

REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 06-11-2023

Mødedato Mandag d. 06. november 2023 kl. 18:30

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på Mathilde Fibigers Vej.....	5
Godkendelse af klimatilpasningsprojekt i Fuglebakkekvartret.....	8
Godkendelse af klimatilpasningsprojekter på Grøndalsvej og Stockflethsvej.....	12
Cykelsti på Jens Jessens Vej - resultat af borgerdialog.....	15
Valg af projektforslag for klimatilpasningsprojekt på Peter Bangs Vej, etape 2.....	19
Endelig vedtagelse af Mobilitetspolitik.....	24
Godkendelse af Hastighedsplan 2023-30.....	27
Klimafondsprojekt nr. 5 'Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken – fors'	30

Punkt 181: Meddelelser

00.22.04-P35-16-22

Sagsfremstilling

a. Handleplan mod cykeltyverier på Frederiksberg

Kommunalbestyrelsen besluttede den 30. august 2021, at Frederiksberg Kommune udvikler en handleplan med konkrete tiltag til at bekæmpe cykeltyverier på Frederiksberg i samarbejde med Politiet og Dansk Cyklistforbund. Forvaltningen foreslog på daværende tidspunkt, at der fra kommunens side fokuseres på at opsætte byudstyr som muliggør, at cyklisterne kan fastlåse deres cykler. Forvaltningen planlægger nu at tage kontakt til Politiet og Cyklistforbundet og sætte gang i udarbejdelsen af en handleplan med mulige initiativer i kommunalt regi. Udvalget får forventeligt forelagt et forslag til en handleplan primo 2024.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

b. Dispensation fra Regulativ for råden over vejareal

I forbindelse med tag- og vinduesudskiftning i Hostrups Have har forvaltningen modtaget en ansøgning fra Dansk Stillads Service/Heimstaden om opstilling af stillads på Falkoner Allé/Hostrups Have fra november 2023 til juni 2024. Hele renoveringsarbejdet af Hostrups Have vil foregå frem til 2026.

I Frederiksberg Kommunes Regulativ for råden over vejareal gives der som hovedregel ikke tilladelse til stilladser i december måned på hovedstrøg, herunder på Falkoner Allé, grundet julebelysning.

For at renoveringen af Hostrups Have ikke forsinkes og bliver dyrere for entreprenøren og beboere i ejendommen (ca. en merpris på 15 mio. kr.) vurderer forvaltningen, at der i dette tilfælde kan gives dispensation til, at der må opsættes stillads på Falkoner Allé, idet stilladsopsætningen ikke vil gå ud over julebelysningen på alléen.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

c. Evaluering af start og mål på Frederiksberg i forbindelse med Copenhagen Half Marathon

På udvalgsmødet den 21. november 2022 besluttede Miljø- og Trafikudvalget at give tilladelse til, at Copenhagen Half Marathon kan have start og mål på Frederiksberg som forsøgsordning.

Forvaltningen har efter løbet afholdt evalueringsmødet med arrangøren, som gav anledning til flere drøftelser, herunder i forhold til afviklingen af løbet, redningsveje mv. Det er blandt andet blevet drøftet at Sparta ikke havde entreret med Frederiksberg Gartner- og Vejservice i forhold til oprydning efter løbet, hvilket desværre gav anledning til flere henvendelser på grund af store mængder affald i byen. Frederiksberg Gartner- og Vejservice forestod den efterfølgende renholdelse, som Sparta har betalt.

Sparta har udover evalueringen med Frederiksberg Kommune afholdt evaluering med Københavns Politi i forhold til start og mål på Frederiksberg i området omkring Gammel Kongevej. Det er Københavns Politis vurdering, at området er brugbart i forhold til beredskab.

Forvaltningen vurderer, at hvis Sparta ønsker at afholde arrangementet på Frederiksberg i 2024, skal der stilles krav om brug af Frederiksberg Gartner- og Vejservice i forbindelse med oprydningen. Derudover vil det kræve, at Sparta finder et nyt start- og målområde på Frederiksberg, da Københavns Politi ikke kan godkende ruten fra 2023.

Udvalget bad forvaltningen om at vende tilbage på et kommende møde med kommunens handlemuligheder i forhold til sikkerhed ved afvikling af større begivenheder. Herunder at tage kontakt til Sparta og bede om en evaluering af forløbet omkring afviklingen af Copenhagen Half.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

d. Afspærring af det inderste spor på Åboulevarden fra november 2023 til maj 2025

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om vejafspærring på Åboulevard fra Arkitektfirma AI Arkitekter & Ingeniører i forbindelse med en større renovering af Avenue Hotel Copenhagen beliggende på Åboulevard 29.

I forbindelse med renoveringen er det nødvendigt at afspærre det inderste spor på Åboulevard i indadgående retning i hele perioden grundet tung trafik og levering til byggeriet.

Lukningen af sporet vil være nødvendigt under hele renoveringen, som forventes at vare i 1 ½ år. Arbejdet forventes opstartet medio november 2023 (uge 47) og afsluttet maj 2025.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

Punkt 182: Godkendelse af klimatilpasningsprojekt på Mathilde Fibigers Vej

05.01.00-P20-20-23

Resume

I forbindelse med kommunens indsats for at klargøre Frederiksberg til fremtidens ændrede klima, fremlægges i sagen projektforslag for Mathilde Fibigers Vej med henblik på udvalgets godkendelse. På Mathilde Fibigers Vej foreslås det, at der etableres et forsinkelsesanlæg suppleret af en øget begrønning.

Beslutning

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Sine Heltberg, Ruben Kidde, Lone Loklindt, Carina Høedt og Anders Storgaard) vedtog, at der vælges scenarie A og godkendte det samlede projekt, hvor der nedlægges 2 bilparkeringspladser og plantes 10-12 nye vejtræer. Udvalget ønsker samtidig at sende sagen til budget med henblik på, at der findes finansiering til 2 erstatningsparkeringspladser.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen) stemte for scenarie B.

Jan E. Jørgensen anmodede om, at sagen kom til behandling i kommunalbestyrelsen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt projektet for Mathilde Fibigers Vej skal anlægges som skitseret i scenarie A (hvor der nedlægges to bilparkeringspladser og plantes 10-12 nye vejtræer) eller som scenarie B (hvor strækningens bilparkeringspladser bevares, og der plantes 6-8 nye vejtræer) - og
2. at det samlede projekt godkendes.

Sagsfremstilling

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

Forvaltningen har siden behandlingen 25. september tilføjet bilag 4 til sagen. Bilaget indeholder en indkommen kommentar fra borgerhøringen som i første omgang desværre ikke var kommet med. Kommentaren omhandler placeringen af magasiner, detaljeringsgraden af det fremsendte materiale, bekymring over udsigten til at få nedlagt fortovet i vejens ene side og et ønske om forøget borgerinddragelse. Forvaltningen vurderer ikke, at kommentaren giver anledning til at ændringer i projektets udformning.

Tidligere sagsfremstilling (25. september 2023)

I forbindelse med godkendelsen af skybrudspakken for 2023 blev der igangsat projektering af klimatilpasningsprojekt for Mathilde Fibigers Vej.

Skybrudsprojekt på Mathilde Fibigers Vej

Projektet er et forsinkelsesprojekt, der vil omfatte etablering af to skybrudsmagasiner under vejoverfladen. Når det regner, vil regnvandet blive ledt til de nye magasiner i stedet for direkte til kloakken. Udløbet fra magasinerne er udstyret med en vandbremse, som vil sikre, at regnvandet ledes til kloakken i et tempo, der reducerer risikoen for, at kloakkens kapacitet overskrides, og oversvømmelser forekommer.

Begrønning og tilpasning af Mathilde Fibigers Vej

Sammen med skybrudsprojektet foreslås det at gennemføre en række andre ændringer til vejens overflade, som har en hydraulisk effekt.

Langs fortovet imellem Godthåbsvej og indkørslen til Mathilde Fibigers Vej 2-20 foreslås det at indsnævre det eksisterende fortov med 50 cm. Dette for at sikre, at bilparkering foregår på kørebanen frem for, som det er tilfældet i dag, med det ene hjulsæt oppe på fortovet.

Det foreslås derudover at plante fem vejtræer samt at plante stauder, urter og forskellige løgplanter i bunden af træbedene. Træbedene vil blive udformet og placeret, så regnvand, der falder på vejen, vil løbe ind i bedet, hvor det vil gavne træerne

og beplantningen. I bedene placeres en regnvandsbrønd, der sættes med en overkant i forhold til bedet. På den måde vil regnvandet løbe ind i brønden og videre til skybrudsanlægget under vejen, hvis der kommer for meget regnvand ind i bedet.

Mellem Tesdorpfvej og indkørslen til Mathilde Fibigers Vej 2-20 foreslås det at nedlægge det eksisterende grusfortov på vejens nordlige side til fordel for en blomstergrøft. Grøften vil blive plantet med forskellige stauder, løgplanter og urter. Beplantningen vil blive udvalgt med fokus på at styrke biodiversiteten i området.

Blomstergrøften etableres med en sæsonbrønd, der skal styre indløbet af regnvand til grøften. Det giver mulighed for, at regnvand fra vejarealet ledes til grøften i sommerhalvåret, og at smeltevand forurenset med vejsalt ledes direkte til skybrudsmagasinet om vinteren. Det giver mulighed for, at noget af det regnvand, som falder i sommerhalvåret, vil blive frakoblet spildevandssystemet, da det istedet benyttes af beplantningen, fordamper fra grøftens overflade eller nedsiver. Således vil blomstergrøften understøtte indsatsen med at afkoble 30 pct. hverdagsregn fra spildevandssystemet.

