiksberg Bystrategi, Strategi for Bynatur og Biodiversitet, Træpolitikken mv. og herunder kommunens igangværende arbejde med at skabe et generelt grønnere Frederiksberg.

Træer giver skygge og nedkøler byen, optager CO_2 og reducerer luftforurening. Træer skaber smukke byer og sunde bymiljøer, hvor nærhed til grønt nedbringer stress og restitueringsperioder. Planter kan fungere som spisekammer for dyr og mennesker og som habitat for større dyr og insekter. Et gammelt egetræ kan være vært for over 1000 arter.

Globalt og nationalt arbejdes der løbende på at udvikle metoder til at kvantificere træer og grønne områders betydning og værdi for byerne og for at følge udviklingen af de grønne områders kvalitet og kvantitet.

I denne sag præsenteres de værktøjer, som kommunen arbejder med for at registrere tilvæksten af grønt i byen.

Tilvækst i træer siden 2021
Kommunen har længe løbende registreret tilvæksten af træer både på veje og i parker blandt andet som følge af kommunens træpolitik, men også i forhold til kontraktstyringen på området. Dette har hidtil foregået ved registrering i et excel-ark og i arealbeskrivelser for byens grønne områder. For at få et mere præcist overblik til brug for optimering af pleje og drift af træerne har kommunen i 2023/2024 med kunstig intelligens scannet og registreret byens træer. Med afsæt i denne registrering kan der sættes konkrete mål for udviklingen i antal og sammensætning af træbestanden, hvilket bruges både i den daglige drift og pleje samt til fremtidig planlægning og strategiske indsatser.

Kommunalbestyrelsen prioriterer træer højt, hvilket både kommer til udtryk i arbejdet med at bevare eksisterende træer og at indtænke plantning af træer, når der etableres eller udvikles grønne områder, gadehjørner mm. i byen.

Der udgår hvert år ca. 100 træer på grund af sygdom, skader mv. Disse træer genplantes så vidt muligt, idet kommunen altid forsøger at genplante alle træer.

Det kan supplerende oplyses, at der siden Kommuneplan 2021 er blevet plantet yderligere 263 nye træer på Frederiksberg (ud over de træer, der er genplantet). Det er både vejtræer, i parker og på kirkegårde. Der er ligeledes lavet måling via luftfoto, der kvantificerer det grønne på Frederiksberg.

Ændring i kvadratmeter grønt areal på offentligt areal siden 2021 og forbedring af biodiversiteten
Kommunen har siden 2021, hvor der blev afsat en pulje til øget bynatur og biodiversitet, registreret tilvæksten af de grønne arealer, der er etableret i byrummet som følge af indsatsen for øget begrønning og biodiversitet på Frederiksberg. Der er alene på baggrund af denne indsats etableret ca. 800 m^2 grønt samt omlagt mere end 2.550 m^2 til mere biodiversitetsfremmende beplantninger. Herudover er kommunen i gang med at registrere tilvæksten i forhold til nye offentlige byrum og klimatilpasningsprojekter.

Der har hidtil ikke været digitale værktøjer til rådighed til registrering af biodiversiteten og kvaliteten af bynaturen. Kommunen har derfor tidligere fået udført feltstudier, hvor der er registreret planter og insekter i forhold til før og efter anlæg/omlægning af grønne arealer. Målingerne er blevet brugt til at udregne en baseline, altså en måling af naturkvaliteten af det eksisterende. Med afsæt heri har kommunen kunne vælge tiltag, som vil styrke biodiversiteten det pågældende sted.

Kommunen har imidlertid testet et nyt digitalt værktøj til måling af bynatur kaldet Bynatur-app, som er gratis at benytte. Kommunen har været del af den brugergruppe, som sidste år har afprøvet en beta-version, der nu er blevet opdateret – blandt andet på baggrund af den data, som er indsamlet på Frederiksberg. Kommunen vil fremadrettet anvende metoden til de årlige målinger af indsatserne for bynatur og biodiversitet. Metoden vil blive brugt til at undersøge kvaliteten af det eksisterende og til at regne på effekten af de planlagte tiltag. Herefter vil tiltagene få tid til at etablere sig, hvorefter der kan foretages en ny måling, og med afsæt i denne kan tiltagene justeres.

Ændring i biofaktor siden 2021
Der er indarbejdet krav til biofaktor i Kommuneplan 2021 for at styrke den grønne identitet i kommunen. Værktøjet skal især bruges til dialog mellem parterne i planlægningen af et projekt, så naturen indtænkes fra begyndelsen. Der kan sættes mål for krav til biofaktor i nye projekter.

I nye lokalplaner med ubebyggede arealer er det projektejer, der udarbejder beregningen af eksisterende og fremtidig biofaktor.

Forenklet kan man sige, at biofaktor-værktøjet beskriver kvantitet af det grønne i forskellige kategorier. Eksempler på kategorier er græs, buske eller træer. Jo mere biologisk aktivitet og volumen, jo højere biofaktor-tal. Biofaktor-værktøj anvendes primært i indledende processer for planer og projekter. Biofaktoren siger således ikke noget om biodiversiteten, da kategorierne (træer, buske mv.) ikke fortæller noget om, hvor mange arter der er, men jo højere biofaktoren er, jo højere potentiale er der for en øgning af biodiversitet.

Der vil være en stor usikkerhed i at beregne biofaktor historisk for f.eks. året 2021, da beregningen vil blive udarbejdet efter et luftfoto, hvor den biologiske volumen - træer, buske og græs - typisk vil ligge "ovenpå" hinanden. Det er derfor nødvendigt at have målt en baseline først. Kommunen vil derfor arbejde mere med dette, så udviklingen i biofaktor fremadrettet bliver bedre dokumenteret på kommunale grønne områder og i nye byudviklingsområder. Det bemærkes, at det kan være et større arbejde rent ressourcemæssigt og nogle gange kræve konsulentbistand at måle biofaktoren både som baseline, inden byggeriet igangsættes, og efterfølgende for at se ændringen i biofaktor. Det kan være nødvendigt at afsætte økonomi til dette arbejde i byggeprojekterne.

Tidsplan for afrapportering
Målingerne opgøres typisk i sent efterår. Da der allerede udarbejdes en Årsrapport for Bynatur og Biodiversitet kunne ovennævnte tilbagemelding indtænkes i denne rapport. Denne samlede tilbagemelding forventes at kunne forelægges politisk i april det efterfølgende år - det vil sige første gang for 2024 i april 2025.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at forslaget spiller godt ind i den grønne dagsorden samt i de igangværende indsatser og prioriteringer på området, og at et grønt regnskab er et relevant samlende værktøj til at synliggøre indsatserne for et grønnere Frederiksberg - både for at fortsætte arbejdet og for at kunne dokumentere effekten udadtil af de indsatser, der løbende prioriteres. Hertil vil et grønt regnskab være relevant i forbindelse med formidlingen af resultaterne til borgere, samarbejdspartnere m.fl.

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser som følge af denne sag.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen

Punkt 91: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Emil Samaras om at opstille en bænk på hjørnet af Sylows Allé og Falkoner Allé

05.14.01-G01-1-24

Resume

Der er stillet forslag om at opstille en bænk på hjørnet af Sylows Allé og Falkoner Allé. Det er muligt pladsmæssigt at opstille en bænk her. Forvaltningen anbefaler, at forslaget ikke tiltrædes, da der ikke kan findes finansiering til bænk og afledt drift i den eksisterende drift. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Sagen blev trukket.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget om at opstille en bænk på hjørnet af Sylows Allé og Falkoner Allé ikke tiltrædes, da der ikke kan peges på finansiering.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 29. april 2024 følgende forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Emil Samaras om at opstille en bænk på hjørnet af Sylows Allé og Falkoner Allé.

"Forslag om at opstille en bænk på hjørnet af Sylows Allé og Falkoner Allé, ved siden af 7-Eleven.

Begrundelse:
Ved McDonalds på Falkoner Allé er der dagligt et stort antal madbude fra Just Eat og lignende virksomheder, som står og venter i kø eller på yderligere opgaver. Det kan være besværligt for fodgængere at navigere forbi på gaden, og den situation kan forbedres ved at opsætte en bænk overfor, som budene kan bruge. Med mange unge, ældre, studerende og bude, der opholder sig på hjørnet og tæt ved McDonalds, er det oplagt, at der opsættes en bænk."

Bemærkninger til forslaget
Det er muligt at opstille en bænk på hjørnet af Sylows Alle og Falkoner Allé ved 7-Eleven. Billede af forslag til placering er vedlagt som bilag 1. Forvaltningen anbefaler, at der opsættes en affaldskurv ved siden af bænken, idet der altid henkastes en del affald ved bænke, hvis der ikke er mulighed for at komme affaldet i en affaldskurv.

Indkøb og opsætning af bænk og affaldskurv vil i alt koste ca. 27.000 kr., som der ikke kan findes finansiering til i den eksisterende drift.

Opstilling af byudstyr medfører desuden afledt drift de efterfølgende år til renhold og vedligehold. I dette tilfælde er der afledt drift pr. år for ca. 3.500 kr.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det vil være et godt tiltag at opstille en bænk på det foreslåede hjørne af Sylows Allé og Falkoner Allé. Forvaltningen anbefaler dog, at forslaget ikke tiltrædes, da der ikke kan findes 27.000 kr. i den eksisterende drift til at gennemføre forslaget.

Økonomi

Element	Indkøb	Opsætning
Affaldskurv	12.000 kr.	800 kr.
Bænk (Københavner)	12.363 kr.	1600 kr.

Hertil kommer ca. 3.500 kr. i afledt drift pr. år.

Midlerne vil skulle bevilges, hvis forslaget tiltrædes.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen

Bilag

Bilag 1 - Visualisering af bænk ved Sylows Allé

Punkt 92: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Anders Storgaard, Carina Høedt, Fasael Rehman, 2. viceborgmester Michael Brautsch og rådmand Alexandra Dessoy om "Frederiksbergkoppen" til øget genbrug

07.00.00-G01-33-24

Resume

Der er fremsat forslag om, at "Frederiksberg Kommune opretter et genbrugs- og pantsystem for kopper, så borgere og cafeer får mulighed for at spare på engangsemballage". Forvaltningen støtter op om ønsket omkring mindre engangsemballage, som også er et mål i Ressource- og Affaldsplan 2026. Der er dog udfordringer af juridisk og økonomisk karakter med etablering af den ønskede model. Det anbefales derfor ikke, at forslaget bliver tiltrådt i sin nuværende form. Forvaltningen arbejder på at understøtte mulige løsninger, som skal få flere virksomheder til at tilbyde genanvendeligt take-away emballage på Frederiksberg.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller til Magistraten, at sagen oversendes til budgetforhandlingerne 2025, idet forvaltningen blev anmodet om, frem mod budgetforhandlingerne, at afsøge muligheden for en markedsdialog og en dialog med Københavns Kommune i forhold til et samarbejde for at sikre tilstrækkelig volumen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget om en "Frederiksberg-kop" ikke tiltrædes i sin nuværende form, da der ikke er budget til at realisere indsatsen.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 29. april 2024 følgende forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Anders Storgaard, Carina Høedt, Fasael Rehman, 2. viceborgmester Michael Brautsch og rådmand Alexandra Dessoy om "Frederiksbergkoppen" til øget genbrug.

"Det Konservative Folkeparti foreslår:
At Frederiksberg Kommune opretter et genbrugs- og pantsystem for kopper, så borgere og cafeer får mulighed for at spare på engangsemballage.

Begrundelse
Frederiksberg Kommune har mange cafeer og levende byliv. Dette er en af byens største styrker, men det genererer en masse skrald fra kaffekopper, fastfood emballage og andet engangsmateriale. Meget af den skrald ender i vores skraldespande, men en del ender også med at blive kastet i vores grønne områder og på gaden. Engangskopper er en af de 10 mest fundne plasttyper i den danske natur.

I Aarhus har man igangsat et treårigt forsøg med at tilbyde cafeer og restauranter en "reusable" kop med, der kan indløses med pant ved opstillede automater forskellige steder i byrummet. Ifølge kommunen har de over 100.000 kopper i cirkulation allerede nu, der sparer dem for tonsvis af skrald til gavn for klimaet og miljøet. En genbrugelig plastkop kan sænke udledningen af CO2 med mere end 70% sammenlignet med en engangskop.

Frederiksberg bør følge trop og introducere en "Frederiksberg-kop" til alle de cafeer, der vil være med, så man kan drikke sin café latte to-go med god samvittighed og sende koppen til genbrug. Hvis initiativet bliver en succes, så bør der følges op med samme løsning f.eks. til takeaway emballage."

Bemærkninger til forslaget
Det er et mål i Frederiksberg Kommunes Ressource- og Affaldsplan 2026, at virksomhederne på Frederiksberg bliver mere cirkulære. Desuden er der i planen, et mål om at reducere affaldsmængderne med gennemsnitligt mindst 1% årligt, samt en reduktion af 26.000 ton mindre CO2-udledning i 2026 sammenlignet med 2018. Derfor er en ambition om at hjælpe genanvendelig emballage på vej i tråd med allerede besluttede politiske mål.

Der henvises i forslaget til, at "en genbrugelig plastkop kan sænke udledningen af CO2 med mere end 70% sammenlignet med en engangskop". Denne fremskrivning er efter forvaltningens overbevisning, på baggrund af dialogen med Aarhus kommune, baseret på en udrulning på nationalt plan, samt en meget høj tilbageleveringsrate af kopperne. CO2-

udledningen ved et lignende projekt på Frederiksberg, vil efter forvaltningens vurdering ligge noget lavere, da det afhænger af, hvilke kopper, der erstatter engangskoppen, typer af vaskesystem og især andelen af tilbageleverede kopper.

Flere kommuner er i gang med at undersøge, hvordan de kan understøtte overgangen til genbrugeligt take-away emballage hos virksomheder. Dette er et felt, som er i udvikling, og der bliver hele tiden udviklet nye kopper, som er mindre ressourcetunge og nye, smartere affaldsspande med mulighed for særskilt sortering af genbrugelig emballage, samt automater med mulighed for at aflevere emballage. Aarhus og København er som de første i gang med konkrete projekter med indsamling af genbrugelig returemballage. For at beskrive kompleksiteten ved at arbejde med genanvendelige kopper beskrives disse projekter, og deres væsentligste udfordringer skitseres nedenfor.

Aarhus Kommune

Anslået ressourcetræk og økonomi

Projektet i Aarhus har været tids- og ressourcekrævende. I perioder har op til fem medarbejdere været fuldt allokeret alene til planlægningen, og der har været udgifter til en entreprenør. Samlet set vurderer forvaltningen, at der i den foreslåede 3-årige projektperiode på Frederiksberg vil skulle afsættes i alt 2½ årsværk. Aarhus Kommunes udgifter har udover løn været omkring 4 millioner kr. over 3-4 år fordelt på støtte til Tomra og udvikling af projektet.

Infrastruktur leveret af Tomra

Tomra har medfinansieret omkring 70-90 mio. kr. for at få afprøvet deres retursystem på offentligt areal. De reelle omkostninger for Tomra er ifølge Aarhus Kommune væsentligt højere, og projektet har vist sig ikke at være rentabelt i nuværende form. Det er derfor usikkert, om Tomra ville være interesseret i endnu et projekt med samme setup.

CO2 udledning

Projektet har en betydelig CO2-udledning som det ser ud nu, men kan blive neutralt i et skaleret system. Det skyldes især valget af plastmateriale, som genbrugskopper og – låg er fremstillet af. Der findes kopper på markedet, som vil gøre det betydeligt lettere, at opnå CO2 besparelser.

