

REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2026-29 d. 08-06-2026

Mødedato Mandag d. 08. juni 2026 kl. 22:30

Mødested Udvalgsværelse 1

Innholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og 2. viceborgmester Alexanc	6
Beslutning om projektforslag for klimatilpasningsprojekt på Azaleavej.....	8
Beslutning om klimahandlinger på mobilitetsområdet.....	11
Beslutning om ordning for sponsorering af træer.....	15
Beslutning om buster - Natalie Lind, Bodil Koch og Jytte Abildstrøm.....	17
Beslutning om godkendelse af høringsudkast for Ressource- og Affaldsstrategi 2032.....	20
Beslutning om etablering af klimatilpasningsprojekt på Segelckesvej.....	23
Beslutning om omdannelse af Forchhammersvej til sivegade foran Sankt Markus Kirke.....	25
Orientering om flytning af statuen af N.J. Fjord.....	27
Orientering om evaluering af Frederiksbergbusserne.....	29
Orientering om "Forsøg med vejafgifter for personbiler".....	31

Punkt 106: Meddelelser

00.22.04-P35-8-25

Sagsfremstilling

Meddelelsepunkterne blev taget til efterretning

Udvalget anmodede forvaltningen udarbejde en sag om navngivning af trekantspladsen mellem Laurids Bings Allé og Carl Feilbergs Vej.

a. Indvielse af Helle Virkners Plads

Den 1. november 2021 besluttede kommunalbestyrelsen, at en række lokaliteter langs Den Grønne Sti skal opkaldes efter betydningsfulde kvinder. En række af pladserne er allerede navngivet og indviet. Den næste plads i rækken er Helle Virkners Plads på Den Grønne Sti v. Howitzvej/Søndre Fasanvej, der indvies den 12. august 2026 kl. 16.00 med deltagelse af borgmesteren og formanden for Miljø- og Trafikudvalget. Miljø- og Trafikudvalget er velkomne til at deltage i arrangementet.

b. Behandlingstid på etablering af reserverede handicapplads

Udvalget har bedt om en redegørelse for forløb af etablering af en reserveret handicapplads - fra der er truffet afgørelse endelig afgørelse.

Den nuværende ventetid på etablering af en reserveret handicapplads er ca. 10 uger. Dette oplyses til borgeren i den afgørelsestekst, som borgeren modtager ved imødekomme af deres ansøgning. De 10 ugers ventetid skyldes flere forhold i sags- og anlægsprocessen. Kommunen skal først indhente dispensation fra Vejdirektoratet samt politiets samtykke til etablering af pladsen. Denne del af processen tager normalt op til 2 uger. Når politiets samtykke foreligger, kan anlægsarbejdet påbegyndes. Fra bestilling hos forvaltningen til pladsen er etableret, går der typisk 6-8 uger. Dette skyldes blandt andet leveringstid på skiltning samt entreprenørens planlægning og kapacitet. I enkelte tilfælde kan etableringen tage længere end 10 uger. Eksempelvis hvis der opstår yderligere leveringstid på skilte, hvis der pågår vej- eller anlægsarbejde ved borgerens adresse, eller hvis vejrlig som frost forhindrer opsætning af skiltning.

Der opsættes på nuværende tidspunkt ikke midlertidig skiltning i de 10 uger, da skiltningen er med registreringsnummer og kræver levering før opsætning.

Den samlede ventetid på 10 uger regnes først fra det tidspunkt, hvor den endelige afgørelse er truffet. Sagsbehandlingen kan for borgeren derfor opleves endnu længere, hvis forløbet inden afgørelse har været forlænget, eksempelvis på grund af manglende oplysninger i ansøgningen, som kommunen må indhente, nye oplysninger fra borgeren eller behov for yderligere partshøring.

c. Nye renholdelsestiltag omkring Frederiksberg Centret

Der har i starten af maj været store udfordringer med affald omkring Frederiksberg Centret og Sylows Allé/Frederiksberg Allé.