Langs blomstergrøftens kant mod kørebanen foreslås det at etablere en smal granitbelægning, således at bilister, som parkerer der, vil have en fast belægning at stå ud af bilen på. Grøften vil få en forholdsvis flad profil for at sikre, at hækken ind mod rækkehusene fortsat kan klippes og plejes. På ydersiden af grøften planlægges det at plante seks mindre træer.

Samlet set vil der i forbindelse med projektet blive plantet ca. 10-12 nye træer, og ingen eksisterende beplantning vil blive fældet.

Projektets situationsplan kan ses i bilag 1, og en illustration af plantebedet kan ses i bilag 2.

Parkering før og efter projektet på Mathilde Fibigers Vej.

Gennemførelsen af det ovenstående fremlagte projekt vil reducere antallet af parkeringspladser i på vejen med 2 stk. (fra 48 til 46 bilparkeringspladser). En registrering af den offentlige parkering på Mathilde Fibigers Vej, foretaget i april måned i år, viste, at belægningsprocenten på parkeringspladserne i løbet af døgnet svinger fra 63 pct. ved middagstid til 73 pct. i ydertimerne.

De nedlagte bilparkeringspladser kan ikke umiddelbart erstattes i nærområdet, men hvis det ønskes at bibeholde alle bilparkeringspladserne på Mathilde Fibigers Vej, kan det gøres ved at udelade fire af vejtræerne fra projektet. Vejtræernes bidrag til afkobling af hverdagsregn fra kloaksystemet vil dog dermed blive reduceret, men anlæggets evne til at håndtere en egentlig skybrudshændelse vil være stort set uændret, da træerne i det tilfælde vil blive erstattet af vejbrønde.

I forbindelse med udmøntningen af puljen til bilparkeringspladser i 2024 vil muligheden for etablering af erstatningspladser længere væk blive vurderet.

Offentlig høring af projekt for Mathilde Fibigers Vej

Projektet har været i offentlig høring i perioden 20. juni-7. august.

Der blev udsendt 86 breve via E-boks, og der indkom fire hørings svar. Hørings svarene var hverken negative eller positive, men formede sig mere som en række uddybende spørgsmål.

Spørgsmålene omhandlede bl.a., hvorledes projektet ville håndtere snitfladerne til de eksisterende forhold, hvor høj den del af beplantningen, som står op mod rækkehusenes baghaver, forventes at blive, og hvordan det i fremtiden vil være muligt at pleje hækken ind mod rækkehusene. Der blev også efterlyst referenceprojekter og spurgt til fremtidige forhold ved Tesdorpfvej samt advaret imod de trafikale konsekvenser ved nedlæggelsen af det ene fortov, når først Hospitalsgrunden bliver fuldt udbygget.

Hørings svarene samt forvaltningens bemærkninger hertil er gengivet i bilag 3.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at projektet vil understøtte indsatsen for at klimasikre Frederiksberg samt øge biodiversiteten med den nye beplantning. Det er ligeledes forvaltningens vurdering, at de trafikale ændringer hverken vil give anledning til trængsel eller sikkerhedsmæssige udfordringer for trafikken. F.eks. vurderes det, at fodgængere fortsat vil kunne færdes på det nordlige grusfortov under omdannelsen, uden at fremkommeligheden forringes. Forvaltningen vurderer på baggrund af belægningsgraden, at antallet af bilparkeringspladser på Mathilde Fibigers Vej kan reduceres med to stk., uden at det vil skabe kapacitetsproblemer. Forvaltningen vurderer dog samtidig, at det er muligt at bibeholde de to bilparkeringspladser ved at reducere projektet med fire vejtræer.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser. Projekterne er igangsat og finansieret via skybrudspakken for 2023, som Kommunalbestyrelsen tiltrådte den 5. december 2022, og finansieret via takstmidler og skattemidler. Til projektet på Mathilde Fibigers Vej er der givet en anlægsbevilling på 3,1 mio. kr. i takstmidler til den hydrauliske indsats, og der er givet en anlægsbevilling på 0,6 mio. kr. i skattemidler til nye vejtræer og grønt bed. Etableringen af de grønne elementer vil ikke påvirke udgifterne til byens grønne drift, da der med godkendelsen af skybrudspakken er afsat driftsmidler.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Indstilling 25. september 2023, pkt. 153:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

- 1.Hvorvidt projektet for Mathilde Fibigers Vej skal anlægges som skitseret i scenarie A (hvor der nedlægges to bilparkeringspladser og plantes 10-12 nye vejtræer) eller som scenarie B (hvor strækningens bilparkeringspladser bevares, og der plantes 6-8 nye vejtræer) - og
- 2.at det samlede projekt godkendes.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 25. september 2023, pkt. 153:

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

Bilag

Bilag 1 Situationsplan Mathilde Fibigers Vej

Bilag 2 Illustration af plantebed på Mathilde Fibigers Vej

Bilag 3 Høringssvar Mathilde Fibigersvej

Bilag 4 - Indkommet kommentar.

Punkt 183: Godkendelse af klimatilpasningsprojekt i Fuglebakkekvarteret

05.01.00-P20-10-23

Resume

Der arbejdes i Fuglebakkekvarteret på et projekt, der kan forsinke og tilbageholde skybrudvand og hverdagsregn - både med transport af vand fra vejene nord for Egernvej til Egernvej Anlægget og forsinkelse af vand på den sydligste del af Solsortevej, Drosselvej og Fuglebakkevej. Der er udarbejdet to løsningsforslag - forslag A, der er en underjordisk løsning og forslag B, der er en kombineret over- og underjordisk løsning. Udvalget får forelagt denne sag med henblik på at tage stilling til, om der skal arbejdes videre med løsningsforslag A eller B.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog at godkende løsningen på scenarie A med magasinløsningen, idet udvalget anmodede forvaltningen om en sag, der fremlægger løsninger for begrønning inden for den skattefinansierede andel på 1,1 mio. kr.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

- at det samlede projekt godkendes, idet udvalget tager stilling til, hvorvidt der skal arbejdes videre med løsning A eller B for klimatilpasningsprojektet på vejene i Fuglebakkekvarteret.

Sagsfremstilling

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

På grund af udsættelsen er det ikke længere muligt at nå at indarbejde de bevillingsmæssige konsekvenser i 2. revision af skybrudspakken 2023, og forvaltningen foreslår derfor, at sagens bevillingsmæssige konsekvenser indarbejdes ifm. næste revision af skybrudspakken.

Tidligere sagsfremstilling (25. september 2023)

For at opfylde kommunens målsætning om klimatilpasning af Frederiksberg er der opnået mulighed for finansiering af en lang række klimatilpasningsprojekter via takstmidler - i kraft af den fælles rammeansøgning med Frederiksberg Forsyning. Klimatilpasningsprojekt i Fuglebakkekvarteret er et delprojekt i Frederiksberg Kommunes ambition om senest i 2036 at være klar til at håndtere de udfordringer med regnvand og skybrud, som klimaforandringerne forårsager de kommende år.

Klimatilpasningsprojektet på vejene i fuglebakkekvarteret er besluttet i forbindelse med vedtagelsen af skybrudspakke 2023. Projektet er en del af en større indsats i fuglebakkekvarteret og har sammenhæng med klimatilpasningsløsningerne i Egernvej Anlægget - fase 1 og 2. Klimatilpasningsprojektet på vejene er delt i to delområder, som er bestemt af, hvordan vandet bevæger sig i kvarteret. Denne sag handler om delområde 1 (bilag 1). Nedenfor beskrives projektet for delområde 1 som helhed samt de to principløsninger A og B, der er mulige i området.

I den nordlige del af kvarteret transporteres vandet på terræn via den naturlige overfladehældning, der er på vejene. De eksisterende vejbrønde lukkes, og der hæves kantsten, hvor det er nødvendigt, så vandet kan ledes til bassinet i Egernvej Anlægget. Det sker på Vagtelvej, Solsortevej og Drosselvej nord for Egernvej og syd for Mariendalsvej. På Egernvej etableres en (lukket) rende for at lede vand fra Egernvej til Egernvej Anlægget.

På Solsortevej, Drosselvej og Fuglebakkevej, syd for Egernvej skal vand, der lander på vej og fortov på de respektive veje, forsinkes, inden det ledes til kloak. Der er udarbejdet to mulige løsninger, som beskrives nedenfor. Løsning A er en underjordisk løsning, og løsning B kombinerer en underjordisk løsning med en overfladeløsning. Løsning B er udarbejdet for at undersøge muligheder for at prioritere overfladeløsninger og i den sammenhæng se på muligheder for og konsekvenser af at arbejde med blå og grønne løsninger, herunder at skabe mulighed for en øget biodiversitet i klimatilpasningsprojektet.

Løsning A

Løsning A er en ren magasinløsning. I magasinløsningen etableres der lukkede underjordiske magasiner under vejbanen for at tilbageholde og forsinke regnvand. De underjordiske magasiner placeres, hvor der er plads til dem ift. de eksisterende ledninger i jorden. Der skal tilbageholdes og forsinkes ca. 300 m³ vand på de tre veje, heraf ca. 100 m³ vand på hver vej. Med løsning A vil vejene ved færdigt anlæg have samme udformning og udseende som i dag (bilag 2).