Københavns Kommune

2-årig innovationspulje til virksomheder

Københavns Kommune har oprettet en 2-årig innovationspulje, som virksomhederne kan søge til etablering af eget pantsystem for genbrugsemballage. Puljen er på ca. 1 mio. kr. årligt i 2024 og 2025. Udbetaling af puljemidler forudsætter en egenbetaling på 50% af den fulde investering.

Anslået ressourcetræk og økonomi

Københavns Kommune har brugt ca. 1 årsværk til udvikling og forventer at bruge ca. 1 årsværk til drift af innovationspuljen i den 2-årige periode. Dertil de nævnte 2 mio. til udbetaling af puljemidler.

Ikke ét samlet system

Udfordringen med dette initiativ er, at virksomhederne selv kan vælge, hvilket system for genbrugsemballage, de vil benytte. Dette kan derfor resultere i en række forskellige systemer, hvor man kun kan aflevere kopper i samme kæde eller butik, hvor koppen er købt.
Københavns Kommune har forsøgt at undgå dette, ved at stille en række systemkrav i deres pulje således evt. konkurrerende systemer, skal kunne integreres, så det er muligt at aflevere sin genanvendelige emballage på tværs af forskellige platforme.

Fremme brug af genbrugelig emballage i take-away og catering systemer

Københavns Kommune er med i et projekt i EU Interreg Baltic Sea Region projektet Change (K)now!. Projektet har til formål, at implementere genbrugelig emballage på tre forskellige områder: institutionel catering, events og byrumsløsninger.
Københavns Kommune vil arbejde med de tre områder således:

- Forbrug af engangsemballage, bl.a. på skolerne, som er omfattet Københavns Kommunes fælles skolemadsordning EAT
- Engangsemballage ved "mega events", hvor Københavns Kommune er medarrangører og
- Engangsemballage ifm. take-away i byrummet

Krav i tilladelser til arrangementer

Sidst er det i Københavns Kommune et vilkår, at arrangementer i det offentlige rum skal gennemføres uden brug af engangskrus, hvilket ligeledes tvinger arrangørerne til at støtte virksomheder, der arbejder med genbrugsløsninger.

Nuværende initiativer på Frederiksberg

Forvaltningen arbejder allerede på at understøtte at flere virksomheder vil tilbyde genanvendeligt take-away emballage på Frederiksberg under EU-projekt Circular Economy Beyond Waste:

Pilotprojekt om genbrugelig take-away emballage
Der er der afsat medarbejderressourcer til et 2-årigt pilotprojekt, der skal undersøge, hvad det kræve at understøtte take-away virksomheders muligheder og motivation for at tilbyde deres kunder genbrugsemballage. (Det er udviklet på baggrund af borgersamling bæredygtigt forbrug, og der er afsat 160.000 kr. til medarbejderressourcer over den 2-årige projektperiode)

Acceleration af cirkulær økonomi i virksomheder
Frederiksberg Kommune er projektleder på en delpakke i EU-projektet LIFE IP, der arbejder med at udvikle værktøjer, der skal hjælpe virksomhederne med at accelerere cirkulær økonomi, bl.a. ved at støtte virksomhederne med at gå fra engangsemballage til genbrugsemballage ved take-away. Som et led deri, vil der i efteråret 2024 blive udarbejdet business-cases til virksomhederne, for at reducere usikkerhederne for virksomhederne i overgangen fra engangsemballage til genbrugsemballage ved take-away. Øvrige deltagere er Bornholm, Rudersdal, Hvidovre og Albertslund. Lyngby-Taarbæk følger projektet.

Undgå engangsemballage i kommunens egne institutioner
Kommuner kan understøtte markedet for genbrugsemballage gennem kommunale indkøb eller gennem vilkår for brug af kommunale ydelser og områder. På Frederiksberg er det besluttet, at vi undgår engangsservice i kommunens egne institutioner og administrationen. Det har bl.a. givet anledning til en aftale mellem Kedelhallen, Frederiksbergs Idrætsunion og virksomheden New Loop om genbrugskrus. Desuden afvikles mange arrangementer, herunder ølsalg i Idrætsparken og arrangementer i Rådhussalen, i samarbejde med virksomheden Genkrus.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
Forvaltningen kan se flere gode sammenhænge mellem hensigterne i forslaget og kommunens ambitioner om at reducere affaldsmængder og fremme cirkulær økonomi. Dog er der som beskrevet udfordringer i det konkrete forslag. Det vil bl.a. kræve tilførsel af økonomi.

Forventeligt vil kommunen kunne have lavere frekvens af tømning af skraldespande i byrummet, da engangsemballage udgør en stor del af det indsamlede affald i byrummet. En konkret analyse af dette ville skulle iværksættes. Desuden vil der skulle findes plads i byrummet til særlige pantautomater til koppen.

Forvaltningen vurderer, at de projekter, som kommunen allerede deltager i, samt en evt. indførelse af et generelt forbud mod engangskrus og engangsservice i forbindelse med arrangementer i det offentlige rum, vil understøtte kommunens målsætninger i samme grad som hensigten med forslaget samtidig med at det ikke forudsætter tilførsel af budget.

Forvaltningen vurderer desuden, at det mest optimale vil være, at der etableres et nationalt retursystem for genbrugsemballage baseret på dialogen med branche og kommuner. Forvaltningen vurderer derfor, at Frederiksbergs politikere med fordel kan løfte dette landspolitisk.

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser som følge af denne sag.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten

Punkt 93: Forslag til beslutning fra rådmand Thyge Enevoldsen og kommunalbestyrelsesmedlem Rasmus Holme Nielsen om mere natur på Solbjerg Kirkegård

04.31.00-G01-18-24

Resume

Med denne sag skal der tages stilling til et beslutningsforslag fra rådmand Thyge Enevoldsen og kommunalbestyrelsesmedlem Rasmus Holme Nielsen om mere natur på Solbjerg Kirkegård. Der er allerede indarbejdet en høj grad af bynatur og biodiversitet i den vedtagne udviklingsplan for Solbjerg Parkkirkegård, og da forvaltningen imidlertid ikke kan pege på fuld finansiering indenfor den skitserede tidsramme i udviklingsplanen, foreslås forslaget ikke tiltrådt. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller til Magistraten, at sagen oversendes til budgetforhandlingerne 2025 med fokus på muligheden for at søge fondsmidler.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget ikke tiltrædes, idet der ikke kan peges på finansiering hertil.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 17. juni 2024 følgende forslag fra rådmand Thyge Enevoldsen og kommunalbestyrelsesmedlem Rasmus Holme Nielsen om mere natur på Solbjerg Kirkegård.

"Forslag om mere natur på Solbjerg Kirkegård.

Forslag om at etablere et samarbejde med fonde, Københavns Universitet og Zoologisk Have med henblik på at udvikle Solbjerg Parkkirkegård i takt med omlægningen fra kirkegård til park til et ”show-case” for bynatur med høj biodiversitet.

Begrundelse:
Omlægningen af Solbjerg Kirkegård til en parkkirkegård giver en enestående mulighed for at udvikle bynaturen og styrke biodiversiteten i området. Det vil kræve investeringer, hvorfor vi foreslår et samarbejde med fonde til finansiering og med Københavns Universitet og Zoologisk have (og gerne grønne foreninger som DOF og Botanisk forening) med henblik på det faglige indhold i planen. En inspirationskilde til forslaget er den ”Wildlife Garden” der er etableret i London (af Natural History Museum). Forslaget kommer nu for at nå at påvirke fredningsforslag for kirkegården, så dette ikke blokerer for udviklingen af parken med styrkelse af biodiversiteten. Hvis planen kan udvides med en faunapassage, der forbinder parken med Søndermark Kirkegård, vil der kunne skabes en markant portal til Frederiksberg."

Bemærkninger til forslaget
Kommunalbestyrelsen har den 13. november 2023 vedtaget en udviklingsplan for Solbjerg Parkkirkegård (bilag 1), som har til hensigt at skabe mere bynatur og biodiversitet på kirkegården. Forvaltningen kan ikke pege på fuld finansiering af alle initiativerne i udviklingsplanen indenfor den skitserede tidsplan på 16 år. I den politiske forelæggelse af udviklingsplanen fremgår det at en realisering af planen inden for 16 år vil beløbe sig til knap 37 mio. kr., idet der er tale om nutidsværdi. Den årlige udgift til realisering er således ca. 2,4 mio. kr. Hertil kommer 125.000 kr. i årlig drift. Forvaltningen har tidligere peget på en mulig omdisponering af 1.15 mio. kr. i anlægsmidler, som i fald vil gå fra andre grønne vedligeholdelsestiltag i byen på, hvorfor der som minimum skal findes yderligere 1,25 mio. kr. i anlæg samt midler til afledt drift.

I det videre arbejde med at kvalificere og iværksætte udviklingsplanen vil det være naturligt at invitere faglige eksperter ind, og forvaltningen vil i det videre arbejde sørge herfor. Da fondsstøtte er indtænkt i udviklingsplanen vil forvaltningen i tråd hermed søge relevante fonde. I den forbindelse kan det oplyses, at forvaltningen allerede har kontakt til et par fonde. Det kan imidlertid i nogle tilfælde være svært at opnå fondsstøtte til realisering af en plan, der allerede er udarbejdet og vedtaget, og nogle fonde forventer også medfinansiering fra kommunens side. I arbejdet med fredningsforslaget vil det endvidere blive sikret, at udviklingsplanens principper kan blive realiseret.

By-; Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det er en oplagt mulighed at sikre mere grønt, mere bynatur og mere biodiversitet i byrummet, når Solbjerg Kirkegård skal udvikles til Solbjerg Parkkirkegård. Der er derfor også lagt vægt på bynatur og biodiversitet i den vedtagne udviklingsplan for Solbjerg Parkkirkegård. For at realisere udviklingsplanen i sin helhed indenfor den skitserede tidsplan skal der peges på yderligere 1,25 mio. kr. i anlæg fra år 2025 - 2040 samt 125.000 kr. i årlig afledt drift. Forvaltningen har peget på delvis finansiering af udviklingsplanen, men kan ikke pege på finansiering til realisering af alle tankerne i udviklingsplanen.

Økonomi

Der er tidligere fremlagt en ambitiøs udviklingsplan for Solbjerg Parkkirkegård for kommunalbestyrelsen. Planen vil sikre mere natur på Solbjerg Parkkirkegård. Forvaltningen har peget på delvis finansiering. Der skal findes 1,25 mio. kr. årligt i anlæg og 125.000 kr. årligt i afledt drift i årene 2025-2040 for at realisere planen indenfor den skitserede tidsramme i planen.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten

Bilag

Bilag 1 - Solbjerg_udviklingsplan_Januar_2024_opt-a

Punkt 94: Cykelsti på Jens Jessens Vej - Anlægsbevilling

05.04.06-P20-2-22

Resume

Miljø- og Trafikudvalget forelægges i sagen anmodning om anlægsbevilling på i alt 10,0 mio. kr. til cykelstiprojekt på Jens Jessens Vej samt fremrykning af 4,0 mio. kr. fra 2025 til 2024 til godkendelse, således at anlægsprojektet kan igangsættes i efteråret 2024.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

1. at der meddeles anlægsbevilling på i alt 10,0 mio. kr. finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2025 - og
2. at der fremrykkes 4,0 mio. kr. fra 2025 til 2024, med modgående opskrivning af den negative anlægspulje i 2024, og at anlægsprojektet igangsættes i efteråret 2024.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der meddeles anlægsbevilling på i alt 10,0 mio. kr. finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2025 - og
2. at der fremrykkes 4,0 mio. kr. fra 2025 til 2024, med modgående opskrivning af den negative anlægspulje i 2024, og at anlægsprojektet igangsættes i efteråret 2024.

Sagsfremstilling

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 trafiksikkerheden 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 Søndermarkskolen og Johannesskolen og som adgangsvej til Frederiksberghallerne og boldbanerne. Etablering af cykelstier på Jens Jessens Vej kommer til at øge cyklisternes sikkerhed og tryghed og vil dermed potentielt øge antallet af borgere og skolebørn, som vælger at tage cyklen til skole og til fritidsaktiviteter i området.

Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 26. februar 2024, at der skal etableres cykelstier på Jens Jessens Vej i henhold til projektforslag 1, hvor der etableres 90 graders parkering i den ene side af vejen. Politiet gav samtykke til projektet i maj 2024.

Tidsplan
Forvaltningen arbejder på nuværende tidspunkt med følgende tidsplan:

- Projektering og udarbejdelse af udbudsmateriale er igangsat og forventes afsluttet primo september 2024.
- Anlægsarbejde forventes igangsat oktober 2024.
- Til vinter 2024 (afhængig af vejret) nedlukkes projektet og opstartes igen i foråret 2025.
- Til forår 2025 bliver der lagt slidlag på de nye cykelstier.
- Projektet forventes afsluttet juli 2025.

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

Etablering af cykelstier på Jens Jessens Vej er i tråd med kommunens mobilitetspolitik, hvor det bl.a. er besluttet, at det skal være nemt, trygt og sikkert at færdes i trafikken, og at der skal være bedre forhold for og mere plads til fodgængere, cyklister og kollektiv trafik.

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 er der afsat yderligere 10,0 mio. kr. til gennemførelse af projektet i 2025. Anlægsrammen for 2024 ser på nuværende tidspunkt ikke ud til at blive fuldt udnyttet, og det indstilles derfor, at projektet igangsættes i 2024 i det omfang, det er muligt.

Såfremt indstillingen tiltrædes, meddeles anlægsbevilling på i alt 10,0 mio. kr. finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet i 2025. Derudover fremrykkes 4,0 mio. kr. fra 2025 til 2024 således, at anlægsprojektet kan igangsættes i efteråret 2024.

Desuden opskrives den negative anlægspulje i 2024 med 4,0 mio. kr.

Forvaltningen forventer følgende udgiftsfordeling fordelt over årene [1000 kr.]:

	2023-24	2025	**I alt**
Projektering og tilsyn	500	200	**700**
Anlæg	4.000	5.800	**9.800**
I alt	**4.500**	**6.000**	**10.500**

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen

Bilag

Bevillingsskema - Cykelsti Jens Jessens vej

Punkt 95: Beslutning om anvendelse af emissionsfri arbejdsmaskiner i kommunens byggerier og anlæg

88.04.00-A00-1-24

Resume

Med denne sag skal udvalget tage stilling til, hvordan Frederiksberg Kommune skal stille krav om emissionsfrie arbejdsmaskiner i kommunens byggerier og anlæg. Sagen præsenterer forskellige modeller for indfasning og estimerer økonomisk konsekvens af de forskellige løsninger.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,
1. at arbejdet med at indfase krav om emissionsfri arbejdsmaskiner udrulles gennem pilotforsøg på henholdsvis byggeri og anlæg - og
2. at arbejdet evalueres efter første år med henblik på skalering.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Miljø- og Trafikudvalget,
1. at arbejdet med at indfase krav om emissionsfri arbejdsmaskiner udrulles gennem pilotforsøg på henholdsvis byggeri og anlæg - og
2. at arbejdet evalueres efter første år med henblik på skalering.

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

at sagen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Baggrund
I en tæt bebygget by som Frederiksberg arbejdes der kontinuerligt med at sikre en minimering af støj og luftforurening fra byggepladser, og her kan kravstillelse til emissionsfrie arbejdsmaskiner være et vigtigt redskab. Borgmesteren underskrev på vegne af Frederiksberg Kommune den 23. november 2023 en hensigtserklæring om at stille krav om emissionsfrie arbejdsmaskiner i kommunens udbud af bygge- og anlægsopgaver. Hensigtserklæringen fremgår af bilag A. En analyse udarbejdet for CO-PI af Ernst and Young viser mange positivt afledte konsekvenser af at arbejde med emissionsfrie arbejdsmaskiner, herunder bl.a. mindre luftforurening, mindre klimaaftryk, mindre støj i omkringliggende boliger og bedre arbejdsmiljø på byggepladserne. Analysen fremgår af bilag B.