Forvaltningen har været i dialog med McDonalds og 7Eleven omkring hjælp til at rydde eget affald op. Dette er noteret fra deres side.

Herudover har forvaltningen - for i fællesskab at løse problemet med henkastet affald i området ved Street Food - afholdt møde Frederiksberg Centret den 28. maj 2026.

Frederiksberg Centret vil meget gerne tage et ansvar og har derfor medio maj opstartet nyt tiltag, hvor der er afsat ressourcer til at tilse og fjerne affald alle dage mellem kl. 19-21 ved arealerne omkring centret, hvor der er opstillet foodtrucks samt arealerne omkring disse, hvor der også opsættes større affaldskurve.

Frederiksberg Centret vil fotodokumentere renholdelsesniveauet over de næste 14 dage med henblik på at vurdere, om denne indsats kan afbøde nogle af udfordringerne. Forvaltningen og Frederiksberg Centret evaluerer de nye tiltag i september 2026.

d. Ny operatør (VOI) af udlejningscykler

Forvaltningen har modtaget en ansøgning fra cykeludlejningsoperatøren VOI, der ønsker at udleje cykler på Frederiksberg.

Forvaltningen er efter lovgivningen forpligtet til at indgå en aftale, men kan i forbindelse med aftaleindgåelsen stille vilkår for operatøren.

Forvaltningen agter at indgå en aftale med VOI på samme vilkår som de eksisterende cykeludlejningsoperatører, herunder i forhold til betaling, placering af cykler, fjernelse af cykler, statistik m.v., så man fra 1. juli 2026 vil kunne benytte VOIs cykler på Frederiksberg.

e. Arv til klassisk byudstyr til Frederiksberg

En frederiksbergborger har testamenteret en del af sit bo til Frederiksberg Kommune. Boet er endnu ikke opgjort, og der kan gå op til et års tid, før dette er sket. Størstedelen af arven tilgår familien. Den resterende del af arven fordeles således efter testamentet, at "...10 % skal tilfalde Frederiksberg Kommune. Beløbet skal øremærkes udsmykning af det offentlige rum, herunder vedligehold af gamle lygtepæle, bænke, andet vejudstyr og især de gamle plakatsøjler til bus- og sporvogns stoppesteder og til arkæologisk eftersøgning af landsbyen Solbjerg."

Når arven forelægger, vender forvaltningen tilbage med en prioriteret indsats for arven.

f. Harlo og Meyer - ansøgning om udeservering

Miljø- og Trafikudvalget behandlede den 13. april en ansøgning fra Harlo og Meyer om tilladelse til opsætning af et orangeri på vejareal efter en forudgående besigtigelse. Udvalget besluttede på mødet at udsætte sagen med henblik på at finde en løsning, hvor der ikke opstilles en permanent bygning samt en yderligere belysning af forholdene vedr. erstatnings-p-pladser. Forvaltningen har på den baggrund holdt møde med Harlo og Meyer samt ejeren af bygningen, som på baggrund af udvalgets beslutning gerne vil arbejde videre med en udvidelse af fortovet i parkeringsarealet. Der vil derfor blive sendt en ansøgning herom. Dette agter forvaltningen om at give tilladelse til, således der kan komme udeservering langs facaden. Herudover er der allerede givet tilladelse til udeservering i to parkeringsarealer i perioden maj til september. Forvaltningen vender tilbage med en orienteringssag om den samlede løsning, som der bliver givet tilladelse til, herunder i forhold til erstatningsparkeringspladser.

g. Fredning af Solbjerg Parkkirkegård

I budget 2024 blev det vedtaget, at der skulle udarbejdes et fredningsforslag for Solbjerg Parkkirkegård. Forvaltningen har udarbejdet fredningsforslaget sammen med Danmark Naturfredningsforening og Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksberg - og rejst forslaget overfor Fredningsnævnet for København. Fredningsnævnet for Københavns har den 30. marts 2026 truffet afgørelse om fredning af kirkegården. Det betyder, at fredningsbestemmelserne nu finder anvendelse.