Løsning B

Løsning B er en kombinationsløsning, hvor der arbejdes med både overfladeløsning (regnbede med vejtræer) og underjordiske magasiner. Da kombinationsløsningen er forskellig på de tre veje, Solsortevej, Drosselvej og Fuglebakkevej, er der udarbejdet individuelle beskrivelser af kombinationsløsningen på de tre veje nedenfor. På Solsortevej bibeholdes fortovet i begge sider af vejen, og der etableres parkeringsbånd og regnbede skiftevis. Den dobbeltrettede trafik, der også er på vejen i dag, bibeholdes. På Solsortevej er det ikke muligt at plante vejtræer, da der er mange ledninger i jorden. Det vil være nødvendigt at nedlægge 14 eksisterende parkeringspladser på Solsortevej for at få plads til regnbundene. Der etableres 9 regnbede med et samlet areal på ca. 180 m². Regnbundene tilbageholder ca. 30 m³ vand. De resterende ca. 70 m³ vand, som skal tilbageholdes på Solsortevej håndteres i underjordiske magasiner (bilag 3). På Fuglebakkevej bibeholdes fortovene i begge sider, der etableres parkeringsbånd, regnbede, vejtræer og underjordiske magasiner. Det er muligt at bibeholde den dobbeltrettede trafik, der også er på vejen i dag. Det vil være nødvendigt at nedlægge 7 eksisterende parkeringspladser på Fuglebakkevej for at få plads til regnbede og vejtræer. Der etableres 6 regnbede med et samlet areal på ca. 96 m² og plantes 7 nye træer i plantebede med et samlet areal på ca. 54 m². Regnbundene tilbageholder ca. 16 m³ vand. De resterende ca. 84 m³ vand, som skal tilbageholdes på Fuglebakkevej, håndteres i underjordiske magasiner (bilag 4).

Løsningen på Drosselvej vil ligne den på Fuglebakkevej. På Drosselvej bevares de eksisterende træer, og der plantes ikke nye træer. Der vil blive arbejdet med at forbedre vækstforholdene for de eksisterende træer ved at forbedre de eksisterende plantebede.

Med løsning B, vil der ske en ændring af det udtryk, der er på vejene i Fuglebakke kvarteret i dag, idet der i kvarteret tilføjes mere beplantning, regnbede og vejtræer, som vil bryde med de belægningsflader, fortov og asfalt, som i dag præger vejene syd for Egernvej.

Forvaltningen har i forbindelse med projektet fået lavet en parkeringstælling for kvarteret, dvs. for de offentlige veje i fuglebakke kvarteret op til Mariendalsvej. Parkeringstællingen er gennemført i begyndelsen af maj 2023. Den viser en belægningsgrad på 42-78 pct. i nattetimerne. Lavest på Vagtelvej og højest på Egernvej og Duevej. Middelbelægningsgraden for dag og nat i hele området er opgjort til hhv. 45 pct. om dagen og 57 pct. om natten. Det betyder, at hvis der nedlægges parkeringspladser i forbindelse med projektet, vil det fortsat være muligt at finde parkeringsmuligheder i kvarteret, men borgerne vil opleve at skulle gå længere til deres bolig.

Samlet set vil der med løsning B plantes 7 nye træer og nedlægges 21 parkeringspladser. I forbindelse med udmøntningen af puljen til bilparkeringspladser i 2024 vil muligheden for etablering af erstatningspladser længere væk blive vurderet.

Borgerdialog og følgegruppe

Den 26. januar 2023 deltog 150 borgere, som bor i området i et borgermøde om "Klimatilpasning af Frederiksberg, området ved Egernvej Anlægget og veje i Fuglebakke kvarteret". Borgermødet var både om Egernvej Anlæggets fase 2 og om klimatilpasningsprojektet på vejene i Fuglebakke kvarteret, som der var en orientering om. Her blev det bl.a. efterspurgt, at der blev nedsat en lokal følgegruppe til projektet. Det ønske har forvaltningen efterkommet, og der er nedsat en mindre gruppe, hvor lokale ejerforeninger, ejerlaug og en grundejerforening, som dækker området, er repræsenteret. Der er afholdt et første møde i følgegruppen den 28. juni 2023, hvor fire af de fem følgegruppemedlemmer deltog. På mødet blev ovenstående løsninger præsenteret og diskuteret. Følgegruppen er positivt indstillet over for magasinløsningen. Følgegruppen er ikke positiv over for kombinationsløsningen, da der er en bekymring for nedlæggelse af parkeringspladserne.

Forvaltningen har herudover i august 2023 udsendt en orientering til de borgere, der bliver de nærmeste naboer til klimatilpasningsprojektet på de tre veje. I orienteringen har forvaltningen orienteret om projektet, som beskrevet i teksten ovenfor og samtidig opfordret til, at borgerne indsender deres bemærkninger til de to løsninger. Forvaltningen har modtaget 9 kommentarer (bilag 5). I alle 9 kommentarer er der ønske om, at det er løsning A - magasinløsningen -, der arbejdes videre med. Generelt er der en bekymring for, at der nedlægges parkering i kvarteret til fordel for regnbede og vejtræer.

Tidsplan

Projektering af projektet fortsætter i efterår 2023 og vinter 2024. Forventet anlægsstart er juni 2024 med færdigt anlæg ultimo november 2024.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at løsning A er det billigste alternativ af de to løsninger, som samtidig tilgodeser borgernes ønske om, at der ikke mistes bilparkeringspladser i området. Til gengæld vurderes det, at Løsning B, kombinationsløsningen, tilgodeser flest af de fokuspunkter, der blev vedtaget at arbejde videre med på fællesmødet mellem Frederiksberg Forsynings bestyrelse og Miljø- og Trafikudvalget i 2022, som f.eks. ønsket om at prioritere overfladeløsninger, flere blå og grønne løsninger samt øget biodiversitet.

Økonomi

Midlerne til anlæg af Klimatilpasningsprojektet på vejene i Fuglebakke kvarteret er tidligere bevilget i forbindelse med godkendelse af skybrudspakken for 2023, som Kommunalbestyrelsen tiltrådte den 5. december 2022. Efterfølgende er projekterne samlet i ét projekt i forbindelse med 1. revision af skybrudspakken for 2023, som Kommunalbestyrelsen tiltrådte den 15. maj 2023. Der er afsat rådigheds- og anlægsbevilling på 6,6 mio. kr. på taksfinansierede midler og 1,1 mio. kr. på skattefinansierede midler.

Der er forskel i anlægsøkonomien for de to løsninger. Løsning A vurderes at koste 10,3 mio. kr. i takstbudget og løsning B vurderes at koste 13 mio. kr. i takstbudget. Der er ingen forskel på den skattefinansierede del af projektet.

Den hydrauliske drift kan holdes inden for det allerede afsatte projekt hertil, som finansieres af Frederiksberg Forsyning.

Oversigt over finansiering af projektet

	Skybrudsmidler, takstfinansieret	Skybrudsmidler, skattefinansieret	Samlet budget
Beløb (eksisterende bevilling)	6,6 mio. kr.	1,1 mio. kr.	7,7 mio. kr.
Beløb Løsning A	10,3 mio. kr.	1,1 mio. kr.	11,4 mio. kr.
Beløb Løsning B	13 mio. kr.	1,1 mio. kr.	14,1 mio. kr.

Løsning A, magasinløsning vil give en øget drift til pleje af beplantning i nye træbede til de eksisterende træer på 0,1 mio. kr. årligt, det finansieres af allerede afsatte midler med afsat med godkendelsen af skybrudspakken.

Løsning B, kombinationsløsningen vil give en øget drift til pleje af beplantning i regnbedene og de nye træer på 0,4 mio. kr. årligt, det finansieres af allerede afsatte midler med afsat med godkendelsen af skybrudspakken

De takstfinansierede skybrudsmidler har ikke betydning for anlægsrammen.

De bevillingsmæssige konsekvenser ved en forøgelse af rådigheds- og anlægsbevillingen vil blive indarbejdet ifm. sag om 2. revision af skybrudspakken 2023, der forventes forelagt MTU i efteråret 2023.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Indstilling 25. september 2023, pkt. 156:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at det samlede projekt godkendes, idet udvalget tager stilling til, hvorvidt der skal arbejdes videre med løsning A eller B for klimatilpasningsprojektet på vejene i Fuglebakke kvarteret.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 25. september 2023, pkt. 156:

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

Bilag

Bilag 1 Oversigtskort

Bilag 2 placering af magasiner

Bilag 3a Solsortvej SNIT

Bilag 3b Solsortevej samlet

Bilag 4a Fuglebakkevej SNIT

Bilag 4b Fuglebakkevej samlet

Bilag 5 - kommentarer

Punkt 184: Godkendelse af klimatilpasningsprojekter på Grøndalsvej og Stockflethsvej

05.01.00-P20-21-23

Resume

I forbindelse med indsatsen for at klargøre Frederiksberg til fremtidens ændrede klima får udvalget med denne sag forelagt et projektforslag for området omkring krydset Grøndalsvej og Stockflethsvej med henblik på godkendelse. I projektet foreslås det at etablere en skybrudsvej samt øget begrønning.