Igangværende tiltag
Der stilles i dag ikke krav om emissionsfrie arbejdsmaskiner i udbud af kommunens bygge- og anlægsprojekter. I løbet af pilotfasen vil forvaltningen undersøge markedets modenhed i forhold til omstillingen til emissionsfrie arbejdsmaskiner samt, hvor langt entreprenørerne er nået af egen drift - dvs. uden krav i kontrakterne.

Der stilles dog allerede i dag krav til arbejdsmaskiner ved udbud af asfaltarbejder. Pt. kan de fleste maskiner til asfaltarbejder ikke køre på el. Der stilles derfor krav om, at maskinerne kører på HVO-diesel, hvilket giver en CO2-besparelse på ca. 90% pr. liter. Herudover stilles der krav om benyttelse af genbrugsasfalt i produktionen. Dette sker som et evalueringskriterium. I de arbejder, der pågår på slidlaget i vejene i 24/25 benyttes 54% genbrugsasfalt svarende til en CO2-reduktion på 44% pr. ton.

Operationalisering af hensigtserklæring
Der er flere forskellige måder, hvorpå Frederiksberg Kommune kan stille krav om eller motivere til brug af emissionsfrie arbejdsmaskiner i kommunens udbud af bygge- og anlægsprojekter.
Forvaltningen vurderer, at der er tre udbudstekniske metoder, som operationelt bedst egner sig til at implementere hensigtserklæringen i Frederiksberg Kommune. Metoderne som forvaltningen foreslår, gennemgås herunder.

Det vil være op til en konkret vurdering fra projekt til projekt, om det er den ene eller den anden model, som bør benyttes i det konkrete udbud.

<u>Udbudsmodel 1: Bonusmodel</u>
Bonusmodellen går ud på, at den vindende tilbudsgiver får en bonus i udførelsesfasen for at benytte sig af emissionsfrie arbejdsmaskiner. Når denne model benyttes, er det altså ikke et krav, at der benyttes emissionsfrie arbejdsmaskiner – men den bydende motiveres til allerede i forbindelse med afgivelse af sit tilbud til at kunne indkalkulere den bonus, der gives

for anvendelse af emissionsfrie arbejdsmaskiner og på den måde tilsigtes, at markedet motiveres til at konkurrere på grønne vilkår.

Forvaltningen er bekendt med, at flere andre offentlige aktører har benyttet en sådan model, f.eks. Københavns Kommune. Modellen er typisk skruet sådan sammen, at der ydes en bonus pr. arbejdstime, hvor de relevante grønne maskiner anvendes. Der fastsættes på forhånd et maksimum for den bonus, der kan opnås.

Bonusmodellen er særligt relevant på projekter, hvor det ikke nødvendigvis kan forventes, at (alle) de bydende (endnu) kan levere emissionsfrie arbejdsmaskiner. Modellen kan f.eks. differentieres sådan, at der gives bonus for brug af emissionsfrie arbejdsmaskiner på tværs af maskinernes vægtklasser (lette maskiner, tungere maskiner og meget tunge maskiner). Hvis den bydende i et sådant tilfælde kan stille med lette emissionsfrie arbejdsmaskiner – men f.eks. ikke tunge maskiner – vil den bydende fortsat kunne deltage i udbuddet (og ikke skulle "dømmes ude", fordi den bydende ikke på alle punkter kan "stille med" emissionsfrie arbejdsmaskiner). Der kan derved i højere grad fastholdes en konkurrenceudsættelse af opgaven.
Fordelen ved bonusmodellen er, at den er fleksibel, da den tillader tilbudsgivere at supplere med emissionsfrie arbejdsmakiner mod en gevinst. Ulempen er, at kommunen ikke er garanteret en grøn effekt ved brug af modellen. Det er dog forvaltningens vurdering, at modellen vil være den mest hensigtsmæssige model for nogle projekter, hvorfor den efter forvaltningens vurdering bør være en af de metoder, der prøves af i pilotfasen.

<u>Udbudsmodel 2: Mindstekrav</u>
Modellen går ud på, at der stilles krav om, at der efter nærmere beskrivelse i udbudsgrundlaget, stilles krav om brug af emissionsfrie arbejdsmaskiner. Hvis den bydende ikke kan opfylde mindstekravene, er tilbuddet ikke konditionsmæssigt og vil ikke blive taget i betragtning.

Modellen er særligt relevant på projekter, hvor kommunen ved (evt. efter en periode, hvor der er tilegnet erfaring med, hvordan markedet "reagerer" på grønne krav), at markedet er modent i forhold til at byde ind med emissionsfri arbejdsmaskiner. Når denne viden er tilegnet, kan kommunen vurdere, hvor der skal stilles mindstekrav. Kommunen kan i det enkelte tilfælde forud for udbuddet gennemføre en markedsundersøgelse, hvor det afsøges, i hvilket omfang markedet vil kunne imødegå mindstekrav.

Fordelen ved modellen er, at der opnås sikkerhed for en grøn effekt på det konkrete projekt. Ulempen er, at det ikke på forhånd er givet, hvorvidt de bydende kan leve op til mindstekravene. Hvis det ikke er tilfældet, begrænses konkurrencen om opgaven, og der kan forekomme tilfælde, hvor bydende er ukonditionsmæssige, og et udbud derfor skal annulleres og genudbydes (eller mindstekravene frafaldes).

<u>Udbudsmodel 3: Indgå som konkurrenceparameter</u>
For at afprøve markedet kan brug af emissionsfrie maskiner også indgå som et evalueringskriterie, således at brug af emissionsfrie maskiner pointmæssigt tillægges højere vægt. Hermed kan modenheden i markedet afprøves. Denne metode bruges allerede i et vist omfang.

Fælles overvejelser om modellerne
Det gør sig gældende for ovennævnte modeller, at forvaltningen vil skulle føre kontrol med, hvorvidt de grønne krav opfyldes, og udbudsmaterialet skal stille krav til en beskrivelse af entreprenørens dokumentation. Implementeringen af hensigtserklæringen har på det punkt ressourcemæssige konsekvenser for forvaltningen. Opgaven med at kontrollere kan overdrages til en ekstern aktør, f.eks. en rådgiver, hvilket vil skulle finansieres af det konkrete projekt.
Forvaltningen har i tilknytning hertil overvejet, om der bør knyttes en særlig dagbod på manglende overholdelse af mindstekrav. Forvaltningen vurderer, at der i forvejen er misligholdelsesbeføjelser i kommunens standardkontrakter, som det vil være mere hensigtsmæssigt at bringe i spil i tilfælde af manglende overholdelse af grønne krav. Disse misligholdelsesbeføjelser spænder fra krav om nedslag i entreprisesummen til i yderste konsekvens en ophævelse af entrepriseaftalen.

Hvordan kommer Frederiksberg Kommune i gang med at stille krav om emissionsfrie arbejdsmaskiner?
Forvaltningen vil anbefale, at der opstartes pilotprojekter inden for hhv. byggeri og anlæg for på den baggrund at kunne afprøve forskellige metoder og opnå erfaringer med operationaliseringen.

1. pilotprojekt - kunstgræsbaner
Det vil i det videre forløb blive vurderet, om bonusmodellen eller modellen med mindstekrav er bedst egnet i forhold til de branchespecifikke forhold, der gælder for kunstgræsbaner. Valg af model skal afvejes i forhold til andre hensyn herunder hensyn til øvrige miljøforhold.

2. pilotprojekt - klimatilpasning

Kommunen vil i entrepriseudbuddet for klimatilpasningsprojektet Fuglebakkekvarteret stille krav om, at der skal anvendes emissionsfrie maskiner til at udføre projektet. Projektet forventes at gå i udbud i efteråret 2024 og i anlæg i foråret 2025. Kravet vil formentlig kun komme til at gælde for maskiner under 3-5 ton, da de større maskiner, trods større batterier, endnu ikke kan arbejde en hel dag. Det vil være første gang, dette afprøves, men det forventes, at kravet efter indsamling af erfaringer kan indarbejdes som en standard i kommunens fremtidige udbud.

Ved begge pilotprojekter vurderes det, hvilken udbudsmodel der er bedst egnet til at anvende i dialogen med leverandører og i udbuddet. Efter et år evalueres forsøget med henblik på skalering og for at vurdere de økonomiske konsekvenser.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
Forvaltningen vurderer, at det er både teknisk og økonomisk muligt at indføre krav om emissionsfrie arbejdsmaskiner i kommunens udbud. Der er allerede flere producenter, der tilbyder emissionsfri arbejdsmaskiner, og priserne forventes at falde i takt med, at teknologien modnes og udbredes. Da forvaltningen ikke i udbredt grad har erfaring med at stille dette krav til entreprenører, er det nødvendigt at danne erfaringer. Ved at begynde gennem pilotprojekter og markedsdialoger kan forvaltningen danne sig et overblik over de økonomiske konsekvenser. I det tilfælde at det enkelte projekt bliver dyrere end estimeret, vil det blive politisk forelagt, hvorvidt projektet skal fortsætte. Der vil være et ressourcetræk i forbindelse med at sikre compliance. Det er imidlertid forventningen, at denne kan afholdes inden for rammen og ske i sammenhæng med den nuværende procedure herfor.

Økonomi

Sagen i sig selv har ikke økonomiske konsekvenser, men de konkrete pilotprojekter vil skulle redegøre for de økonomiske konsekvenser af at anvende emissionfrie arbejdsmaskiner.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

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

Bilag

Bilag A - Hensigtserklæring af november 2023

Bilag B - Analyse v. CO-PI

Punkt 96: Udmøntning af pulje til grønne tiltag, mere bynatur og klima 2024

04.01.00-G01-87-24

Resume

Kommunalbestyrelsen vedtog med budget 2023 at afsætte en toårig pulje på 0,7 mio. kr. til grønne tiltag, mere bynatur og klima. En del af puljen skal kunne søges til borgerdrevne aktiviteter. I sagen foreslås en række initiativer, som udvalget kan vælge mellem. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse. Forvaltningen blev bedt om redegøre for en hidtidige dialog med Metroselskabet omkring begrønning på Forum Metrostation.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at udvalget udvælger projekter som foreslået i sagen for 0,7 mio. kr.

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget besluttede på mødet den 3. juni 2024 at igangsætte to initiativer af udmøntningsforslagene, hhv. studentermedhjælper til gadehaverne og ansøgningspuljen til borgerdrevne initiativer. Stillingtagen til de øvrige forslag blev udsat efter drøftelse, idet udvalget bad om, at der blev udarbejdet et supplerende forslag om begrønning af Forum Station. Endvidere anmodede forvaltningen om at skabe opmærksomhed om ansøgningspuljen til borgerdrevne initiativer, hvor der tidligere har været interesse for begrønning af Nordens Plads og en grøn væg på Platanvej. Forvaltningen har undersøgt de forslag, udvalget stillede ved behandlingen af sagen den 3. juni og de beskrives nedenfor. Da projekterne ikke kan realiseres med denne pulje på grund af enten økonomi eller tidshorisont, foreslår forvaltningen fortsat, at puljen udover den vedtagne studentermedhjælper til gadehaverne og ansøgningspuljen til borgerdrevne projekter udmøntes ved at afsætte midler til projektering af puljen, etablering af byrum ved Aksel Møllers Have, begrønning af Platanvej samt en kompost- og jordcontainer ved nyttehaverne ved Solbjerg Parkkirkegård.

Supplerende forslag om begrønning af Forum Station
Da arealet omkring Forum Station er ejet af Metroselskabet, vil der skulle være dialog og samarbejde med Metroselskabet, inden der kan foreslås en projektskitse for udvalget. Det anbefales derfor, at forvaltningen ikke går videre med projektering før der er en afklaring med Metroselskabet. Forvaltningen igangsætter snarest denne dialog.

Begrønning af Nordens Plads og en grøn væg på Platanvej
Miljø- og Trafikudvalget besluttede på mødet den 3. juni 2024 at igangsætte en ansøgningspuljen til borgerdrevne initiativer. Forvaltningen udbyder ansøgningspuljen hurtigst muligt, så projekterne kan gennemføres i 2024. Der er lagt vægt på at få borgere og frivillige organisationer til at søge puljen. Det er forvaltningens vurdering, at etablering af begrønning af en husgavl på Platanvej ligge økonomisk udenfor puljens muligheder. Dette skal ses i lyset af, at det er forvaltningens erfaring, at etablering af begrønning af en husgavl på størrelse med den på Vodroffsvej og Ågade, som koster omkring 1 mio. kr., og at det kræver midler til pleje og drift af den grønne gavl efterfølgende. Det bemærkes, at Nordens Plads er privat areal. Ansøgningspuljen er imidlertid udbudt med fokus også på arealer med offentlig tilgængelighed og interesse, hvorfor et begrønningsforslag på Nordens Plads vil kunne komme i betragtning, hvis ejeren er indforstået hermed.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der skal gøres en indsats for at skabe borgerdrevne aktiviteter gennem ansøgningspuljen og har igangsat dette arbejde med at præcisere annoncen til ansøgningspuljen og vil tage kontakt til relevante frivillige foreninger. Da de foreslåede projekter ved udvalgets første behandling af puljen vil koste væsentlig mere at anlægge, end puljen rummer, anbefaler forvaltningen fortsat, at der udover en studentermedhjælper til gadehaverne og ansøgningspuljen afsættes midler til projektering af puljen, etablering af byrum ved Aksel Møllers Have, begrønning af Platanvej samt en kompost- og jordcontainer ved nyttehaverne ved Solbjerg Parkkirkegård, da disse projekter vil give en øget begrønning af byrummet, der giver værdi for brugerne af byen og støtter op om målsætningen om at øge biodiversiteten.

Tidligere sagsfremstilling (3. juni 2024)
Kommunalbestyrelsen vedtog med budget 2023 at afsætte en toårig pulje på 0,7 mio. kr. (731.652 kr. i 2024) til grønne tiltag, mere bynatur og klima. En del af puljen skal kunne søges til borgerdrevne aktiviteter. Med denne sag foreslås

projekter for i alt 1.145.000 kr. med henblik på, at udvalget kan beslutte, hvordan puljen skal udnyttes og prioriteres i 2024.

En oplagt måde at få mere grønt og bynatur i byrummet er ved anlægsprojekter. Denne type projekter medfører udgifter til afledt drift i de efterfølgende år. Forvaltningen skal hertil bemærke, at der i etableringsomkostningerne for hvert projekt nedenfor er indregnet etableringspleje de første to år. Det er således en forudsætning for projekterne, at udvalget finder og afsætter midler til afledt drift (f. eks. pleje af planter og drift af byudstyr) for eventuelle anlægsprojekter fra 2027 og frem jf. sagens økonomiafsnit.

Forvaltningens forslag til disponering af pulje til grønne tiltag, mere bynatur og klima 2024
Forvaltningen foreslår indledningsvist, at der prioriteres midler fra puljen til en student til gadehaverne samt projektering af puljen. Endvidere har udvalget tidligere besluttet at finansiere begrønning af Aksel Møllers Have, hvilket forvaltningen foreslår sker fra denne pulje.

- Studentermedhjælpere til gadehaverne

For at realisere igangværende projekter og initiativer på området med bedst muligt udbytte foreslås der afsat 100.000 kr. til en studentermedhjælper. Studentermedhjælperen er blandt andet ansvarlig for opfølgning og dialog med gadehaveejerne, som passer de ca. 40 borgerdrevne gadehaver på Frederiksberg.

- Projektering

Derudover foreslås der afsat 50.000 kr. til projektering af puljen.

- Etablering af byrum ved Aksel Møllers Have

Udvalget har den 15. januar 2024 vedtaget at indskrænke udeserveringen på Aksel Møllers Have ved Godthåbsvej og i stedet anlægge flere bede, som vil forskønne byrummet. Bedene tilplantes med primært hjemmehørende blomster og buske til gavn for insekter, som samtidig sikrer en lang blomstringstid. Bedene vil kunne nydes fra nye bænke. Forslaget til de nye bede er vedlagt som bilag. Det blev anslået i sagen, at projektet vil koste ca. 181.000 kr. Det viser sig imidlertid, at det vil være nødvendigt med projektmidler på 300.000 kr. for at opnå et byrum med den kvalitet, vi gerne vil være kendetegnet for på Frederiksberg. Hvis dette projekt vælges, skal der findes finansiering til afledt drift på 25.000 kr. om året fra 2027 og frem.

Med en studentermedhjælper til gadehaverne, projektering og byrum ved Aksel Møllers Have er der disponeret for i alt 450.000 kr. (ekskl. afledt drift fra 2027 og frem). Det efterlader således resterende puljemidler for i alt 281.652 kr. Nedenfor fremgår forvaltningens forslag til yderligere tre projekter:

Ansøgningspulje til borgerdrevne initiativer
I Budget 2023 fremgår et ønske om, at nogle af puljemidlerne bruges på borgerinitiativer. Det foreslås derfor, at der afsættes 115.000 kr. til en ansøgningspulje til grønne projekter i og omkring byens offentlige rum målrettet borgere og foreninger på Frederiksberg. Der kan maksimalt søges om 50.000 pr. ansøgning. Alle ansøgninger vil blive forelagt udvalget til godkendelse.

Platanvej 7-9
På Platanvej mellem nummer 7 og 9 er der et stort brolagt areal. Forvaltningen foreslår, at området begrønnes, og at der opstilles en bænk, hvorfra det nye byrum kan nydes. Omlægningen af den grå flade vil skabe en større sammenhæng med Platanvej, som er blevet begrønnet i forbindelse med et nyligt overstået cykelstiprojekt. Der skal afsættes 150.000 til omlægningen. Fra 2027 og frem vil der skulle findes 15.000 kr. til afledt drift.

Nyttehaverne ved Solbjerg Parkkirkegård
Forvaltningen foreslår, at der afsættes 15.000 kr. til opsætning af en rottesikret kompostcontainer til brug for de 20 nyttehaveejere ved Solbjerg Parkkirkegård. Desuden kan der opsættes en container til jord, så nyttehaveejerne løbende kan fylde jord i deres nyttehaver.

Alternative projektforslag

Hjørnet af Tesdorpfsvej og Godthåbsvej
På hjørnet, hvor Tesdorpfsvej møder Godthåbsvej, er der i dag en stor asfaltbelagt flade og en bænk. Forvaltningen foreslår, at der her etableres et bed foran den eksisterende bænk, som tilplantes med et træ samt underbeplantning under forudsætning af, at der plads i jorden til et træ. Forslaget kan udføres for 100.000 kr. og vil koste 5.000 kr. i afledt drift fra 2027 og frem.

Nyelandsvej 30
Som følge af nedlæggelse af busrute 37 fjernes der en buslæskærm ud for Nyelandsvej 30. Ved behandlingen af nedlæggelsen blev det på udvalgsmødet foreslået, at der bevares en bænk, da der på denne strækning mangler siddemuligheder. Ved at afsætte 120.000 kr. af puljens midler, kan der opsættes et bed med en inkorporeret bænk i stil med de grønne gadehjørner, som er opsat flere andre steder på Frederiksberg. Bedet tilplantes med primært hjemmehørende blomster, løg og buske til gavn for insekter, og som sikrer en lang blomstringstid. Der skal desuden afsættes 10.000 kr. til afledt drift fra 2027 og frem.

Nyelandsvej 2c
Ligeledes som følge af nedlæggelsen af busrute 37 skal der ved Nyelandsvej 2c nedtages en buslæskærm. På denne placering kan siddemuligheden også bevares ved at inkorporere den i et bed på samme måde som beskrevet ovenfor. Forslaget vil koste 120.000 kr., og der skal fra 2027 og frem afsættes 10.000 kr. til afledt drift.

Parkeringspladsen på Howitzvej
Parkeringspladsen ved Howitzvej 57 er i dag tilplantet med kirsebærtræer. Foruden disse er der sporadisk beplantning med store stykker kun med grus. Forvaltningen foreslår, at underbeplantningen omlægges til skyggetolerante stauder og enkelte blomstrende buske, som vil forøge parkeringspladsens herlighed betragteligt. Projektet vil koste 75.000 kr., og der skal fra 2027 og frem afsættes 10.000 kr. til afledt drift.
By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der bør prioriteres midler til en student til gadehaverne for at opretholde kvaliteten af allerede igangsatte initiativer samt projektering af puljen. Derudover er det tidligere besluttet at finansiere begrønning af Aksel Møllers Have, hvilket forvaltningen foreslår sker fra denne pulje. Af de øvrige forslag vil det give god mening at prioritere projektet på Platanvej for at skabe et sammenhængende indtryk efter afslutningen af cykelstiprojektet og opstille kompost- og jordcontainer ved nyttehaverne Solbjerg Parkkirkegård. Samtidig foreslås der udlagt en ansøgningspulje til borgerdrevne projekter, som også er ønsket i budgetforliget. Dette vil til sammen udgøre 730.000 kr.

Økonomi

Såfremt indstillingen tiltrædes, disponeres de afsatte 0,7 mio. kr. som besluttet i sagen. Heri indgår driftsudgifter til etableringspleje til og med udgangen af 2026.

Fra 2027 og frem vil afledt drift udgøre maksimalt 75 t. kr. årligt afhængigt af de valgte projekter. Da der ikke er afsat varige driftsmidler til puljen, vil disse udgifter skulle håndteres indenfor Miljø- og Trafikudvalgets samlede ramme til drift af byen.

Projekter	**Etableringssum inkl. eventuel etableringspleje de første to år**	**Afledt drift fra 2027 og frem**
Studentermedhjælper	100.000	0
Projektering	50.000	0
Aksel Møllers Have	300.000	25.000
Ansøgningspulje	115.000	0
Platanvej 7-9	150.000	15.000
Nyttehaverne	15.000	0
Hjørnet mellem Tesdorpfsvej og Godthåbsvej	100.000	5.000
Nyelandsvej 30	120.000	10.000
Nyelandsvej 2C	120.000	10.000
Parkeringsplads på Howitzvej	75.000	10.000
Begrønning ved Forum Station	200.000	20.000

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Indstilling 3. juni 2024, pkt. 83:
By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,
at udvalget udvælger projekter som foreslået i sagen for 0,7 mio. kr.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 3. juni 2024, pkt. 83:
Miljø- og Trafikudvalget besluttede at igangsætte to initiativer af udmøntningsforslagene, studentermedhjælper til gadehaverne og ansøgningspuljen til borgerdrevne initiativer. De øvrige forslag blev udsat efter drøftelse, idet udvalget bad om, at der blev udarbejdet et supplerende forslag om til begrønning af Forum Station.

Udvalget anmodede derudover forvaltningen om at skabe opmærksomhed om puljen til for borgerdrevne initiativer, hvor der tidligere har været interesse for begrønning af Nordens Plads og en grøn væg på Platanvej.

Bilag

Tegning indretning Aksel Møllers Have

Punkt 97: Disponering af trafiksikkerhedspulje 2024

05.01.00-G01-1-24

Resume

Der er i 2024 afsat 2 mio. kr. i budgettet til trafiksikkerhedspuljen. Med denne sag får udvalget forelagt et forslag til den overordnede disponering af puljen til trafiksikkerheds-, trygheds- og tilgængelighedsfremmende projekter. Derudover afsættes et beløb til tællinger, videoanalyser og diverse abonnementer.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse. Udvalget bad om en besigtigelse af rundkørslen ved Femte Juni Plads forud for drøftelsen, hvis muligt med politiets deltagelse.

Forvaltningen blev derudover anmodet om at undersøge, om løsningen med vejbump på bl.a. Julius Valentiners Vej kan gennemføres med chikaner i stedet.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at trafiksikkerhedspuljen på 2 mio. kr. disponeres som foreslået finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2024.

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget vedtog på mødet den 15. april 2024 at igangsætte initiativ nr. 1, 4 og 5 samt de foreslåede tilgængelighedsprojekter samt data og planlægningsprojekter.

De øvrige forslag (nr. 2, 3 og 6) bad udvalget om at få belyst yderligere og suppleret med to yderligere konkrete forslag vedrørende bump eller andre trafikreducerende forhold på Julius Valentiners Vej samt forhold for cyklister og gående ved Frederiksberg Gymnasium.

Placering af de oprindelige forslag kan ses i bilag 1.

Opfølgning på og yderligere belysning af tidligere forslag
Ad 2) Modificerede cirkelbump på Ane Katrines Vej og Nitivej
Forvaltningen har igennem de sidste par år haft dialog med formanden for bestyrelsen i Mariendals Have, som udgør 95 procent af beboerne på Ane Katrines Vej. Der er afholdt adskillige møder på stedet, heraf et møde med deltagelse af udvalgsmand og borgmester. Beboerne oplever, at biler kører i høj fart, at det er utrygt at færdes på vejen, og at der er mange gennemkørende biler på strækningen. Herudover har forvaltningen fået henvendelser fra beboerne på Nitivej, som også oplever mange gennemkørende biler.

Forvaltningen har gennemført en gennemkørselsanalyse (baseret på data fra køretøjer med TomTomsystem i perioden 1. januar-19. november 2023), som viser, at næsten 76% af trafikken på Nitivej fra Nordre Fasanvej er gennemkørende, hvor ca. 4,2% kører via Priorvej til Borups Allé, ca. 2% kører via Ane Katrines Vej til Borups Allé, mens ca. 69,7% kører via Ane Katrines Vej til Kronprinsesse Sofies Vej. Den gennemkørende trafik kører ca. 20-30 km/t på de pågældende veje. På enkelte strækninger kører 15% af bilerne over 40 km/t.

Forvaltningen vurderer på baggrund af henvendelserne, møder på stedet samt trafikanalyse, at der er behov for hastighedsdæmpende og -regulerende foranstaltninger og foreslår, at det prioriteres at etablere hhv. tre og fire modificerede cirkelbump til 30 km/t på Nitivej og Ane Katrines Vej.

Ad 3) Tilpasninger i rundkørslen ved Femte Juni Plads
Som tidligere beskrevet er der sket en del uheld i rundkørslen. De seneste 5 år er der sket 9 uheld, hvoraf 7 af disse er uheld mellem bilister og cyklister, og 1 uheld er mellem bilist og knallert. Disse uheld er sket mellem en bilist på vej ind i rundkørslen og en cirkulerende cyklist/knallertkører. Det sidste uheld er et eneuheld med en bilist, der var påvirket. Der er ikke registreret uheld med bilister på vej ud af rundkørslen, der holder tilbage for fodgængere og dermed spærrer for cyklister, der er på vej rundt i rundkørslen, selv om denne konflikt var meget fremherskende på den gennemførte videoanalyse.

Årsdøgnstrafikken ligger på ca. 8500 indkørende bilister og 4200 indkørende cyklister. På hverdagsdøgn er disse tal noget højere. Der er således forholdsvis meget trafik i rundkørslen, og forvaltningen vurderer på baggrund af uheldsstatistikken,

at dette projekt bør prioriteres.

I forhold til nedenstående forslag til tiltag bemærkes det, at trafiksikkerheden er højere i en byrundkørsel, når der *ikke* en cykelsti eller -bane. Cyklisternes oplevede tryghed er derimod mindre, når der ikke er cykelinfrastruktur.

Der foreslås derfor som tidligere fremstillet følgende tiltag:

- at den eksisterende cykelsti/-bane i rundkørslen nedlægges, så cyklister og bilister skal deles om vejarealet, og cyklisterne dermed bliver mere synlige for bilisterne.
- at det overkørbare areal omkring midterøen udvides med tværgående termoplaststriber.
- at der anlægges pudebump til 30 km/t på Tesdorpfsvej svarende til dem, der allerede er på Dalgas Boulevard og Nyelandsvej samt pudebump i alle frafarter.
- at stitilslutningen fra Tesdorpfsvej vest udvides fra 1,4 meter til 2,5 meter.

De foreslåede ændringer er yderligere beskrevet længere nede og kan desuden ses i bilag 2.

Ad 4) Lukning af Wilkensvej mod Dalgas Boulevard
Udvalget godkendte på mødet den 15. april 2024 at sende forvaltningens forslag til en ændret lukning af Wilkensvej i høring. Det fremgik bl.a. af sagen, at udvalget ville få sagen genforelagt, såfremt der ved høringen indkom væsentlige indsigelser.

Høringen blev afsluttet fredag den 17. maj 2024, og der indkom 30 høringssvar. Lidt over halvdelen af høringssvarene er for forslaget, mens resten er imod forslaget. I de indkomne svar var der væsentlige indsigelser, herunder til oversigtsforholdene i krydsene Eversvej-Finsensvej og Malthe Bruuns Vej-Finsensvej samt til hastigheden på Wilkensvej, som er oplevet væsentligt højere i perioden uden steler midt på strækningen. Hastigheden på vejen har ikke været målt i den periode, hvor stelerne ikke har været sat op.

Der er registreret fire uheld i krydset Finsensvej-Eversvej i de seneste 5 år, heraf to med cyklister involveret. I krydset Finsensvej-Malthe Bruuns Vej er der registreret to uheld, hvor det ene involverer en mindre knallert, der kørte på cykelstien. I krydset Dalgas Boulevard er der registreret tre uheld, heraf to med cyklister involveret.

Forvaltningen vurderer på baggrund af de indkomne bemærkninger, at lukningen af Wilkensvej ikke bør flyttes fra midt på strækningen, som oprindeligt foreslået, men derimod genopføres i en mere grøn og synlig udgave med mulighed for, at cyklister kan passere igennem. Det kommenteres i flere af høringssvarene, at der er dårlige oversigtsforhold ved udkørsel fra Eversvej, Malthe Bruuns vej og Wilkensvej. Forvaltningen vurderer dog samtidig, at oversigtsforholdene ikke er dårligere, end hvad der kan forventes i et bynært område som dette.

Ad 6) Bump på Dr. Abildgaards Allé
Udvalget behandlede sagen om Klimafondsprojekt nr. 5 på møde den 8. april 2024, hvor det blev besluttet at gennemføre forsøg med lukning af vejen mod Thorvaldsensvej. Der etableres derfor ikke bump på Dr. Abildgaards Allé på nuværende tidspunkt, og forslaget udgår derfor.

Supplerende forslag
7. Bump eller trafikreducerende forhold på Julius Valentiners Vej
Der er gennemført en gennemkørselsanalyse af Julius Valentiners Vej og Philip Schous Vej, som er parallelveje. Analysen er baseret på data fra køretøjer med TomTomsystem fra hele 2023 og giver følgende resultater:

Julius Valentiners Vej - gennemkørende trafik i %	**Mod nord**	**Mod syd**
Årsdøgn	47	34
Morgenspidstime	65	29
Eftermiddagsspidstime	45	36

Philip Schous Vej - gennemkørende trafik i %	**Mod nord**	**Mod syd**
Årsdøgn	11	60
Morgenspidstime	8	46

Andelen af gennemkørende trafik er størst i sydgående retning på Philip Schous Vej, mens der er en del gennemkørende trafik på Julius Valentiners Vej både mod syd og mod nord. Trafiktællinger viser, at årsdøgntrafikken er næsten dobbelt så stor på Julius Valentiners Vej som på Philip Schous Vej.