Beslutning

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Sine Heltberg, Ruben Kidde, Lone Loklindt, Carina Høedt og Anders Storgaard) vedtog, at der vælges scenarie A og godkendte det samlede projekt, hvor der nedlægges 7 bilparkeringspladser. Udvalget ønsker samtidig at sende sagen til budget med henblik på, at der findes finansiering til 7 erstatningsparkeringspladser.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen) stemte for scenarie B.

Jan E. Jørgensen anmodede om, at sagen kom til behandling i kommunalbestyrelsen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

- at projektet for Stockflethsvej og Grøndalsvej godkendes, idet udvalget tager stilling til, hvorvidt projektet skal udformes som beskrevet i scenarie A, hvor der nedlægges 7 bilparkeringspladser eller som scenarie B, hvor der udelades 3 vejtræer på Stockflethsvej, således at der kun nedlægges 4 bilparkeringspladser.

Sagsfremstilling

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

Tidligere sagsfremstilling (25. september 2023)

I forbindelse med godkendelsen af skybrudspakken for 2023 blev der igangsat projektering af klimatilpasningsprojekter på hhv. Grøndalsvej og Stockflethsvej. Ved første revision af skybrudspakke 2023 blev det besluttet at sammenlægge projekterne for Grøndalsvej og Stockflethsvej, da de hænger sammen rent hydraulisk.

Skybrudsprojekt på Grøndalsvej og Stockflethsvej

Skybrudsprojektet på Grøndalsvej og Stockflethsvej foreslås udført som skybrudsvej jf. rammeansøgningen for skybrudsprojekter. Skybrudsveje fungerer i situationer, hvor regnvand løber på overfladen, fordi kloakken ikke længere har kapacitet til at bortlede regnvandet. I de situationer skal skybrudsvejen sikre, at vandet ledes steder hen, hvor det ikke forvolder skade på bygninger og lignende strukturer. På Grøndalsvej og Stockflethsvej skal skybrudsvejen lede regnvand på overfladen frem til Grøndalsparken.

Konkret løses opgaven ved at lave en række ændringer til Stockflethsvejs profil, så vandet ledes til Grøndalsvej. På Grøndalsvej ledes regnvandet på overfladen til Grøndalsparken via et overløbspunkt omkring 5. Juni Plads. Der vil kun blive ledt vand til Grøndalsparken i situationer, hvor kloakken ikke kan følge med.

Begrønning og ombygning af krydset Grøndalsvej og Stockflethsvej

Sammen med skybrudsprojektet foreslås det at gennemføre en række andre ændringer på overfladen. Krydset Stockflethsvej/Grøndalsvej foreslås ombygget til et traditionelt T-kryds. Den aktuelle udformning stammer fra før Stockflethsvej blev lukket for biltrafik til og fra Godthåbsvej. I dag er trafikmængderne væsentligt mindre, hvorfor det foreslås at bruge arealet til at etablere et stort grønt bed med træer, buske og stauder. Bedet skal bidrage til den hydrauliske effekt, give forskønnelse til området, ligesom det vil styrke biodiversiteten.

I sommerhalvåret er det planen, at vejvand skal ledes til bedet og således reducere behovet for supplerende vanding. Om vinteren vil der ikke blive ledt vejvand til bedet, da vejsalt her ville nedsive i bedet og skade både beplantning og grundvand.

Bedet foreslås udført med en fordybning på midten, som en skål, og en brønd sat med en overhøjde. Indretningen gør, at bedet vil kunne rumme og tilbageholde en del regnvand, før det når et niveau, hvor det løber ind i brønden. Det regnvand,

der tilbageholdes i bedet, vil enten nedsive, blive benyttet af beplantningen eller fordampe, og derved bidrage bedet til klimatilpasningsmålsætningen om at afkoble 30 pct. hverdagsregn fra spildevandssystemet.

I projektet foreslås det, at der plantes fem vejtræer på Stockflethsvej på strækningen imellem Godthåbsvej - C.F. Richs Vej. Træbedene vil blive anlagt som alternativer til de eksisterende vejriste, så regnvand fra vejen løber til plantebedet og vander træet. I bedet placeres der en overløbsbrønd, som vil sikre, at regnvandet i bedet kun stiger til et bestemt niveau, før det begynder at løbe ind i overløbsbrønden og videre mod kloakken. Udover at bidrage til træets trivsel, vil træbedenes udformning også være med til at reducere mængden af regnvand, som ledes til kloakken, da mere vand vil blive brugt af træerne. I bunden af træbedene foreslås det, at der plantes stauder og urter.

I forbindelse med udførelsen af projektet vil der blive fældet et træ, som er i dårlig trivsel (jf. bilag 3), og det foreslås samtidig at plante ca. 19 nye træer.

Situationsplanen for projektet kan ses i bilag 1 og en illustration af plantebedet på Grøndalsvej kan ses i bilag 2.

Parkering før og efter projektet på Grøndalsvej og Stockflethsvej.

En gennemførelse af projektet vil reducere antallet af offentlige parkeringspladser i området med 7 stk. (fra 81 til 74 stk.). En registrering af den offentlige parkering på Stockflethsvej, imellem Tesdorpsvej og Godthåbsvej, samt på Grøndalsvej fra nr. 1-10, foretaget i april måned i år, viste, at belægningsprocenten på bilparkeringspladserne i løbet af døgnet varierer fra 26 pct. ved middagstid til 47 pct. om aftenen kl. 20. Det vurderes på baggrund heraf, at det er muligt at nedlægge syv bilparkeringspladser i området, uden at det vil medføre kapacitetsmæssige udfordringer. Det er ikke umiddelbart muligt at etablere erstatningspladser i området.

Det er muligt at beholde tre af bilparkeringspladserne på Stockflethsvej, og derved kun nedlægge fire pladser istedet for syv, ved at udelade at plante tre af de fem foreslåede vejtræer på Stockflethsvej. Der er to træer placeret ved C.F. Richs Vej, som foreslås plantet inden for ti-meter-zonen, hvorfor de ikke påvirker parkeringsregnskabet.

Fjernelsen af vejtræerne vil reducere den mængde hverdagsregn, som projektet kan afkoble fra spildevandssystemet, men det vil ikke ændre den foreslåede skybrudsvejs evne til at håndtere en egentlig skybrudshændelse.

I forbindelse med udmøntningen af puljen til bilparkeringspladser i 2024 vil muligheden for etablering af erstatningspladser længere væk blive vurderet.

Offentlig høring af projekt på Grøndalsvej og Stockflethsvej.

Projektet har været i offentlig høring i perioden fra den 20. juni-7. august. Der blev udsendt 243 breve via E-boks, og der indkom syv kommentarer. Kommentarerne er overvejende positive. To efterlyser el-ladestander, en er bekymret for antallet af bilparkeringspladser, en efterlyste flere træer på Stockflethsvej i form af allébeplantning frem til Tesdorpsvej, en ønskede, at der blev indarbejdet hastighedsdæmpende tiltag på Stockflethsvej, og to kom med input til valget af træsorter i projektet. Kommentarerne samt forvaltningens bemærkninger til disse kan ses i bilag 4. Der er ikke afgivet input i forbindelse med høringen, som har ført til konkrete ændringer til projektet, men ønsker til valg af træsorter vil blive taget med i den afsluttende projektering.

I forhold til det projekt, der blev sendt i høring, har forvaltningen på baggrund af en tilbagemelding fra politiet reduceret antallet af bilparkeringspladser med to stk. af hensyn til trafiksikkerheden. Borgerne blev således oplyst, at projektet ville reducere antallet af bilparkeringspladser med fem stk. i stedet for syv stk.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at projektet vil understøtte indsatsen for at klimasikre Frederiksberg samt forbedre vilkårene for en øget biodiversitet. Forvaltningen vurderer derudover, at de trafikale ændringer ikke vil give anledning til trængsel eller sikkerhedsmæssige udfordringer. Det er forvaltningens vurdering, at antallet af bilparkeringspladser godt kan reduceres i området, uden at det skaber kapacitetsproblemer.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser. Projektet er igangsat og finansieret via skybrudspakken for 2023, som Kommunalbestyrelsen tiltrådte den 5. december 2022, og finansieret via takstmidler og skattemidler.

Til projekterne på Grøndalsvej og Stockflethsvej er der givet en anlægsbevilling på 7,4 mio. kr. i takstmidler til realiseringen af den hydrauliske indsats, og der er givet en anlægsbevilling på 1,9 mio. kr. i skattemidler til realiseringen af beplantningen og ombygningen af krydset Grøndalsvej og Stockflethsvej.

Etableringen af de grønne elementer vil ikke påvirke udgifterne til byens grønne drift, da der med godkendelsen af skybrudspakken er afsat driftsmidler.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Indstilling 25. september 2023, pkt. 155:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at projektet for Stockflethsvej og Grøndalsvej godkendes, idet udvalget tager stilling til, hvorvidt projektet skal udformes som beskrevet i scenarie A, hvor der nedlægges 7 bilparkeringspladser eller som scenarie B, hvor der udelades 3 vejtræer på Stockflethsvej, således at der kun nedlægges 4 bilparkeringspladser.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 25. september 2023, pkt. 155:

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

Bilag

Bilag 1 Situationsplan Grøndalsvej Stockflethsvej

Bilag 2 Illustration af plantebed på Grøndalsvej

Bilag 3 Trænotat Grøndalsvej og Stockflethsvej

Bilag 4 Høringssvar Grøndalsvej og Stockflethsvej

Punkt 185: Cykelsti på Jens Jessens Vej - resultat af borgerdialog

05.04.06-P20-2-22

Resume

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

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

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

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

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

Sagsfremstilling

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

Tidligere sagsfremstilling (25. september 2023)

Den 12. juni 2023 besluttede Miljø- og Trafikudvalget at sende to projektforslag i høring, hvor der etableres cykelstier i begge sider af Jens Jessens Vej (jf. bilag 1 og 2). Derudover havde udvalget også en række opklarende spørgsmål.