For begge veje gælder det, at gennemsnitshastigheden er ca. 28 km/t, og at 85% af bilerne kører under 36 km/t. Der er fire bump på Julius Valentiners Vej dimensioneret til 40 km/t, og vejen er derfor skiltet til anbefalet 40 km/t (blå tavler). Der er ikke hastighedsdæmpende foranstaltninger på Philip Schous Vej.

Vej	**Lokalitet**	**ÅDT**	**Gennemsnitshastighed [km/t]**	**85%-fraktil [km/t]**
Julius Valentiners Vej	Mellem Finsensvej og P.G. Ramms Allé	1.074	27,0	34,4
Julius Valentiners Vej	Mellem Peter Bangs Vej og P.G. Ramms Allé	1.151	28,2	36,0
Philip Schous Vej	Mellem Peter Bangs Vej og P.G. Ramms Allé	630	28,3	36,0

Der er mulighed for at ombygge de eksisterende bump til modificerede cirkelbump til 30 km/t med tilhørende ændring af skiltningen. Det vil dog ikke nødvendigvis sikre, at bilisterne finder en anden rute. Det anbefales ikke at lukke vejen, da dette højst sandsynligt vil medføre, at bilisterne finder andre 'genveje'.

8. Forhold for cyklister og gående ved Frederiksberg Gymnasium
Stedet, hvor cyklister og fodgængere krydser hinanden nedenfor trappen ved Frederiksberg Gymnasium, har gennem årene givet anledning til henvendelser om trafikmæssig utryghed, herunder særligt fra Seniorrådet. Forholdene for cyklister og gående på stedet har derfor været drøftet mange gange i forvaltningen. Det er fortsat konklusionen, at der *ikke* bør ændres på vigepligtsforholdene, altså at fodgængerne skal holde tilbage for de cyklister, der kører på supercykelstien 'Albertslundruten' (som udgør en del af Den Grønne Sti).

Til grund for dette ligger både hensynet til cyklisternes fremkommelighed, men også at en etablering af et fodgængerfelt vil kunne give fodgængerne en falsk tryghed, da erfaringen er, at et fodgængerfelt ikke nødvendigvis sikrer, at cyklister stopper for krydsende fodgængere. Fodgængerne på stedet ved på nuværende tidspunkt, at de ikke har forrang, hvilket betyder, at de er mere opmærksomme på deres vigepligt ved krydsning af cykelstien. Med andre ord er det vurderingen at trafikmæssig utryghed fører til trafikmæssig sikkerhed på det pågældende sted, idet fodgængere "tvinges" til at være opmærksomme på deres vigepligt.

Der er de seneste 5 år ikke registreret uheld på stedet.

Forvaltningen anbefaler, at der ikke sættes tiltag i værk. Såfremt det ønskes, kan der arbejdes med at tydeliggøre, at fodgængerne har vigepligt for cyklisterne f.eks. ved hjælp af tekst, symboler eller lignende på asfaltfolier.

Da forslaget om bump på Dr. Abildgaards Allé udgår, er der økonomi til at gennemføre ovenstående supplerende forslag.

Tidligere sagsfremstilling (15. april 2024)
Der bliver årligt afsat midler i trafiksikkerhedspuljen til at gennemføre initiativer til forbedring af trafiksikkerheden og tilgængeligheden på Frederiksberg. Trafiksikkerhedspuljen dækker typisk udgifter til trafiksikkerheds- og tryghedsfremmende tiltag, sikker skolevej, tilgængelighed, planlægning og datagrundlag. I 2024 udgør trafiksikkerhedspuljen 2 mio. kr. Nedenstående forslag til disponering af trafiksikkerhedspuljen tager udgangspunkt i resultaterne i *'Skolevejsanalyse 2022'* og *'Tryghedsanalyse 2022'*, *'Mobilitetspolitik 2030'* samt henvendelser og dialog med borgere og brugere af byen. Det skal bemærkes, at nogle af de foreslåede projekter kræver politiets samtykke, og derfor er forslagene med forbehold for politiets tilladelse.

Tilslutningen til den nationale målsætning om, at antallet af alvorligt tilskadekomne skal være halveret med udgangen af 2030, betyder for Frederiksberg Kommunes vedkommende, at der maksimalt må være 15 alvorligt tilskadekomne og ingen dræbte med udgangen af 2030. I 2022 var der 20 alvorligt tilskadekomne og 1 dræbt. De foreløbige tal for 2023 viser, at der er registreret 24 alvorligt tilskadekomne.

Cyklister udgør over årene ca. 2/3 af de tilskadekomne, og fodgængere ca. 1/5. Tilsammen udgør cyklister og fodgængere således 80% af de tilskadekomne i trafikken. Dertil kommer et "mørketal" for antal tilskadekomne cyklister og fodgængere, samtidig med at fodgængere og cyklister er de mest utrygge i trafikken. En reduktion af bilernes hastighed, som der arbejdes med i hastighedsplanen, kommer både fodgængere og cyklister til gode - både fordi det kan gøre biltrafikken mere overskuelig og tryg for fodgængere og cyklister, men også fordi skadesgraden reduceres med mindsket hastighed, hvis ulykken alligevel sker.

Forslag til disponering af trafiksikkerhedspuljen 2024

Trafiksikkerhedspuljen foreslås i 2024 disponeret til trafiksikkerheds- og tryghedsfremmende tiltag, herunder skolevejsprojekter, tilgængelighedsprojekter samt planlægning og datagrundlag på følgende måde:

Trafiksikkerheds- og tryghedsfremmende projekter herunder skolevejsprojekter (1.300.000 kr.)

1. Krydsningen Thorvaldsensvej-Den Grønne Sti:
   Krydsningen Thorvaldsensvej-Den Grønne Sti er en lokalitet, der med jævne mellemrum kommer henvendelser om. Der er ikke registreret uheld i krydset, men det betyder ikke nødvendigvis, at der ikke er sket uheld - de er bare ikke kommet til politiets og dermed kommunens kendskab. Det er dog forvaltningens opfattelse, at den primære årsag til henvendelserne er utryghed, da der i myldretiden er mange trafikanter, som man skal holde øje med, og særligt cyklister. I tryghedsanalysen fra 2022 er det ligeledes den lokalitet, som flest borgere har udpeget som utryg. KU Science har henvendt sig vedrørende de to åbninger i hækken mellem deres parkeringsplads og Den Grønne Sti (nord for Thorvaldsensvej). De oplever, at cyklisterne bl.a. kører fra Den Grønne Sti via åbningerne og ud foran biler på vej til og fra parkeringspladsen, hvorved der opstår farlige situationer og også potentielt uheld.

Forvaltningen foreslår derfor, at de to åbninger lukkes med en hæk, dog sådan at der stadig er en lille passagemulighed mellem cykelsti og parkeringsplads i den nordligste åbning. Derudover foreslår forvaltningen, at der gennemføres en videoanalyse af krydsningen Den Grønne Sti-Thorvaldsensvej for på den måde at få mere viden om, hvad der foregår i krydset trafikalt set.

2. Modificerede cirkelbump på Ane Katrines Vej og Nitivej
   På baggrund af henvendelser og dialog med beboere samt trafikanalyser på Ane Katrines Vej og Nitivej om for høj fart og gennemkørende trafik foreslås der etableret modificerede cirkelbump til 30 km/t på de to veje. Der er foretaget en gennemkørselsanalyse på vejene, som viser, at knap 70 % af trafikken på Nitivej er gennemkørende (fra Nordre Fasanvej til Ane Katrines Vej). Såfremt der etableres bump foreslås der gennemført en ny gennemkørselsanalyse i 2025 for at se effekten af bumpene.

3. Tilpasninger i rundkørslen ved Femte Juni Plads
   I rundkørslen ved Femte Juni Plads, Dalgas Boulevard m.v. sker der en del uheld, særligt med bilister og cyklister involveret, ligesom en videoanalyse har vist, at der er mange nærved uheld. Analysen har bl.a. vist følgende problemstillinger i rundkørslen:

- Bilister på vej ud af rundkørslen holder tilbage for fodgængere, og spærrer dermed for cirkulerende cyklister
- Der opstår tvivl om vigepligten, f.eks. når en bil skal ud af Tesdorpfsvej, og en cyklist skal ind fra Nyelandsvej. Bilisterne spærrer ofte cykelbanen, når de venter på at fodgængerne har passeret
- Høj hastighed ind i rundkørslen er et problem for både cyklister og bilister
- Stitilslutningen via Tesdorpfsvej vest er smal, og cyklister på vej ind i rundkørslen har vanskeligt ved at erkende om udkørende cyklister fra rundkørslen skal ud af stiforbindelsen eller ud af Dalgas Boulevard, og der opstår ofte nærved uheld

Det foreslås derfor at den eksisterende cykelsti/-bane i rundkørslen nedlægges, så cyklister og bilister skal deles om vejarealet. Flere landsdækkende effektstudier af rundkørsler i Danmark peger på, at der opnås større trafiksikkerhed for

cyklister, hvis der ikke er faciliteter for cyklisterne i cirkulationsarealet. Derved bliver cyklisterne mere synlige for bilisterne, da de er placeret foran eller bagved bilerne i cirkulationsarealet. Det betyder også, at bilisterne kun skal holde tilbage for gående i fodgængerfelterne ved udkørsel fra rundkørslen.

Det overkørbare areal omkring midterøen skal samtidig udvides med tværgående termoplaststriber, hvorved bilisterne påtvinges en større forsætning ved indkørsel i rundkørslen. Der foreslås desuden anlagt pudebump til 30 km/t på Tesdorpfvej svarende til dem der allerede er på Dalgas Boulevard og Nyelandsvej. Der foreslås tillige anlagt pudebump i alle frafarter, hvilket dog vil afhænge af, om økonomien tillader det i år. Alternativt kan de anlægges i 2025. Stitilslutningen fra Tesdorpfsvej vest udvides desuden fra 1,4 meter til 2,5 meter.

4. Lukning af Wilkensvej mod Dalgas Boulevard
   På baggrund af henvendelser fra borgere på Wilkensvej samt trafikanalyser vedrørende gennemkørende trafik fra Finsensvej til Dalgas Boulevard, foreslås Wilkensvej lukket mod Dalgas Boulevard med plantebede og cykelsluse svarende til lukningen af Wilkensvej vest på den modsatte side af Dalgas Boulevard. De eksisterende steler, der står midt på Wilkensvej vest, hvor der sker en del påkørsler, bliver dermed fjernet. Projektet er nærmere belyst i den foregående sag nr. 48.

5. Indkørselsforbud om morgenen (tryghedszoner) ved eller i nærheden af skoler på skolevejsanalysens indsatsliste
   I skolevejsanalysen er der foreslået indkørselsforbud om morgenen i forbindelse med flere skoler. Dette er f.eks. etableret ved Lindevangskolen og Skolen på la Cours Vej. Det foreslås, at der etablere indkørselsforbud om morgenen (tryghedszoner) ved eller i nærheden af de øvrige skoler på skolevejsanalysens indsatsliste, som er Ny Hollænderskolen fra Edisonsvej til Hortensiavej, Skolen på Nyelandsvej fra Rolfsvej til Rolfs Plads samt fra Nyelandsvej til børnehuset Æblehaven, Søndermarkskolen fra Dalgas Boulevard til Borgmester Godskesens Plads nord, Skolen på la Cours Vej fra Tesdorpfsvej til Stockflethsvej (generelt indkørselsforbud) og Kaptajn Johnsens Skole - eksisterende indkørselsforbud for lastbiler ændres til at gælde alle køretøjer.

6. Bump på Dr. Abildgaards Allé
   I forbindelse med klimatilpasningsprojekterne på L.I. Brandes Allé og N.J. Fjords Allé bliver der etableret modificerede cirkelbump til 30 km/t på begge veje. Beboere på Dr. Abildgaards Allé har henvendt sig til forvaltningen vedrørende gennemkørende trafik fra Rolighedsvej til Thorvaldsensvej, og derfor foreslås der også etableret bump på Dr. Abildgaards Allé, så de tre veje er sidestillede.

Tilgængelighedsprojekter (400.000 kr.)

- Revideres og opdatering af Tilgændelighedsplanen
  I Mobilitetspolitik 2030 er visionen bl.a., at det er nemt, trygt og sikkert for alle borgere og brugere at komme rundt i og igennem byen og i trafikhierarkiet prioriteres gang først. Et af målene i mobilitetspolitikken er, at de definerede tilgængelighedsruter forbindes til et tilgængelighedsnet. Det foreslås derfor, at den eksisterende tilgængelighedsplan, der er fra 2016, revideres og opdateres, så den indeholder et decideret tilgængelighedsnet, og ikke kun ruter, som i dag nogle steder forbindes med kollektiv trafik. Seniorrådet og Handicaprådet vil få mulighed for at kommentere på det foreslåede tilgængelighedsnet. Tilgængelighedsnettet skal efterfølgende gennemgås med henblik på udarbejdelse af en liste over forbedringer, der skal udføres for at hele nettet er tilgængeligt. Udvalget vil få forelagt den reviderede tilgængelighedsplan.

- Konkrete tilgængelighedstiltag
  Det foreslås endvidere, at der udføres konkrete tiltag, som f.eks. fodgængerstøttepunkter og lydsignaler. Ifølge tryghedsanalysen mener 77% af respondenterne, at det i mindre eller højere grad er vigtigt med flere fodgængerstøttepunkter. Derudover ændres hjørnerne på Gammel Kongevej-Henrik Steffens Vej, så de følger tilgængelighedsprincipperne.

Der har været afholdt et indledende møde med Handicaprådet og Seniorrådet om disponering af tilgængelighedsmidlerne. Dialogen om de konkrete indsatser fortsætter efterfølgende.

Planlægning og datagrundlag (300.000 kr.)

For at understøtte arbejdet med uheldsbekæmpelse og indsatser i forhold til sikkerhed og tryghed, er det vigtigt og nødvendigt fortsat at indhente viden og data. Derfor disponeres midler til bl.a. trafiktællinger, videoanalyser, gennemkørselsanalyser, uheldsportalen mm.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det er vigtigt fortsat at arbejde på at forbedre ikke kun trafiksikkerheden i kommunen, men også arbejde på at øge trygheden, da tryghed betyder meget i forhold til valg af transportmiddel. For forældre betyder trygheden meget, da et kryds eller strækning godt kan være trafiksikkert, men opfattes utrygt, hvorfor de f.eks. vælger at transportere deres børn i bil til skole, hvilket kan øge utrygheden for de børn, der selv går eller cykler til skole. Forvaltningen vurderer, at forslaget til disponering af årets trafiksikkerhedspulje vil forbedre sikkerheden og trygheden på en række lokaliteter og sikre udvikling af tilgængelighedsnettet samt forsat indsamling af viden og data.

Økonomi

I budget 2024 er der afsat et rådighedsbeløb på 2 mio. kr. til trafiksikkerhedspuljen. Disse midler foreslås disponeret til trafiksikkerhedsprojekter, tilgængelighedsprojekter, sikre skoleveje, tryghedsfremmende tiltag og planlægning i denne sag.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 15. april 2024, pkt. 49:
Miljø- og Trafikudvalget vedtog at igangsætte initiativ nr. 1, 4 og 5 i sagsfremstillingen samt de foreslåede tilgængelighedsprojekter samt data og planlægningsprojekter.