Udvalget får med denne sag svar på spørgsmålene samt en opsamling på borgerhøringen med henblik på at tage stilling til, hvilket af de to projekter, der skal etableres.

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

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

Projektforslag

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

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

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

Besvarelse af udvalgets ønsker til uddybning

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

Trafiksikkerhed

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

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

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

Bilparkering

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

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

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

Træer

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

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

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

Resultat af borgerdialog

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

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

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

Proces- og tidsplan

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

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

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

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

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

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

Økonomi

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

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

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Indstilling 25. september 2023, pkt. 158:

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

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

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

Bilag

Projektforslag 1_Cykelsti med 90 graders parkering

Projektforslag 2_Cykelsti med længdeparkering

Miljø- og Teknikudvalget 12.06.23, Cykelsti på Jens Jessens Vej

Høringsmateriale fra høringsportalen

FIU høringssvar

Punkt 186: Valg af projektforslag for klimatilpasningsprojekt på Peter Bangs Vej, etape 2

05.01.15-P20-1-19

Resume

I 2019-20 blev den første etape af klimatilpasningen på Peter Bangs Vej anlagt. I 2024 planlægges opstart af anlægsarbejderne på anden etape. Etape 2 indebærer omdannelse af Peter Bangs Vej mellem Dalgas Boulevard og A.D. Jørgensens Vej til en forsinkelsesvej og omprofilering af selve vejen til kommunegrænsen. Projektet udgør en væsentlig del af klimatilpasningen på det vestlige Frederiksberg. Selve anlægsarbejdet kommer til at påvirke området i graveperioden, herunder især trafikafviklingen og erhvervslivet. Udvalget besluttede på mødet den 25. september at sende projektet i høring og forelægges i denne sag de forskellige løsninger for projektudformningen på baggrund af den offentlige høring.

Beslutning

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Sine Heltberg, Ruben Kidde, Lone Loklindt, Carina Høedt og Anders Storgaard) vedtog, at der vælges scenarie A og godkendte det samlede projekt, hvor der nedlægges 36 bilparkeringspladser. Udvalget ønsker samtidig at sende sagen til budget med henblik på, at der findes finansiering til 36 erstatningsparkeringspladser.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen) stemte for scenarie C.

Jan E. Jørgensen anmodede om, at sagen kom til behandoing i kommunalbestyrelsen.

Indstilling

By- Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at projektforslaget for Peter Bangs Vej godkendes, herunder at der tages stilling til, om forvaltningen skal anlægge projektet, som det er udarbejdet, eller som en af de to alternative forslag.

Sagsfremstilling

Etape 2 af klimatilpasningsprojektet på Peter Bangs Vej er besluttet i forbindelse med vedtagelsen af *Skybrudspakke for 2022* af Kommunalbestyrelsen på møde den 24. januar 2022.

Den 25. september 2023 besluttede Miljø- og Trafikudvalget at sende tre forslag for det kommende skybrudsprojekt på Peter Bangs Vej i høring. Siden da har projektet været i høring fra den 2. oktober til 23. oktober 2023. Forvaltningen har desuden arbejdet videre med de to alternative forslag og deres konsekvenser for projektet. Udvalget besluttede ligeledes, at der skal ske en besigtigelse af projektet - denne finder sted den 6. november i sammenhæng med besigtigelsen af øvrige skybruds- og anlægsprojekter.

På baggrund af de indkomne høringskommentarer samt yderligere kvalificering af de to alternative forslag forelægges Miljø- og Trafikudvalget med denne sag projektet til beslutning. Det vedtagne projekt vil ligge til grund for detailprojekteringen i slutningen af året og anlægsarbejdet i 2024-25.

Baggrund for anlæg af skybrudsprojektet

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

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

De tre projektforslag benævnes Forslag A hhv. B og C og beskrives nærmere under afsnittet *Projektets udformning*. Forslag A er en videreførelse af etape 1 af Peter Bangs vej og vil komme til at ligne byrummet på etape 1. Herudover kan projektet justeres jf. forslag B og C, hvor projektet tilpasses, så der bibeholdes flere bilparkeringspladser end i forslag A.

Inddragelse af erhvervsliv og borgere

Forvaltningen har afholdt et lokalt møde den 19. april 2023 med deltagelse af ca. 80 beboere og erhvervsdrivende på strækningen. Her informerede forvaltningen om projektet og fik en række kommentarer til projektet, som efterfølgende er blevet tilpasset så vidt muligt.

Strækningen, som udgør etape 2, er i endnu højere grad end etape 1 en handelsgade. Forvaltningen har derfor gjort ekstra meget ud af kommunikation og dialog med de handlende. Den 20. juni 2023 har forvaltningen afholdt et møde med erhvervslivet, hvor selve anlægsarbejdet blev gennemgået, og en følgegruppe til projektet, bestående af lokale erhvervsdrivende samt repræsentanter for erhvervsforeninger, blev etableret.

På baggrund af dialogen med erhvervslivet er projektet indledningsvist blevet tilpasset på følgende måde:

- Erhvervslivet gav udtryk for et ønske om, at en eventuel ensretning i anlægsperioden foregår i vestlig retning, dvs. fra Dalgas Boulevard mod A.D. Jørgensens Vej. Dette er modsat den retning, som forvaltningen pegede på i orienteringssag af 13. marts 2023. Ensretningen beskrives i afsnittet om anlægsperioden.
- Erhvervslivet gav udtryk for et ønske om, at der arbejdes videre med muligheden for, at anlægsarbejdet kan sættes på pause under julehandlen for at tage hensyn til butikkernes omsætning i denne periode. Dette forsøges så vidt muligt indarbejdet i anlægsfasen og skal undersøges nærmere i næste fase.
- Fra erhvervslivets side er der endvidere udtrykt ønske om at konvertere parkeringspladser til korttidsparkering under anlægsfasen. Dette imødekommes i projektets detailprojektering.
- Erhvervslivet ønskede tillige, at projektet faseopdeles, således at anlægsarbejdet udføres i mindre faser ad gangen. Dette er indarbejdet i anlægsfasens tilrettelæggelse som beskrevet nedenfor i afsnittet om anlægsperioden.
- Derudover har erhvervslivet ønsket at få mulighed for at kommentere på konkurrenceparametre ifbm. entrepriseudbud, og forvaltningen er indstillet på at gøre tidsplanen til et væsentligt parameter for valg af entreprenør samt på anden vis at forsøge at optimere tidsplanen løbende f.eks. ved brug af incitamenter.

Det er aftalt, at følgegruppen følger anlægsprojektet under udarbejdelse af detailprojektet samt i anlægsperioden. Næste møde med erhvervslivet forventes afholdt i november 2023, og i anlægsperioden planlægges 'åben skurvogn-arrangementer', så beboere og erhvervsdrivende har mulighed for en direkte dialog med kommunens projektledere og repræsentanter fra entreprenøren.

Resultat af høring

Projektforslaget har været i høring på kommunens høringsportal fra den 2. oktober - 23. oktober 2023. Der er sendt ca. 2.500 breve ud til erhverv og beboere på strækningen. I den periode er der indkommet 58 høringssvar, som primært er fra beboere og foreninger, herunder fra cyklistforbundet, seniorrådet og handicaprådet på Frederiksberg samt idrætsklubberne KB (Kjøbenhavns Boldklub) og FIF Atletik og Motion. Alle høringssvar fremgår af bilag 4.

De fleste høringssvar tager stilling til forslagene ved at anbefale enten forslag A, B eller C, mens enkelte enten anbefaler flere eller helt undlader at anbefale et forslag.

- 34 høringssvar peger eksplicit på forslag A som deres foretrukne løsning, mens fire indirekte peger på forslag A.
- To høringssvar peger eksplicit på forslag B.
- Ti høringssvar peger eksplicit på forslag C mens tre indirekte peger på forslag C.

Dertil kommer et høringssvar som peger på enten forslag B eller C samt et høringssvar, som peger på enten forslag B eller et justeret forslag A, hvor der nedlægges færre parkeringspladser.

Kvalitativt set følger høringssvarenes indhold i høj grad opdelingen mellem de forskellige forslag, således at de, som anbefaler forslag A, oftest nævner trafiksikkerhed, begrønning, biodiversitet og ensartethed ift. Peter Bangs Vej etape 1

som begrundelser for deres anbefaling.

De som anbefaler forslag C nævner i overvejende grad parkeringspladser og handelsliv som begrundelser for deres anbefaling. De to som anbefaler forslag B peger på, at der er behov for både trafikssikkerhed, begrønning og parkering.

Cyklistforbundet er blandt dem, som anbefaler forslag A med begrundelse i øget trafikssikkerhed for cyklister i form af bedre oversigtsforhold fra sidegaderne og afstand til parkerede biler. De bifalder desuden flere træer og øget begrønning. Seniorrådet peger ikke på en løsning frem for andre, men bemærker som positive elementer inddragelsen af beboere og erhvervsliv samt et øget antal træer og plantebede i projektforslaget. Handicaprådet har ingen bemærkninger til projektforslaget.

FIF Atletik og Motion anbefaler forslag B eller C med begrundelsen, at der fortsat skal være parkeringspladser til handlende samt et ønske om bredere parkeringspladser end på etape 1. KB har i deres høringssvar fokus på trafikssikkerhed - især for de børn og unge, som bruger KBs idrætsanlæg. Derudover har de en del specifikke kommentarer til indkørsel og udkørsel fra KBs område til og fra Peter Bangs Vej for større køretøjer. KB har desuden et ønske om ny vejbelysning på deres forplads, som ikke er en del af projektforslaget. Forvaltningen tager en særskilt dialog med KB om deres konkrete ønsker.

Ud over kommentarer som specifikt peger på et af de tre forslag, er der også kommet flere andre kommentarer, som ikke er i direkte relation til projektet. I seks høringssvar beskrives utilfredshed, når "der ses" tomme parkeringspladser reserveret til elbiler, mens et enkelt nævner det som positivt. En nævner, at der er for mange tidsbegrænsede parkeringspladser på Peter Bangs Vej, som beboerne gerne vil kunne benytte. En ønsker mulighed for at parkere på KB-hallens parkeringspladser. En ønsker forbedrede trafikale forhold omkring Netto. En ønsker mere udeservering ved Peter Bangs Vej station, og at hastigheden på Peter Bangs Vej nedsættes til 40 km/t. En ønsker et lignende projekt på Søndre Fasanvej. Og en foretrækker at alle træer bevares til gengæld for en mere indgribende anlægsperiode.

Projektets udformning

Forslag A

I dette forslag videreføres udformningen af vejen som etape 1 af Peter Bangs Vej, hvor der tilføres et grønt byrum i form af træer og grønne bede og øget trafikssikkerhed. Udformningen af forslag A fremgår af oversigtstegningerne i bilag 1a-e. Forslaget bevirker, at der nedlægges 36 parkeringspladser ud af 153 eksisterende. Der kan oprettes seks erstatningspladser i nærområdet i en maksimal afstand af 400m fra projektet.

Etape 2 af projektet består af en omdannelse af Peter Bangs Vej til en forsinkelsesvej fra Dalgas Boulevard til A.D. Jørgensens Vej. En forsinkelsesvej tilbageholder regnvand under et skybrud, og på Peter Bangs Vej planlægges det at nedgrave op mod 3.200 m³ regnvandskassetter for at kunne tilbageholde regnvand fra et opland på ca. 26 ha. og dermed mindske oversvømmelser på Peter Bangs Vej under skybrud. Projektet har desuden til formål at opgradere byrummet, så vejstrækningen fremtræder som en forlængelse af etape 1. Dette inkluderer forbedring af vilkår for buspassagerer ved at etablere fremskudte busperroner med læskærme og fortovsfliser, så ventende buspassagerer har mulighed for at finde læ og siddeplads. Fremkommelighed for bløde trafikanter og buspassagerer samt trafikssikkerhed for alle trafikanter understøttes ved at indsnævre vejprofilet, så der fremover ikke vil være et midterareal mellem kørebanerne. Dette vil give en visuel indsnævring af kørebanen. Cykelstien vil blive 2,5 m bred uden de indsnævringer, som i dag forekommer ved træer mv. Mellem de langsgående parkeringsbåse og cykelstien kommer der udstigningsareal i græsarmeringssten. Udstigningsarealet øger trafikssikkerheden for cyklister, som kan være i en meget udsat position, hvis en bildør pludselig bliver åbnet.

Parkering

I dag er der 153 parkeringspladser på strækningen på Peter Bangs Vej (optalt februar 2023). I Forslag A er der projekteret 117 parkeringspladser, hvilket er en reduktion på 36 ud af 153, dvs. en reduktion på ca. 24%. Ved optællingen blev der samtidig registreret en belægningsprocent på 50 i dagtimerne (kl. 10-12) og på 82 i aftentimerne (kl. 20-22). Forvaltningen har ved en screening undersøgt muligheden for at etablere erstatningsparkeringspladser i nærområdet ved at optimere eksisterende parkering. På den måde er der fundet seks bilparkeringspladser, som forvaltningen kan etablere i en maksimal afstand af 400 m fra projektet, så der i alt nedlægges 30 pladser og reduktionen i bilparkeringspladserne svarer til den belægningsgrad, der er registreret i området. Årsagen til, at der i Forslag A nedlægges bilparkeringspladser, er for at få plads til grønne elementer samt at kunne forbedre trafikssikkerheden ved blandt andet at lave udstigningsareal ved parkeringspladserne og forbedre udsigtforholdene ved sidevej og indkørsler. Muligheden for at etablere flere tidsbegrænsede parkeringspladser for at kompensere erhvervslivet for de nedlagte parkeringspladser vil yderligere blive undersøgt i næste fase af projekteringen.

Træer og grønne arealer

Projektet vil øge mængden af begrønning på Peter Bangs Vej, hvilket bl.a. medvirker til at mindske den såkaldte varmeø-effekt og til at tilbageholde og fordampe regnvand under hverdagsregn (ikke skybrudsregn). På strækningen er der i dag

53 eksisterende træer, som vil blive fældet i lighed med første etape af Peter Bangs Vej. Træernes tilstand er for en stor dels vedkommende dårlig med skader på stamme og krone. De træer, som har en god sundhedstilstand, er generelt nyplantede træer, som er sat som erstatning for træer, som er gået ud. De fældede træer giver plads til flere kassetter i jorden og muliggør dobbeltrettet trafik i ca. halvdelen af anlægsfasen. I projektet plantes til gengæld 68 nye træer i ca. 1500 m² plantebede, som foruden træer vil have mindre planter og blomster. Plantebedene vil give de nye træer bedre vækstbetingelser end de nuværende. Desuden etableres ca. 1000 m² græsarmring i udstigningsarealet mellem parkering og cykelsti. Til sagen er vedlagt et trænotat som bilag 2.

Anlægsperioden - trafikafvikling og ensretning

Anlægsarbejdet planlægges faseopdelt i seks etaper: Tre på vejens nordlige side og tre på den sydlige side. Etaperne forventes hver at vare ca. otte uger. Dertil er der indledende og afsluttende arbejder, og i alt forventes et anlægsarbejde på ca. 60 arbejdsuger, dvs. omkring 1 år og 3 måneder inkl. ferie- og helligdage. Faseopdelingen vil gøre, at det kun er på mindre strækninger ad gangen, hvor beboere og erhvervsliv vil skulle tåle anlægsarbejde. Der vil blive arbejdet i vejbane og cykelsti, mens fortovet vil forblive urørt de fleste steder. Det vil være muligt for fodgængere og cyklister at bevæge sig i begge retninger under hele anlægsarbejdet. Biltrafikken forventes at kunne bevares dobbeltrettet i ca. halvdelen af anlægsperioden. Den sidste halvdel af perioden vil biltrafikken blive ensrettet. Det kan blive nødvendigt at lukke for trafikken i begge retninger i kortere perioder, eksempelvis ved etablering af tværgående ledninger under vejen. Forvaltningen vil dog forsøge at minimere dette i det omfang, det overhovedet er muligt. Tværsnittet i anlægsperioden fremgår af bilag 3.

Peter Bangs Vej er en af de store trafikårer igennem Frederiksberg, og det vil have en indvirkning på trafikafviklingen at lukke vejen helt eller delvist under anlægsarbejdet. Forvaltningen har derfor fået foretaget en trafikanalyse af mulige scenarier, der viser, at de omkringliggende veje vil opleve mindst mulige gener ved en ensretning ind mod centrum. Erhvervslivet peger dog modsat på, at en ensretning væk fra byen er at foretrække fra deres synspunkt, da meget af handlen foregår om eftermiddagen, hvor trafikstrømmen sker inde fra byen og ud. Forvaltningen anerkender dilemmaet og anbefaler, at erhvervslivets ønske imødekommes, så den motoriserede trafik vil blive ensrettet væk fra byen, dvs. i retning fra øst mod vest i dele af anlægsperioden.

Erfaringer fra etape 1 indarbejdes på forhånd i etape 2 ved anlægsarbejdets opstart, så trafiksignaler og ensretninger vil være tilpasset de ændrede trafikmønstre under ensretningen. Der vil desuden være fokus på, at trafikanter i bus, på cykel og i bil bliver informeret i god tid om anlægsarbejdets betydning for trafikken og muligheden for alternative ruter. Der benyttes desuden en anden type regnvandskassetter, hvor membranen ikke skal påsvejses under anlæg, hvilket forventeligt vil gøre at arbejdspladsen fylder mindre.

Alternative forslag

Miljø- og Trafikudvalget besluttede, at der ud over det beskrevne forslag A sendes to alternative forslag i høring – forslag B og C, hvor der nedlægges færre bilparkeringspladser. Disse beskrives kort nedenfor, idet der ikke p.t. er udarbejdet projektforslag for disse alternativer.

Det hydrauliske projekt vil i alle tre forslag kunne håndtere sammen mængde vand og give samme niveau af beskyttelse mod oversvømmelse uanset forslaget. Forvaltningen vurderer, at det er muligt at etablere fremskudte busperroner med begge alternative forslag. De øvrige vilkår omkring anlægsfasen som beskrevet under forslag A er de samme for alle tre forslag.