De øvrige forslag (nr. 2, 3 og 6) bad udvalget om at få belyst yderligere og suppleret med to yderligere konkrete forslag, om bump eller andre trafikreducerende forhold på Julius Valentiners Vej samt forhold for cyklister og gående ved Frederiksberg Gymnasium.

Indstilling 15. april 2024, pkt. 49:
By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,
at trafiksikkerhedspuljen på 2 mio. kr. disponeres som foreslået, finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2024.

Bilag

Bilag 1 Kort over projekternes placering

Bilag 2 Rundkørslen ved Femte Juni Plads

Bevillingsskema Trafiksikkerhed 2024

Punkt 98: Beslutning om anlæg af tre fremrykkede stoppesteder på Godthåbsvej for linje 2A

05.01.00-A00-1-24

Resume

Mobilitetspolitikken blev vedtaget i marts 2024, og implementeringen understøttes i 2024 ved, at der i Klimapuljen (vedtaget af Magistraten i april 2024) er disponeret 1,1 mio. kr. til anlæg af tre fremrykkede busstoppesteder. Indsatsen understøtter intentionen i mobilitetspolitikkens trafikhierarki, hvor gang, cykling og kollektiv trafik prioriteres over andre transportformer. Forvaltningen foreslår, at de fremrykkede busstoppesteder anlægges på Godthåbsvej. Udvalget får med denne sag forelagt forslag til anlæggelse af tre fremrykkede stoppesteder til godkendelse. De fremrykkede stoppesteder skal øge trafiksikkerheden og fremkommeligheden for busserne.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog, at der anlægges tre fremrykkede busstoppesteder på Godthåbsvej - ved de to stop på C.F. Richs Vej samt ved et stop på Tesdorpfsvej i østlig retning.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at der anlægges tre fremrykkede busstoppesteder på Godthåbsvej - ved de to stop på C.F. Richs Vej samt ved et stop på Tesdorpfsvej i østlig retning.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog på møde den 18. marts 2024 en mobilitetspolitik, som gælder frem til 2030. Magistraten disponerede i april 2024 klimapuljemidler til implementering af indsatser til at fremme mobilitetspolitikken i 2024. Klima-, Plan- og Boligudvalget besluttede efterfølgende på møde den 8. april 2024 at give en anlægsbevilling på 1,1 mio. kr. til anlæg af tre fremrykkede busstoppesteder. Det blev samtidig besluttet, at midlerne flyttes til Miljø- og Trafikudvalget, som skal godkende det endelige projekt.

Forvaltningen foreslår, at de fremrykkede busstoppesteder anlægges på Godthåbsvej. Godthåbsvej betjenes af linje 2A, som har mange passagerer og dermed også mange af- og påstigninger. Samtidig er der mange cyklister på vejen. De fremrykkede busstoppesteder vil øge trafiksikkerheden ved de stop, hvor der er mange passagerer og cyklister, der skal færdes samtidig.

Forslag til fremrykkede busstoppesteder
Et fremrykket busstoppested er en variant af et kantstensstoppested. Typen anvendes ofte i gader med kantstensparkering. Den fremrykkede perron giver bedre ind- og udstigningsforhold for buspassagererne og hertil også bedre fremkommelighed og tryghed for både fodgængere og cyklister, som passerer stoppestedet. Det fremrykkede stoppested er også godt for selve bussens fremkommelighed. Indsatsen understøtter intentionen i mobilitetspolitikkens trafikhierarki, hvor gang, cykling og kollektiv trafik prioriteres over andre transportformer.

Forvaltningen har vurderet en række placeringer på Godthåbsvej og har på den baggrund udvalgt tre stoppesteder, som er egnet til at etablere fremrykkede stoppesteder:

- Godthåbsvej (C.F. Richs Vej) - østgående
- Godthåbsvej (C.F. Richs Vej) - vestgående
- Godthåbsvej (Tesdorpfsvej) - østgående

Oversigtskort fremgår af bilag 1.

De fremrykkede stoppesteder anlægges med en bredde på 1,5 m, som skal tages fra vejbanen. Dette begrænser antallet af mulige lokaliteter, da vejbanen ikke er bred nok alle steder på Godthåbsvej.

Forvaltningen har haft indledende dialog med politiet, som oplyser, at de ser en mulig problematik i, at biltrafik vil opstuves bag bussen og komme til at holde midt i vejkryds. Derfor foreslås det at anlægge de fremrykkede stoppesteder, så biler kan overhale holdende busser. Det er muligt at afvikle trafik uden om en holdende bus (uden af udvide den samlede kørebane) ved at ændre i vejafmærkningen. Det vurderes fortsat, at der vil være god fremkommelighed for busserne, idet bilister skal holde tilbage for busser, som kører fra stoppestedet jf. færdselsloven.

Politiet har givet samtykke til en løsning, hvor biler kan passere de holdende busser på alle tre lokaliteter. Der ændres ikke i antallet af parkeringspladser som følge af projektet.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at etablering af tre fremrykkede busstoppesteder vil give bedre fremkommelighed for busserne og samtidig understøtte intentionerne i mobilitetspolitikkens vision og trafikhierarki (idet der etableres bedre forhold og mere plads til gang, cykling og kollektiv trafik). Det er samtidig forvaltningens vurdering, at forholdene for biler ikke vil ændres væsentligt, idet stoppestederne anlægges med plads til, at biler og andre motorkøretøjer kan passere de holdende busser.

Økonomi

Der er afsat 1,1 mio. kr. til anlæg fra klimapuljen. Midlerne er bevilliget.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1 - Oversigtskort

Punkt 99: Godkendelse af beplantningstiltag i Fuglebakkekvarteret

05.01.00-P20-8-23

Resume

Miljø- og Trafikudvalget har anmodet forvaltningen om at finde løsninger på yderligere begrønning i Fuglebakkekvarteret. En beplantningsscreening for Fuglebakkekvarteret har belyst mulighederne for at etablere mere beplantning i kvarteret uden at der nedlægges bilparkeringspladser. Screeningen viser, at der er begrænset mulighed for at finde plads til at øge beplantningen i kvarteret på de offentlige veje. Screeningen viser endvidere at der er mulighed for - i prioriteret rækkefølge - at udvide den eksisterende blomstereng på Egernvej, at udskifte eksisterende træer i dårlig vækst med nye træer samt at etablere 1-3 nye træplantebede. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog,
1. at der etableres blomstereng på Egernvej,
2. at eksisterende træer med dårlig vækst udskiftes med nye træer,
3. at der etableres 1-3 nye træplantebede, hvis det kan holdes indenfor bevillingen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der etableres blomstereng på Egernvej,
2. at eksisterende træer med dårlig vækst udskiftes med nye træer,
3. at der etableres 1-3 nye træplantebede, hvis det kan holdes indenfor bevillingen.

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget anmodede på udvalgsmødet den 6. november 2023 i forbindelse med godkendelse af klimatilpasningsprojektet i Fuglebakkekvarteret forvaltningen om at finde løsninger på begrønning i Fuglebakkekvarteret. Begrønningen skulle ske inden for skattebevillingen til projektet. Forvaltningen har derfor fået udarbejdet en beplantningsscreening af Fuglebakkekvarteret, der viser, hvor det er muligt at etablere beplantning, uden at der nedlægges bilparkeringspladser.

Fuglebakkekvarteret opleves i dag som et kvarter med meget beplantning. Området er karakteriseret af villaer med haver, den nye J.O. Krags Park, ligesom enkelte af vejene har vejtræer. Det er muligt at udvide den eksisterende blomstereng, som er under de eksisterende lindetræer på Egernvej mellem Duevej og Drosselvej. Blomsterengen kan etableres på den resterende strækning af Egernvej, fra Drosselvej og til Vagtelvej, se oversigtskort i bilag a.

Der arbejdes herudover med at etablere et til tre nye træplantebede på to af vejene syd for Egernvej. Det er på Fuglebakkevej syd for Egernvej jf. bilag b og på Solsortvej syd for Egernvej jf. bilag c. Om alle tre træplantebede kan etableres, afhænger af placeringen af de eksisterende forsyningsledninger i jorden. Dette afklares i den videre projektering.
På Drosselvej syd for Egernvej er der eksisterende vejtræer, som står i et forskudt mønster på begge sider af vejen. Der mangler i dag to træer i henholdsvis øst og vestsiden af vejen. Der kan således plantes to nye vejtræer i de eksisterende træplantebede på Drosselvej, hvor de i dag mangler. Ved plantning af to nye træer her, vil de eksisterende trærækker blive fuldendte, se bilag d.
På Vagtelvej er der også eksisterende vejtræer i træplantebede, jf. bilag e. Træerne står også her i et forskudt mønster på begge sider af vejen. En del af træerne på Vagtelvej er i dårlig vækst og mistrives. Der kan med projektet plantes 4 til 6 nye vejtræer. Udskiftningen af træer starter på Vagtelvej syd for Egernvej. Se også trænotat i bilag f.

Hvis der kun kan etableres et nyt træplantebed pga. eksisterende ledninger i jorden, kan der udskiftes flere eksisterende træer med dårlig vækst. Det afklares i den videre projektering.

Tidsplan
Tidsplanen for øget begrønning følger tidsplanen for klimatilpasningsprojektet i Fuglebakkekvarteret. Det betyder, at et til tre nye træplantebede på hhv. Fuglebakkevej og Solsortvej og plantning af to nye træer i de eksisterende trærækker på Drosselvej først kan ske efter etablering af underjordiske magasiner i de tre veje. Da anlægsarbejdet for klimatilpasningsprojektet forventes at starte op i foråret 2025 kan træplantninger på Fuglebakkevej, Solsortvej og Drosselvej forventeligt først ske i efteråret 2025. Dog kan etablering af blomsterengen på Egernvej ske uafhængigt af klimatilpasningsprojektet i Fuglebakkekvarteret og kan derfor allerede etableres i efteråret 2024. Det samme er gældende for udskiftning af de eksisterende træer på Vagtelvej.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at de foreslåede løsninger til øget begrønning i Fuglebakkekvarteret vil understøtte den eksisterende beplantning i kvarteret samt understøtte kommunens træpolitik og strategi for bynatur og biodiversitet.

Økonomi

Sagen medfører ingen økonomiske konsekvenser. Begrønning finansieres inden for den eksisterende skattefinansierede bevilling, der udgør 1,1 mio. kr.

Afledt drift vedr. det skattefinansierede projekt forventes at udgøre 0,62 mio. kr., til vanding af træer for en periode på fire år. Omkostningen afholdes inden for de allerede afsatte midler til afledt drift af klimatilpasningsprojekterne.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Teknikudvalget

Bilag

Bilag a - oversigtskort

Bilag b - Fuglebakkevej

Bilag c - Solsortvej

bilag d - Drosselvej

bilag e - Vagtelvej

Bilag f- trænotat

Punkt 100: Igangsættelse af implementering af hastighedsplan

05.00.00-G01-20-22

Resume

Hastighedsplanen for Frederiksberg "Byens Tempo" blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen på møde den 24. februar 2024. Planen sætter rammerne for, at der kan arbejdes med justering af hastigheden på Frederiksberg. Udvalget skal med sagen tage stilling til et forslag om, at der - som første led i implementeringen af hastighedsplanen - nedskiltes hastighed til 40 km/t på de tre trafikveje; Vesterbrogade, Borups Allé og Kingosgade. Forslaget bygger på hastighedsplanens implementeringsspor og i samordning med Københavns Kommune.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at udvalget godkender, at hastigheden på Vesterbrogade, Borups Allé og Kingosgade nedskiltes til 40 km/t som led i implementeringen af hastighedsplanen.

Sagsfremstilling

Hastighedsplanen for Frederiksberg "Byens Tempo" blevet vedtaget af Kommunalbestyrelsen på møde den 24. februar 2024. Planens formål er at sætte rammerne for, at der kan arbejdes med lavere hastighedsgrænser og øget tryghed i trafikken. Planen indeholder en indsats i tre spor:

1. Strækninger, hvor hastigheden er højest ud fra 85%-fraktilen, gennemgås
2. Inddeling af byens boligområder i zoner med nedskiltning til 30 eller 40 km/t
3. Byens trafikveje gennemgås med henblik på indretning og nedskiltning til 40 km/t

Foruden disse indsatser følger forvaltningen udviklingen i trafikuheld, hvor hastighed spiller ind som en stor faktor. Status er, at ulykker som følge af høj hastighed er sjældne på Frederiksberg.

Alle trafikveje på Frederiksberg fører ind i eller ud af Københavns Kommune. Derfor er et vigtigt fokusområde at koordinere hastighedsnedsættelser mellem Frederiksberg og Københavns Kommune for at sikre, at de lokale hastighedsgrænser er samstemt. Københavns Kommune ændrer forventeligt skiltningen på Kingosgade i september 2024, mens der også vil ske ændret skiltning på henholdsvis Vesterbrogade og Borups Allé (det endelige tidspunkt herfor er fortsat under afklaring). Københavns Kommune har oplyst, at de har indhentet politiets tilladelse hertil.

Forvaltningen har vurderet, hvor der er et aktuelt behov for at samstemme hastigheder på trafikveje, som krydser kommunegrænsen, og foreslår, at hastigheden nedskiltes til 40 km/t på de tre ovenstående veje. Der laves ikke andre tiltag end opsætning af ny skiltning på de tre veje.

Tiltaget er i god tråd med Hastighedsplanens tredje spor og vil sikre sammenhæng mellem de skiltede hastigheder, som bidrager til, at trafikanter oplever, at veje med ens karakter og størrelse har en ensartet hastighed - også selvom kommunegrænsen passeres.

Det fremgår af bekendtgørelsen for lokale hastighedsgrænser, at en lavere hastighedsgrænse, end den generelle i byzone, kan fastsættes til 40 km i timen for en vejstrækning eller et nærmere afgrænset område. Dette gælder dog ikke på vejstrækninger, der har væsentlig betydning for den generelle trafikafvikling. Her kan hastigheden dog nedsættes, hvis væsentlige trafiksikkerhedsmæssige eller andre trafikale hensyn taler herfor, herunder når hastigheden udgør en væsentlig ulykkesårsag eller -risiko, eller når hensynet til fodgængere eller cyklister gør sig særligt gældende på grund af vejens funktion.

Kingosgade
Kingosgade er en mindre gade mellem Frederiksberg Allé og Vesterbrogade, som er klassificeret som trafikvej. Gaden er omtrent 200 meter lang. På trods af et smalt forløb er der meget trafik både i form af biler og cyklister. Ved seneste trafiktælling i 2024 var der en årsdøgnstraffik (ÅDT) på 10.237 motorkøretøjer og en gennemsnitshastighed på 30 km/t. Ved seneste trafiktælling for cykler i 2016 var der en ÅDT på 5900 stk.

På Frederiksbergdelen af gaden mellem Frederiksberg Allé og Boyesgade er der etableret cykelsti tilbage i 2014. Der er ikke cykelsti på resten af gaden. Der er tale om en kort gade, og forvaltningen foreslår derfor at nedskilte hastigheden til 40 km/t., da det ikke vil være hensigtsmæssigt med to forskellige hastighedsgrænser på gaden.

Vesterbrogade
Vesterbrogade er en længere gade, som løber fra Rådhuspladsen i København og ud til Roskildevej ved bunden af Valby Bakke. Gaden er klassificeret som trafikvej. Den er karakteriseret af tæt bebyggelse og mange butikker - og hermed mange gående på størstedelen af strækningen. Der er desuden cykelsti på vejen og parkerede biler. Vejen forslås nedskiltet til 40 km/t fra Pile Allé til Platanvej for at sikre en ensartet hastighed. Ved sidste måling tilbage i 2015 var der omtrent 12.000 køretøjer i ÅDT ved Platanvej-krydset (og 5.000 cykler i 2016). Gennemsnitshastigheden var 37 km/t.