Der er ikke tegnet et projektforslag for de alternative forslag, så det vil medføre en mindre forlængelse af tidsplanen for at tilrette projektet som en del af detailprojekteringen. I forbindelse med udmøntningen af puljen til bilparkeringspladser i 2024 vil muligheden for etablering af erstatningspladser længere væk blive vurderet.

Forslag B

Forslaget indebærer færre nedlagte bilparkeringspladser samt færre træer og begrønning. Her nedlægges ca. 18 bilparkeringspladser, mens der etableres seks erstatningspladser i nærområdet, så der i alt nedlægges 12 bilparkeringspladser på strækningen. Det vil medføre en del ændringer i projektet, bl.a. vil der være forringede oversigtsforhold for svingende biler til og fra indkørsler, ca. 10 færre træer og dertil færre og mindre grønne bede samt evt. smallere udstigningsarealer.

Forslag C

Forslag C indebærer, at det tilstræbes, at der ikke nedlægges bilparkeringspladser i forbindelse med projektet. Der vil være mulighed for færre plantebede og færre nye træer i forhold til de øvrige forslag. Forslag C vil medføre en del ændringer i projektet, bl.a. vil der komme færre træer end i forslag A og B, men det vil tilstræbes at der kan etableres samme antal træer, som der står i dag. Som i forslag B vil der være forringede oversigtsforhold for svingende biler til og

fra indkørsler, hvor de grønne bede fleres steder vil udgå. Flere steder vil der komme smallere udstigningsarealer. I dette forslag bibeholdes bilparkeringspladserne på strækningen så vidt muligt.

Projektets forventede tidsplan

Tidsplanens længde er af afgørende betydning for erhvervslivet og beboere ift. at minimere gener ved anlægsarbejdet, og derfor ønsker forvaltningen at gøre tidsplan til et væsentligt parameter for valg af entreprenør. Herudover vil tidsplanen blive søgt optimeret løbende f.eks. ved brug af incitamenter, som kunne være en økonomisk gevinst for entreprenøren for at optimere tidsplanen yderligere ved eksempelvis i perioder at sætte ekstra skift på for at nå vigtige deadlines.

Projektets forventede tidsplan er herunder. Hvis forslag B eller C vedtages vil tidsplanen justeres, idet projektet skal tilpasses.

? Detailprojektering: November - december 2023

? Udbud: Januar 2024 - maj 2024

? Forventet anlægsperiode: Juni 2024 - september 2025

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det kommende klimatilpasningsprojekt vil komme borgere og erhvervsliv til gavn, idet det reducerer risikoen for oversvømmelser på bygninger og infrastruktur og efterlader Peter Bangs Vej som et samlet byrum af en høj kvalitet. I anlægsfasen vil projektet påvirke både erhvervsliv, beboere og trafikanter i en periode på omkring 15 måneder. Selve anlægsprocessen vil løbende blive søgt optimeret mest muligt mhp. at mindske gener og varighed.

I forslag A tilføres vejen et grønt byrum tilsvarende etape 1 i form af træer og grønne bede og øget trafiksikkerhed. og der nedlægges bilparkeringspladser i området svarende omtrent til den belægningsgrad, der er i dag, hvis erstatningspladser medregnes. I forslag B og C nedlægges færre eller ingen bilparkeringspladser. Trafiksikkerheden forbedres ikke i samme grad i som forslag A, og vejen fremstår mindre grøn end etape 1.

Økonomi

Projektet er igangsat og finansieret via skybrudspakken for 2022 og finansieret via takstmidler og skattemidler.

Til projektet på Peter Bangs Vej er der tidligere givet en anlægsbevilling 18.800.000 kr. i takstmidler til den hydrauliske del, og der er givet en anlægsbevilling på 5.500.000 kr. i skattemidler til det nye byrum. Etableringen af de grønne elementer vil ikke påvirke udgifterne til byens grønne drift, da der med godkendelsen af skybrudspakken er afsat driftsmidler.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1a

Bilag 1b

Bilag 1c

Bilag 1d

Bilag 1e

Bilag 2

Bilag 3

Bilag 4 Høringssvar samlet

Punkt 187: Endelig vedtagelse af Mobilitetspolitik

05.00.00-P00-1-19

Resume

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

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller, at resultatet af høringen tages til efterretning og udkast til mobilitetspolitikken godkendes med de faldne bemærkninger.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller

at resultatet af høringen tages til efterretning og udkast til mobilitetspolitikken godkendes.

Sagsfremstilling

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

Tidligere sagsfremstilling (30. oktober 2023)

Sagens historik

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

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

Høring og ændringer i udkast til mobilitetspolitik for Frederiksberg

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

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

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

Høringssvarene giver samlet set ikke anledning til ændringer i udkast til mobilitetspolitikken, idet flere af de efterspurgte elementer allerede indgår i udkastet eller omhandler emner, der ligger uden for mobilitetspolitikken eller hos andre

aktører end kommunen. De konkrete input, der også er indløbet i forbindelse med høringssvarene, følges op af forvaltningen.

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

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

Handlinger og opfølgning

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

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

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

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

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

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

Økonomi

Sagen har i sig selv ikke økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

Historik

Indstilling 30. oktober 2023, pkt. 166

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller

at resultatet af høringen tages til efterretning og udkast til mobilitetspolitikken godkendes.

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

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Bilag

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

Bilag 2 - Samlede høringssvar vedr. udkast til mobilitetspolitik

Bilag 3 - Opsamling på offentlig høring af udkast til mobilitetspolitik

Punkt 188: Godkendelse af Hastighedsplan 2023-30

05.00.00-G01-20-22

Resume

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

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

Tidligere sagsfremstilling (30. oktober 2023)

Sagens historik

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

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

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

Det generelle billede

Frederiksberg er i den positive situation, at målinger viser, at det generelle hastighedsniveau ligger lavt; omkring 32 km/t - og dermed på et niveau, der ikke giver anledning til bekymring set i relation til trafiksikkerheden. Der er meget sjældent hastighedsrelaterede uheld i kommunen, og hastighedsgrænserne overholdes i høj grad. Men der er indimellem enkelte bilister – om end meget få, som overskrider hastighedsgrænserne i væsentlig grad. Dette – og andre forhold, såsom tætheden i trafikken og omgivelserne - kan for nogle føre til følelsen af utryghed i trafikken - herunder specielt de bløde trafikanter. Det er derfor vigtigt at arbejde bevidst og målrettet med trafiksikkerhed, -tryghed og -hastighed i byen. I arbejdet med at finde løsninger er det nødvendigt at kende til og skelne mellem trafiksikkerhed og -tryghed.

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

Hastighedsplanens tilgang

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

1. Først og fremmest ses der nærmere på de strækninger, hvor hastighederne ligger højest, primært vurderet ud fra 85%-fraktilen for de pågældende strækninger, og hvor der færdes mange børn og ældre.
2. Derefter er der fokus på at få byens boligområder inddelt og vurderet. Hastighedsgrænsen foreslås her skiltet ned til 30 eller 40 km/t.
3. Til sidst ses på byens trafikveje, hvor det foreslås at gennemgå trafikvejene med henblik på, at nogle kan skiltes til 40 km/t og andre indrettes, så det sikres, at den generelle hastighedsgrænse overholdes. Der skal i dette tiltag udarbejdes en trafikal analyse af hver enkel strækning til en vurdering af, hvorvidt der skal etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger som for eksempel bump og indsnævring af kørebanebredderne.

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

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

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

Københavns Kommune arbejder også med at nedsætte hastighedsgrænserne i byen og har på nuværende tidspunkt politisk accept af deres fremtidige arbejde med at nedsætte hastigheden i hele byen med 10 km/t. Københavns Kommune er i den forbindelse i dialog med politiet og Vejdirektoratet for at kunne opnå samtykke til deres ønskede hastighedsnedsættelser, men der er endnu ikke nogen afklaring herpå.

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

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

By-, Kultur- og Miljøområdes vurdering

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

Økonomi

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

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Indstilling 21. august 2023, pkt. 128:

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

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 21. august 2023, pkt. 128:
Sagen blev trukket fra dagsorden af forvaltningen.

Indstilling 30. oktober 2023, pkt. 167:
By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,
at Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

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

Bilag

Hastighedsplan2023-30_udkast

Punkt 189: Klimafondsprojekt nr. 5 'Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken – forslag til udmøntning af forsøg'

05.00.00-P00-1-21

Resume

Som en del af klimafondsprojekt nr. 5 'Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken' forelægges udvalget forslag til udmøntning af tre forsøg. Sagen er tidligere behandlet i daværende Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalg, hvor det blev besluttet, at udvalget skulle have fremlagt en sag med forslag til tre forsøg. Forsøgene omhandler hhv. grøn bølge for cyklister, vejlukning ved Dr. Abildgaards Allé samt begrønning af Eversvej. Sagen beskriver forslag til forsøgenes indhold, en overordnet skitse for evaluering samt angivelse af, hvornår det vil være muligt at gennemføre forsøgene.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at der tages stilling til om ét eller flere af forsøgene skal igangsættes med henblik på gennemførelse i henholdsvis 2024 og 2025.