Borups Allé
Borups Allé er en central gade for trafikken i den nordlige ende af Frederiksberg. Den er klassificeret som trafikvej og er primær vej for megen trafik fra Frederiksberg mod Ring 2 og Hillerødmotorvejen samt for mange cyklister. Der er derfor meget trafik, særligt i myldretidsperioderne. Ved trafiktælling i 2024 var der et ÅDT på knap 9.000 biler og ved seneste tælling for cykler i 2018 var ÅDT 7.300 stk. Gennemsnitshastigheden var 38 km/t. 7,4 procent af bilisterne kørte dog over 50 km/t, som er den nuværende hastighedsgrænse. Der er desuden flere dagligvarebutikker på gaden, som bidrager til en del trafik.

Københavns Kommune har opnået politiets tilladelse til at nedsætte hastighedsgrænsen til 40 km/t på den del af Borups Allé, som går fra Hillerødgade til Fuglebakken station - en strækning på omtrent 150 meter. Fordi strækningen i København er så kort, og forbi der er mange forskellige typer af trafikanter på Borups Allé, foreslås det at nedskilte hastigheden til 40 km/t.

Strækningerne fremgår af vedlagte oversigtskort, jf. bilag 1.

Videre proces
Ændring af skiltningen afhænger af politiets godkendelse og vil i positivt fald kunne afholdes af skilte- og afmærkningskontoen. Der er ikke afsat midler til yderligere strækninger. Hvis der er ønske om at inddrage yderligere strækninger, vil der således skulle afsættes midler hertil.
Udvalget forelægges en sag ultimo 2024 til implementering af yderligere mulige tiltag i 2025.

By-, Kultur-, og Miljøområdets vurdering
Forvaltningen vurderer, at det vil være fordelagtigt at samtænke nedskiltning af hastigheden med Københavns Kommune, så hastigheden fremstår ensartet på de tre nævnte vejstrækninger. Alle tre veje er klassificeret som trafikveje og er hermed i overensstemmelse med hastighedsplanens tredje spor; byens trafikveje.

Økonomi

Der forventes en udgift på ca. 120.000 kr. for skiltning på de tre strækninger. Udgiften dækkes af skilte og afmærkningskontoen. Der er ikke afsat midler til yderligere strækninger. Hvis der er ønske om at inddrage yderligere strækninger, vil der således skulle afsættes midler hertil.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø-, og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1 - Oversigtskort

Punkt 101: Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på Solbjerg Parkkirkegård

05.01.00-P20-16-24

Resume

Som en del af klimatilpasningen på det vestlige Frederiksberg skal der etableres 6.170 m3 forsinkelsesvolumen på Solbjerg Parkkirkegård. Klimatilpasningsprojektet er med til at minimere oversvømmelser i området vest og syd for kirkegården. Løsningerne i projektforslaget tager udgangspunkt i de principløsninger, der er i den godkendte udviklingsplan for Solbjerg Parkkirkegård. Projektet er principgodkendt af Københavns Stift. Projektet har en tæt hydraulisk sammenhæng til klimatilpasningsprojektet på Den Grønne Sti (som behandles på samme møde). Udvalget får med sagen forelagt projektforslaget til godkendelse.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at projektforslaget for klimatilpasningsprojektet på Solbjerg Parkkirkegård vedtages med henblik på færdigprojektering og anlæg.

Sagsfremstilling

Med denne sag får udvalget forelagt et projektforslag for klimatilpasningsprojektet på Solbjerg Parkkirkegård til godkendelse. Klimatilpasningsprojektet skal være med til at styrke Solbjerg Parkkirkegård som en grøn parkkirkegård, hvor løsningerne til at håndtere vand nænsomt indarbejdes i den eksisterende kirkegård med respekt for kirkegårdens egenart og primære funktion som begravelsesplads. De løsninger, der arbejdes med i klimatilpasningsprojektet tager udgangspunkt i udviklingsplanen, som blev vedtaget 30. oktober 2023. Projektet berører ikke hele kirkegården, men etableres i kirkegårdens vestlige område. Der er en naturlig terrænhældning på kirkegården fra øst mod vest, så vand, der lander på kirkegården, naturligt vil strømme mod kirkegårdens vestlige område. Det vestlige område er udlagt til at overgå til parkformål i udviklingsplanen. Se oversigtskort i bilag a.

Projektet
Klimatilpasningen sker i to systemer, hvor der skelnes mellem håndtering af skybrudsvand fra oplandet, Kongekvarteret og Den Grønne Sti, og skybrudsvand, der lander på kirkegården. Projektet har en tæt sammenhæng med klimatilpasningsprojektet på Den Grønne Sti, som også behandles på aftenens møde, da vandet herfra ledes til de underjordiske magasiner på Solbjerg Parkkirkegård. På kirkegården bliver vandet forsinket yderligere, inden det ledes til kloakken. De to underjordiske systemer giver tilsammen et stort volumen på ca. 7.100 m3, og er således med til at aflaste kloakken ved kraftig regn og dermed minimere oversvømmelser af de omkringliggende områder syd og vest for kirkegården. Se vandets vej i bilag b.

I forslaget etableres en barriere i den nordvestlige del af kirkegården, som består af et forløb af lave græsklædte jorddiger og lave granitmure. De skal forhindre, at vandet strømmer ud af kirkegården og forårsager skadevoldende oversvømmelser mod vest og syd. I kirkegårdens laveste punkt etableres en ny sommerfuglehave, der skaber rum for sanselige oplevelser og bidrager til at øge biodiversiteten (jf. strategi for bynatur og biodiversitet). Der sker endvidere en underjordisk magasinering af vand i de eksisterende stier, en nedlagt sti og i servicevejen.

Fra udviklingsplanen indarbejdes de elementer, der er i det vestlige område med respekt for eksisterende gravsteder og træer.

- Den slyngede sti udføres i grus og forløbet af stien følger placeringen i udviklingsplanen. I projektet er stiforløbet yderligere detaljeret.
- Der etableres en spejlende flade i blankpoleret terrazzo med samme placering og form som i udviklingsplanen.
- Den nye platanplads ved Den Grønne Sti er hævet, og fungerer sammen med to granitmure som en del af klimatilpasningen. Pladsen får en ny afdæmpet belysning, som blot markerer pladsen og som ikke er til gene for plante- og dyreliv.

- Mellem bakkelandskabet og sommerfuglehaven laves et balanceforløb i naturmaterialer som stubbe, stammer eller sten, som skaber en sammenhæng mellem de to områder.

Gravsteder og arkæologi
I projektet tages der både hensyn til de eksisterende gravsteder og de tidligere begravelser, der er i jorden. Løsningerne er nøje tilpasset de eksisterende gravsteder, så løsningerne går uden om gravstederne. Der, hvor der er risiko for oversvømmelse af gravstederne, bliver de hævet, så gravstedet står værdigt i en skybrudssituation. Løsningen er afstemt med Københavns Stift. I projektet er der arbejdet konkret på at beskytte Diakonissestiftelsens gravsteder længst mod nord, ved at sikre, at de ligger uden for det område, der risikerer at blive oversvømmet.

Den underjordiske magasinering sker i de eksisterende stier, i en nedlagt sti og i servicevejen, da det er områder, hvor der efter al sandsynlighed ikke har været gravsteder. De store græsarealer har tidligere været udlagt til gravsteder, så her er der stor sandsynlighed for at træffe tidligere begravelser i ca. 1 meters dybde. Derfor arbejder projektet med at grave så lidt som muligt i de områder og holde en gravedybde på ca. 60 cm.

Ved etablering af de underjordiske magasiner i stier og servicevej graves der dybere end 60 cm. Der er dialog med Nationalmuseet og Københavns Museum om arkæologisk overvågning af arbejdet i stier og på servicevejen.

Træer og flagermus
Der er 290 træer inden for projektområdet i dag. Som konsekvens af projektet bliver der i alt fældet 85 træer. De eksisterende forhold fremgår af bilag d.

Der plantes 99 nye træer i projektet, hvoraf ca. 69 træer udgør en genplantning af thuja alléen, og to træer en genplantning af avnbøg alléen. Der plantes således flere træer, end der fældes i projektet, jf. bilag c - situationsplan.

Træerne i thuja alléen er primært sunde og er under 25 år gamle. Træerne i avnbøg alléen er primært sunde og er over 25 år. Jfr. bilag e, trænotat, er træ 1 og 2 under 25 år, og det ene er i dårlig vækst. Træ 3 og 4 er ældre end 25 år og er ikke i god vækst.

Forvaltningen har fået udarbejdet en flagermusundersøgelse af de træer, som har en størrelse, der gør, at træerne kunne være levested for flagermus. Undersøgelsen, der fremgår af bilag f, viser, at de træer, der skal fældes i projektet ikke er levested for flagermus.

Etablering af platanpladsen kræver ekstra opmærksomhed, da pladsen er placeret under et stort platantræ. Derfor bliver der taget særlige hensyn til platantræet, inden platanpladsen skal udføres, bl.a. ved at lave en forundersøgelse af placering og omfang af træets rødder.

Borgerdialog
Projektet bygger på den borgerdialog, der har fundet sted i arbejdet med udviklingsplanen. I januar 2024 afholdte forvaltningen et orienteringsmøde om både udviklingsplanen og klimatilpasningsprojektet, hvor ca. 40 borgere og andre interesserede deltog. På mødet var der mulighed for at stille spørgsmål til både udviklingsplan og klimatilpasningsprojektet. Der blev taget godt imod projektforslaget. Der var få spørgsmål til projektet, og ingen der gav anledning til ændringer i projektet.

Forvaltningen tager kontakt til de gravstedsejere, hvor gravstederne skal hæves, for at indgå en aftale om arbejdet med at hæve gravstederne.

Tidsplan
I efteråret 2024 projekteres udbudsprojektet. Det skal i høring hos Københavns Stift, som i den fase kommer med sin endelige godkendelse af projektet. Efterfølgende afholdes entrepriseudbud og grundet projektets størrelse er det forventningen, at projektet skal i EU-udbud. Anlægsarbejdet forventes at kunne begynde i efteråret 2025 og vare til udgangen af 2026. Udførelsen af arbejdet koordineres med de arbejder, der skal foregå på Den Grønne Sti.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at klimatilpasningsprojektet på Solbjerg Parkkirkegård vil være med til at styrke det nye parkområde i kirkegårdens vestlige del til gavn for de besøgende på kirkegården samtidig med, at projektet spiller en stor rolle med at mindske oversvømmelser vest og syd for kirkegården. En gennemførelse af projektet bidrager derudover til at implementere vigtige dele af udviklingsplanen for Solbjerg Parkkirkegård.

Økonomi

Sagen medfører ingen økonomiske konsekvenser. Projektet afholdes inden for eksisterende bevillinger, på henholdsvis takst og skat udgør 32,5 mio. kr. og 4,0 mio. kr.

Afledt drift vedr. det skattefinansierede projekt forventes at udgøre 0,18 mio. kr., og afholdes inden for allerede afsatte midler til afledt drift af klimatilpasningsprojekterne.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Teknikudvalget

Bilag

Bilag a - oversigtskort

Bilag b - vandets vej

Bilag c - situationsplan

Bilag d - eksisterende forhold

Bilag e - trænotat

Bilag f - undersøgelse af flagermus

Punkt 102: Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på Den Grønne Sti

05.01.00-P20-17-24

Resume

Som en del af klimatilpasningen på det vestlige Frederiksberg skal der etableres ca. 1.070 m^3 forsinkelsesvolumen i Den Grønne Sti på strækningen fra Peter Bangs Vej til Roskildevej. Klimatilpasningsprojektet er med til at håndtere vand fra Kongekvarteret og dermed minimere oversvømmelser vest og syd for Den Grønne Sti. Projektet har en tæt hydraulisk sammenhæng til klimatilpasningsprojektet på Solbjerg Parkkirkegård. Udvalget får med sagen forelagt projektforslaget til godkendelse.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at projektforslaget for klimatilpasningsprojektet på Den Grønne Sti vedtages med henblik på færdigprojektering og anlæg.

Sagsfremstilling

Klimatilpasningsprojektet på Den Grønne Sti vil bidrage til at forsinke skybrudsvand fra Kongekvarteret og transportere det i et lukket magasinsystem til Solbjerg Parkkirkegård. En visualisering af vandets vej fremgår af bilag a. Projektområdet udgør primært strækningen fra Peter Bangs Vej i Nord til Roskildevej i syd, men løsningerne omfatter ikke hele strækningen. Derudover indgår også Blytsvej, en lille del af Kronprinsensvej og Frederiksvej, øst for Den Grønne Sti. Et oversigtskort over projektområdet fremgår af bilag b.

Projektet har en tæt sammenhæng med klimatilpasningsprojektet på Solbjerg Parkkirkegård, der også behandles på aftenens møde. Vandet fra Den Grønne Sti ledes til de underjordiske magasiner på Solbjerg Parkkirkegård, hvor vandet forsinket yderligere inden det ledes til kloakken. De to underjordiske systemer giver tilsammen et stort volumen på ca. 7.140 m3 og er således med til at aflaste kloakken ved kraftig regn og dermed minimere oversvømmelser af de omkringliggende områder syd og vest for Den Grønne Sti.

Projektet
Den Grønne Sti har et forholdsvist smalt forløb, som primært afgrænses af beplantning med hække og træer. Det giver oplevelsen af at bevæge sig gennem en grøn korridor, når man færdes på stien. Projektforslaget tager derfor udgangspunkt i at bevare det udtryk, som Den Grønne Sti har i dag, ved at bevare hækkene og så mange eksisterende træer som muligt. Løsningen er udarbejdet under hensyn til den eksisterende beplantning, og løsningen er en kombination af underjordiske lukkede magasiner, der både forsinker og transporterer skybrudsvand, samt ledninger, primært til transport af vand. Af bilag c fremgår situationsplan for projektet.

Fra Kongekvarteret ledes skybrudsvand på overfladen til Den Grønne Sti via Kronprinsensvej. I Kronprinsensvej etableres en regnvandsledning og skybrudsriste til opsamling af skybrudsvand. Regnvandsledningen kobles på de underjordiske magasiner i Den Grønne Sti til forsinkelse og til videre transport. Forsyningen planlægger at udskifte sin vandledning i forbindelse med projektet, dette koordineres mellem Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Forsyning.

På Frederiksvej opsamles skybrudsvand i det lavpunkt, der er på vejen. Vandet bliver herfra via en ledning ledt gennem stien, mellem Frederiksvej og Solbjerg Parkkirkegård, til de underjordiske magasiner i servicevejen i Solbjerg Parkkirkegård.

Den Grønne Sti syd for Frederiksvej er omfattet af den fredning, der ligger for kolonihaverne Haveforeningen Dalgas H/F. Forvaltningen udarbejder derfor en dispensation for projektet til Fredningsnævnet. Da projektet ikke ændrer ved funktion og udtryk af Den Grønne Sti, er det forvaltningens vurdering at dispensationen er ukompliceret og vil blive imødekommet.

Træer
Der er i alt 113 træer i projektområdet. Alle træer får særlig opmærksomhed i forhold til at beskytte dem under anlægsarbejdet. Der stilles særskilt krav til entreprenøren i forhold til at beskytte træerne og deres rødder. Der vil blive fældet seks træer som konsekvens af projektet. Træerne, der fældes, er sunde og raske. Tre af træerne er under 20 år gamle, og tre af træerne er ca. 50 år gamle. To af træerne står på Kronprinsensvej, og da vejen er en privat fællesvej, vil

forvaltningen gå i dialog med vejlauget om fældning og genplantning af de to træer. Der plantes i alt ti nye erstatningstræer for de træer, der fældes. Se bilag c (situationsplan) og bilag d (trænotat).