Sagsfremstilling

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

Tidligere sagsfremstilling (30. oktober 2023)

Sagens historik

Klimafondsprojekt nr. 5 'Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken' er en del af sagen om udmøntning af Klimafonden 2021-2025, som blev vedtaget af Magistraten den 31. maj 2021 (vedlagt som bilag 1). Projektets opdrag og målsætning er gengivet herunder, hvoraf det bl.a. fremgår, at CO₂-reduktion ikke er et direkte mål i sig selv:

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

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

Kobling til udarbejdelse af udkast til mobilitetspolitik

Som en del af temamøde 2 om mobilitetspolitikken den 23. marts 2022 blev daværende Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalg præsenteret for de to analyser, som danner baggrund for forslag til forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken (jf. klimafondsprojekt nr. 5). I den ene analyse beskrives otte virkemidler, der kan anvendes til at reducere trafikken ved at ændre på byens indretning. Den anden analyse beskriver en trafikmodelberegning med trafikmodellen COMPASS (Copenhagen Model for Person Activity Scheduling & Simulations), som beskriver trafiksituationen i hhv. 2021, 2025 og 2035, hvis der ikke ændres på byens indretning.

Den 13. juni 2022 fik daværende Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalg forelagt første delrapportering vedrørende projektet, bestående af de to analyser samt forslag til forsøg. Sagen blev udsat til hhv. den 7. og 28. november 2022. Udvalget vedtog den 28. november 2022, at forvaltningen skulle udarbejde et forslag til forsøg med grøn bølge for cyklister, forslag til forsøg med begrønning af Eversvej samt forslag til forsøg med lukning af Dr. Abildgaards Allé, idet forvaltningen blev anmodet om at forelægge en sag med forslag til konkret udmøntning.

Forsøg

De udvalgte forsøg afprøver tre forskellige virkemidler, som kan medvirke til at reducere biltrafikken og fremme aktive og bæredygtige transportvaner. De tre forsøg er alle udformet som midlertidige, dog vil signalprogrammer vedrørende grøn bølge for cyklister først blive reetableret efter evt. politisk beslutning herom. Alle tre forsøg var oprindeligt planlagt, så de kunne igangsættes i slutningen af foråret 2024 med forventet afslutning ultimo september 2024. Det er dog ikke muligt at gennemføre forsøget med lukning af en mindre vej mod en større vej ved Dr. Abildgaards Alle/Thorvaldsensvej i foråret/sommeren 2024 som følge af, at sagerne vedr. valg af forsøg er blevet udsat samtidig med, at tidsplanen for klimatilpasningsprojektet på L. I. Brandes Alle og N. J. Fords Alle er blevet justeret. De tre forsøg er uddybende beskrevet i bilag 2, 3, og 4.

Forsøg i 2024

- Grøn bølge for cyklister på Gammel Kongevej, jf. bilag 2
 - et forsøg med grøn bølge for cyklister vil påvirke fremkommeligheden for den øvrige trafik – herunder særligt busser, da der allerede er en vis samordning af trafiksignalerne for biltrafikken i dag.
 - trafikanterne på cykelstierne er en uhomogen gruppe, der kører med forskellige hastigheder, hvilket vil gøre det svært at samordne en grøn bølge for alle på cykelstierne. Det er ikke muligt at skabe den perfekte samordning i begge retninger på samme tid, og forvaltningen anbefaler derfor at trafiksignalerne samordnes for cyklisterne i indadgående retning om morgenen og udadgående retning om eftermiddagen, da det er her, at antallet af cyklister er størst.
 - forsøget forventes at kunne opstartes primo 2024 og vil have en længere varighed end forsøgene med ændring af vejarealerne.
- Begrønning af Eversvej, jf. bilag 3
 - et forsøg med begrønning af Eversvej og opstramning af vejprofilet vil give vejen et andet udtryk og vil være med til at sænke hastigheden, for de biler der svinger ud og ind ad Eversvej.
 - i dag opleves den brede vejprofil mod Finsensvej udefineret, da det ikke er entydigt, hvor svingende bilister placerer sig.
 - forsøget forventes at kunne opstartes i maj 2024. Gennemførelse af forsøget forudsætter, at renovering af bygning på den østlige side af vejen er afsluttet. Renoveringen forventes afsluttet 1. december 2023, men der er mulighed for, at renoveringsperioden forlænges. Forsøget skal også koordineres med klimatilpasningsprojekt på V.E. Gamborgsvej.
 - Forudsætter politiets samtykke.

Forsøg i 2025

- Vejlukning ved Dr. Abildgaards Allé, jf. bilag 4
 - vejlukning af sideveje mod større vej findes flere steder på Frederiksberg - nogen steder med og andre steder uden et lille byrum.
 - det er et virkemiddel, der kan gøre det lettere at vælge gang og cykel end bil på korte ture, men hvor det fortsat er muligt at anvende bil. Vejlukningen giver desuden mulighed for at gøre området mere grønt og øge biodiversiteten.
 - ved placering af forsøget på Dr. Abildgaards Allé er der også mulighed for at ændre indretningen i perioden, så Dr. Abildgaards Allé ikke kan anvendes som forbindelse mellem Rolighedsvej og Thorvaldsensvej og dermed reducere den gennemkørende trafik på Dr. Abildgaards Allé.
 - forsøget forventes at kunne opstartes i maj 2025. Gennemførelse af forsøget forudsætter koordinering med klimatilpasningsprojekt på L.I Brandes Alle og N.J. Fjords Alle, som forventes afsluttet juli 2024.
 - Forudsætter politiets samtykke.

Parkering

Der er blevet foretaget en parkeringstælling på hhv. Dr. Abildgaards Allé og Eversvej. På Eversvej var der fem containere i optællingsperioden, hvorfor det må formodes, at belægningsgraden vil være mindre, når disse pladser er til rådighed. I dagtimerne er der ledig parkeringskapacitet på begge veje. Om aftenen er der ikke ledig kapacitet på hverken Eversvej eller Dr. Abildgaards Allé. Det er ikke tanken, at der etableres erstatningsparkeringspladser i forbindelse med forsøgene på Dr. Abildgaards Allé og Eversvej, da forsøgenes formål og karakter er at ændre på byens indretning for at reducere biltrafikken - herunder bl.a. ved reduktion af bilparkeringspladser. Ved endt forsøg reetableres parkeringspladserne og evaluering af forsøgene forelægges udvalget. Følgende er en oversigt over optællingen.

Vej	Pladser	Dato	09-12	BG	14-16	BG	20-22	BG
Dr. Abildgaards Allé	107 pladser	07-09-23	78	73%	96	90%	107	100%
Eversvej	62/67 pladser (ved tælling/normalt - der er 67 pladser på Eversvej, men fem pladser er optagede af containere)	07-09-23	38	62%/57%	38	62%/57%	62	100%/93%

Evaluering og opfølgning

Effekten af hvert forsøg evalueres med henblik på afklaring af virkemidlets effekt og perspektiver for anvendelse i byen. Som en del af fastlæggelsen af det endelige forsøgsdesign beskrives evalueringsformen for hver af de tre forsøg. Der foretages før-målinger, og samtidig planlægges inddragelse af borgerne i udformningen af byrumsmøblet på Dr. Abildgaards Allé samt i evalueringen af forsøgene.

Der er ikke afsat midler til en evt. permanentliggørelse af forsøgene på hhv. Dr. Abildgaards Allé og Eversvej, og der reetableres til eksisterende forhold, når forsøget afsluttes. Klimafondsprojektet rummer alene mulighed for at afprøve virkemidlernes effekter over en begrænset tid med henblik på at afklare, virkemidlernes effekt og muligheden for at anvende dem generelt, for at ændre byens indretning for at begrænse biltrafik.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at forsøg med de foreslåede virkemidler kan give mere viden om de enkelte virkemidler og deres anvendelse i byrummet, samt at den løbende borgerinddragelse i udformning og evaluering af forsøgene vil give viden om borgernes anvendelse og holdning til omdannelse og brug af de midlertidige byrum.

Forvaltningen vurderer desuden, at forsøget på Dr. Abildgaards Allé kan gennemføres i 2025, når klimatilpasningsprojektet på L.I. Brandes Alle og N.J. Fjords Alle er afsluttet.

Økonomi

Der er samlet disponeret 700.000 kr. til gennemførelse af forsøg i klimafondsprojekt nr. 5. Budgettet vedr. forsøg er i den tidligere sag fordelt med 400.000 kr. til forsøg, vedligehold og reetablering og 300.000 kr. til kommunikation og evaluering. Forvaltningen forventer følgende fordeling af økonomien mellem de tre foreslåede forsøg:

- Forsøg, vedligehold og reetablering (400.000 kr.)

2024

- 100.000 kr. disponeret til grøn bølge for cyklister
- 95.000 kr. disponeret til Eversvej
- 20.000 kr. disponeret til uforudsete udgifter

2025

- 165.000 kr. disponeret til Dr. Abildgaards Allé
- 20.000 kr. disponeret til uforudsete udgifter

- Evaluering og kommunikation (300.000 kr.)

2024

- 200.000 kr. (100.000 kr disponeret til hver placering)

2025

- 100.000 kr.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Indstilling 30. oktober 2023, pkt. 169:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der tages stilling til om ét eller flere af forsøgene skal igangsættes med henblik på gennemførelse i henholdsvis 2024 og 2025.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 30. oktober 2023, pkt. 169:

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Bilag

Bilag 1 - Klimafondsprojekt nr 5 - Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltr 3

Bilag 2 - Forsøg med grøn bølge for cyklister – Gammel Kongevej

Bilag 3 – Forsøg med begrønning og opstramning af vejprofil – Eversvej

Bilag 4 – Forsøg med lukning af mindre vej mod større vej – Dr. Abildgaards Alle