Borgerdialog
Forvaltningen planlægger at orientere borgere og brugere af Den Grønne Sti om projektet i løbet af efteråret 2024. Forvaltningen er særlig opmærksom på grundig orientering i forbindelse med udførelse af anlægsarbejdet, da dele af stien i anlægsperioden vil være lukket. Gående og cyklister ledes i anlægsperioden derfor via alternative ruter.

Anlægsarbejdet forventes udført i to etaper. Den Grønne Sti lukkes således etapevis, og hver etape forventes at vare ca. to måneder. Udvalget vil blive orienteret, inden anlægsarbejdet opstartes. Forvaltningen er i dialog med grundejerforeningen for Kronprinsensvej 36-44 og 33-49 om de arbejder, der skal ske på Kronprinsensvej.

Tidsplan
I sommeren 2024 sender forvaltningen ansøgning om dispensation til Fredningsnævnet for gennemførelse af projektet på stien ud for Haveforeningen Dalgas H/F. I efteråret 2024 projekteres udbudsprojekt og der udarbejdes tilhørende udbudsmateriale. Anlægsarbejdet forventes at kunne starte op i foråret 2025 og vare frem til efteråret 2025.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer at, klimatilpasningsprojektet på Den Grønne Sti er vigtigt for at mindske oversvømmelser i området vest og øst for stien samtidig med, at Den Grønne Sti vil blive opretholdt som en vigtig grøn transportkorridor gennem Frederiksberg.

Økonomi

Sagen medfører ingen økonomiske konsekvenser. Projektet afholdes inden for eksisterende bevillinger, der på henholdsvis takst og skat udgør 27,6 mio. kr. og 5,0 mio. kr.

Den afledte drift er fortsat uafklaret, idet beløbet til afledt drift endnu ikke er afklaret. Projektet er primært et hydraulisk projekt, som dækkes af takstmidler. Det forventes derfor, at projektets afledte drift kan afholdes inden for de allerede afsatte midler til afledt drift af klimatilpasningsprojekterne.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Teknikudvalget.

Bilag

Bilag a -vandets vej

Bilag b - oversigtskort

Bilag c - situationsplan

bilag d - trænotat

Punkt 103: Beslutning om afskaffelse af brugerbetalt containerordning for storskrald og haveaffald

07.18.10-G01-1-24

Resume

Der skal med denne sag tages stilling til, om containerordningen for henholdsvis storskrald og haveaffald skal afskaffes. Containerordningen for storskrald og haveaffald er en udvidet service for borgere med store mængder affald. Ordningen er udfordret af dårlig sortering og deraf lav genanvendelse og kompleks administration - og er i modstrid med målene i Frederiksbergs Ressource- og Affaldsplan 2026. Ved en afskaffelse vil det fortsat være muligt for borgerne at aflevere haveaffald og storskrald via de almindelige henteordninger samt på genbrugsstationen. Såfremt det besluttes at nedlægge ordningen, vil et revideret regulativ for husholdningsaffald skulle sendes i fire ugers offentlig høring. Forvaltningens forslag til revideret regulativ for husholdningsaffald er vedlagt til udvalgets godkendelse jf. bilag A.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

1. at containerordning for henholdsvis storskrald og haveaffald afskaffes, idet der ved særlige anledninger, fx dødsbo, kan afhentes mere end 10 m3 storskrald, og Frederiksberg Kommunes regulativ for husholdningsaffald tilrettes herefter - og
2. at vedlagte forslag til Frederiksberg Kommunes regulativ for husholdningsaffald konsekvensrettes med henblik på at sende det i fire ugers offentlig høring.

Indstilling

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

1. at containerordning for henholdsvis storskrald og haveaffald afskaffes, idet der ved særlige anledninger, fx dødsbo, kan afhentes mere end 10 m3 storskrald, og Frederiksberg Kommunes regulativ for husholdningsaffald tilrettes herefter - og
2. at vedlagte forslag til Frederiksberg Kommunes regulativ for husholdningsaffald konsekvensrettes med henblik på at sende det i fire ugers offentlig høring.

Sagsfremstilling

Magistraten sendte på mødet den 10. juni 2024 sagen retur til Miljø- og Trafikudvalget.

Supplerende sagsfremstilling
Miljø- og Teknikudvalget tiltrådte på møde den 3. juni 2024 at afvikle containerordning, hvis det tilføjes, at "der ved særlige anledninger, fx dødsbo, kan afhentes mere end 10m^3 storskrald".

I sagen behandlet på møde den 3. juni 2024 var der uoverenstemmelse mellem sagsfremstilling og bilag, hvormed en beslutning ikke ville være retningsanvisende. Sagsfremstillingen er tilrettet, idet det gælder, at villaer kan få afhentet 5m^3 storskrald, og etageejendomme kan få afhentet 10m^3 storskrald pr. afhentning.

Nuværende storskraldsordning	**Villaer**	**Etageejendomme**
Max mængde storskrald pr. afhentning	5m^3	10m^3
Mulighed for at bestille afhentning af større mængder storskrald	Nej	Ja

Etageejendomme kan få afhentet mere end 10m^3 storskrald ved særlige anledninger. På nuværende tidspunkt er det ikke muligt for villaer at få afhentet mere end 5m^3 storskrald. Dette skyldes bl.a.:

- Meget begrænset plads til at stille storskrald ud til afhentning. Storskrald må ikke stå på borgerens egen matrikel, da erfaring viser, at det giver anledning til tvister om, hvad der er affald, og hvad der er borgerens ejendele (som ikke

skal afhentes som storskrald). Storskrald skal derfor stå i skellet, hvilket begrænser fremkommeligheden, især for borgere med barnevogne og ældre med rollatorer.
- Skraldebilen blokerer ofte for trafikken ved afhentning af storskrald, og står der større mængder, vil afhentningen tage længere tid, hvilket kan påvirke trafikfremkommelighed for borgerne.
- Erfaring viser, at sorteringsgraden falder, når der ved særlige anledninger er større mængder storskrald.

Forvaltningen foreslår en forsøgsordning, der tillader, at villaer kan få afhentet mere end 5m^3 storskrald ved særlige anledninger. Det er dog en forudsætning, at dette sker ud fra forudgående aftale, og at det vurderes af Frederiksberg Renovation, hvorvidt det er muligt at stille mere end 5m^3 storskrald frem på den pågældende adresse. Krav om sortering af storskrald gælder naturligvis også ved større mængder storskrald. Forsøget kan evalueres efter et år.

Forvaltningen foreslår derfor, at Miljø- og Trafikudvalget indstiller:

1. at containerordning for henholdsvis storskrald og haveaffald afskaffes, idet der forsøgsvis kan tilbydes afhentning af mere end 5m^3 storskrald ved særlige anledninger, fx dødsbo, efter aftale med Frederiksberg Renovation - og
2. at vedlagte forslag til Frederiksberg Kommunes regulativ for husholdningsaffald konsekvensrettes med henblik på at sende det i fire ugers offentlig høring.

Dødsbo
Generelt er forvaltningen tilbageholdende med at tage imod storskrald specifikt fra dødsbo. Det skyldes risiko for, at affaldet ikke er sorteret korrekt. Dødsbo indeholder som oftest større mængder storskrald egnet til direkte genbrug. Denne opgave kan bedre varetages af private virksomheder, som er kompetente på netop dette område, da de blandt andet har bedre afsætningskanaler eller afleverer storskraldet sorteret på genbrugsstationerne. Forvaltningen vil derfor som udgangspunkt ved store mængder vejlede borgere til at bestille håndtering af dødsbo via kommercielle virksomheder eller via velgørenhedsorganisationer, som fx Røde Kors eller Kræftens Bekæmpelse.

Forvaltningen planlægger desuden en omfattende omstrukturering af hele storskraldsordningen, da der er flere uhensigtsmæssigheder forbundet med denne type affald. Forvaltningen forventer at fremlægge sagen til politisk behandling ultimo 2024.

Tidligere sagsfremstilling (10. juni 2024)
Frederiksberg Kommune har i dag en ordning for afhentning af hhv. storskrald og haveaffald. Borgere kan få afhentet op til 10 m^3 haveaffald pr. gang. Borgerne i etageejendomme kan få hentet op til 10 m³ storskrald pr. gang og borgere i villa ejendomme kan få afhentet op til 5 m^3 storskrald pr. gang. Hvis dette ikke er tilstrækkeligt, kan borgerne mod betaling bestille en stor container til henholdsvis storskrald og/eller en stor container til haveaffald. Containerordningen er således en udvidet service til større mængder affald.

Der er en række udfordringer forbundet med containerordningen, bl.a. at

- Indsamling af affald i store mængder i en container opfordrer ikke til korrekt sortering af storskrald.
- Genanvendeligt affald ender til forbrænding.
- Genbrugelige genstande ender til forbrænding.
- Containerordningen servicerer relativt få ejendomme årligt. I 2023 benyttede 33 ejendomme sig af ordningen og bestilte sammenlagt 54 containere.
- Bestilling af en container er kompleks og indebærer ansøgning om råden over vejareal og korrekt skiltning, hvilket gør at borgerne ofte ikke selv kan varetage opgaven.

Øget genbrug og genanvendelse
Det er forvaltningens erfaring, at borgere ofte ikke sorterer deres affald korrekt, når de benytter containere til storskrald. Renovationsmedarbejdere har ikke mulighed for at tage ting fra til genbrug eller genanvendelse, som de kan, når storskrald står sorteret på gadeplan. Det er ikke arbejdsmiljømæssigt forsvarligt for renovationsmedarbejdere at håndtere storskrald oppe i en container. Det betyder, at der med containerordningen er mindre affald, der sendes til genanvendelse og genbrug. Med Frederiksbergs Ressource- og Affaldsplan 2026 er der sat ambitiøse mål om blandt andet at firdoble mængden af genbrug og fordoble mængden af genanvendt affald i forhold til 2018. Samtidig er målet at halvere mængden af affald, der sendes til forbrænding.

Administration og drift af containerordning

Containerordningen blev oprindeligt designet som en selvbetjeningsordning. I praksis har ordningen ikke vist sig egnet som selvbetjeningsordning, og opgaven er derfor overdraget til Borgerservice. Forvaltningen bemærker hertil, at det særligt er opgaven med ansøgning om råden over vejareal og korrekt skiltning, der er omfattende, og kræver en del ressourcer. Frederiksberg Renovation bruger endvidere mandskab, ladvogn, lagerplads, chaufførerer og administrative timer på at drifte ordningen.

Alternativer til containerordning
Der er flere gode og tilgængelige alternativer til containerordningen for henholdsvis storskrald og haveaffald.

Storskraldsordning

1. Borgerne kan fortsat benytte den eksisterende storskraldsordning ved at dele affaldsmængderne op, så der er under 10 m³ for etageejendomme og 5 m^3 for villa ejendomme.
2. Borgerne kan aflevere storskrald på genbrugsstationen.

Haveaffaldsordning
Etageejendomme:

1. Borgerne kan benytte eksisterende beholdere til haveaffald. Kommunen har for nyligt optimeret denne ordning ved at tilbyde store 660 L beholdere til haveaffald og øge antallet af beholdere til relevante ejendomme.
2. Borgerne kan i særlige tilfælde bestille afhentning med grab, hvor pladsen tillader det.

Villaer:

1. Borgerne kan fortsat benytte den eksisterende ordning, hvor de kan bundte op til 10 m^3 haveaffald og stille det frem eller benytte papirsække.
2. Borgerne kan køre haveaffaldet på genbrugsstationen.
3. Borgerne kan i særlige tilfælde, og kun hvor pladsen tillader, bestille afhentning med grab.

Frederiksberg Kommune er en af de få kommuner, der i dag har en containerordning for storskrald og haveaffald, idet andre sammenlignelige kommuner tidligere har afskaffet lignende ordninger pga. sorteringsambitioner. Borgerne i andre kommuner bliver typisk henvist til at benytte en genbrugsstation ved større mængder affald.

Tilretning af regulativ for husholdningsaffald
En afskaffelse af containerordning for storskrald og haveaffald vil indebære, at to sætninger skal udgå fra gældende regulativ.

§ 20.3 Ordning for haveaffald: *"Derudover kan ejendommen mod særskilt betaling bestille en midlertidig stor container til haveaffald"*
§ 27.3 Ordning for storskrald: *"Mod særskilt betaling kan ejeren af ejendommen eller ejendommens affaldsansvarlige bestille containere til stort brændbart eller stort jern og metal. Det er grundejerens ansvar at indhente parkeringstilladelse og sørge for afmærkning før containeren leveres."*

Forslag til regulativ for husholdningsaffald er bilagt sagen (bilag a), og vil blive sendt i fire ugers høring fra den 18. juni - 16. juli, såfremt indstillingen tiltrædes.

På denne dagsorden behandles ligeledes to andre ændringer af affaldsordninger, der giver anledning til ændringer i regulativet for husholdningsaffald - hhv. sag nr. 75 om forbud mod fremtidig etablering af mobilsug samt sag nr. 76 om. Såfremt to eller alle tre sager godkendes politisk vil regulativændringer samles i ét dokument, der sendes i høring. Efter endt høring vil Kommunalbestyrelsen få forelagt regulativet til endelig godkendelse.

By,- Kultur- og Miljøområdets vurdering
*F*orvaltningen vurderer, at containerordning for henholdsvis storskrald og haveaffald bør afskaffes, idet en afskaffelse vurderes at føre til større mængder effekter, der kan genanvendes og genbruges. Forvaltningen vurderer endvidere, at der bruges uforholdsmæssigt meget tid på ordningen, der ikke understøtter kommunens målsætninger på affaldsområdet, ligesom ordningen i dag kun bruges af ganske få husstande.

Økonomi

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

Hvis regulativet ændres som foreslået, vil de to gebyrer vedrørende bestilling af containere til storskrald og haveaffald udgå af takstbladet. Ordningerne driftes af FR, og der vil derfor skulle ske en tilpasning af såvel udgifter som indtægter, som samlet set vil være neutrale for det brugerfinansierede område. Såfremt der fremover afleveres større mængder affald på genbrugsstationerne, kan det være nødvendigt at øge gebyret for benyttelse af genbrugsstationer i forbindelse med kommende sager om affaldsgebyrer. Da ordningen som nævnt ovenfor kun benyttes af få ejendomme vurderes effekten dog at være begrænset.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen.

Historik

Indstilling 3. juni 2024, pkt. 78:
By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller
1.at containerordning for henholdsvis storskrald og haveaffald afskaffes og Frederiksberg Kommunes regulativ for husholdningsaffald tilrettes herefter - og
2.at vedlagte forslag til Frederiksberg Kommunes regulativ for husholdningsaffald godkendes med henblik på at sende det i fire ugers offentlig høring.

Indstilling 10. juni 2024, pkt. 169:
Miljø- og Trafikudvalget indstiller,
1.at containerordning for henholdsvis storskrald og haveaffald afskaffes, idet der ved særlige anledninger, fx dødsbo, kan afhentes mere end 10 m3 storskrald, og Frederiksberg Kommunes regulativ for husholdningsaffald tilrettes herefter - og
2.at vedlagte forslag til Frederiksberg Kommunes regulativ for husholdningsaffald konsekvensrettes med henblik på at sende det i fire ugers offentlig høring.

Beslutning fra Magistraten 2022-25, 10. juni 2024, pkt. 169:
Magistraten sendte sagen retur til Miljø- og Trafikudvalget.

Bilag

Bilag A - Forslag til regulativ for husholdningsaffald

Punkt 104: Lukket

05.05.00-G01-3-24