h. Ændringer af bænkeplaceringer

På Miljø- og Trafikudvalgets møde den 9. marts 2026 blev placeringen af 11 bænke besluttet. Det har vist sig, at ikke alle de foreslåede placeringer er gennemførlige af forskellige grunde. Derfor ændres placeringerne på Finsensvej/V.E. Gamborgs Vej, Rosenørns Allé 60, Vodroffsvej 53C og Vodroffsvej 33 til følgende placeringer: Finsensvej 42-48, Dalgas Boulevard/Wilkensvej (n-ø hjørne), Roskildevej 74 samt en bæk mere på Forum metroforplads, så der opsættes to i stedet for en. Ændringerne betyder to bænke mere i den vestlige del af kommunen.

i. Orientering om regnbuefarvet fodgængerfelt i forbindelse med Pride

Miljø- og Trafikudvalget har spurgt til muligheden for, at der etableres regnbuefarvede fodgængerfelter i forbindelse med Pride paraden. Forvaltningen kan i den forbindelse oplyse, at der, såfremt der kan gives tilladelse, vil blive etableret 1 regnbuefarvet fodgængerfelt på Smallegade ved enten Falkoner Allé eller Hospitalsvej.

Som Pride-ugen afvikles i dag, afspærres der for biltrafik i forbindelse med selve paraden lørdag den 15. august fra Frederiksberg Rådhus til Københavns Rådhusplads. Fodgængerfeltet vil blive etableret efter vejlukning og reetableret i hvid, inden vejen genåbnes efter paraden. Udgiften til etablering og fjernelse er beskeden og vil blive afholdt inden for eksisterende budget. Da regnbuefarvede fodgængerfelter ikke er godkendt afmærkning, skal der modtages dispensation fra Vejdirektoratet og samtykke fra politiet inden etablering. Der tages derfor forbehold for, at der modtages dispensation fra Vejdirektoratet og samtykke fra politiet. Der er tidligere givet dispensation til et lignende projekt i København, dispensationen blev givet under forudsætning af, at der afspærres for bil- og cykeltrafik i perioden, hvor fodgængerfeltet er ændret.

j. Frederiksberg medunderskriver cykelmekanikeralliance

Frederiksberg kommune agter at medunderskrive en ny cykelmekanikeralliance, som lanceres i forbindelse med Københavns Kommunes cykeltopmøde den 14. juni 2026. Alliancen skal styrke samarbejdet mellem kommuner, virksomheder og vidensmiljøer om grøn omstilling, innovation og jobskabelse – med fokus på cykler og cykelservice. Intentionen med alliancen er at understøtte det lokale cykelerhverv med fokus på lokale jobs og kommunens mobilitetspolitik, særligt målet om, at mindst 40% af borgernes ture skal foregå på cykel i 2030.

Punkt 107: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og 2. viceborgmester Alexandra Dessoy om genindførsel af buslinje 37 på Frederiksberg

05.00.00-G01-181-26

Resumé

Der er stillet forslag om at genindføre linje 37 på Frederiksberg mellem Flintholm Station og Vesterport Station. Linje 37 var den buslinje, der ud over Frederiksbergbusserne havde den laveste selvfinansierungsgrad. Derfor blev det med budgetforhandlingerne for 2024 besluttet at nedlægge linjen på Frederiksberg for at opnå en årlig besparelse på 4 mio. kr.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget besluttede at oversende sagen til budgetdrøftelserne.

Indstilling

Forvaltningen indstiller til Miljø- og Trafikudvalget

- ikke at tiltræde forslaget om at genindføre buslinje 37 på Frederiksberg, idet der ikke kan peges på finansiering.

Overskrift

Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og 2. viceborgmester Alexandra Dessoy om genindførsel af buslinje 37 på Frederiksberg

Anledning

Kommunalbestyrelsen oversendte den 2. marts 2026 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og 2. viceborgmester Alexandra Dessoy om genindførsel af buslinje 37 på Frederiksberg.

"Det Konservative Folkeparti foreslår, at Frederiksberg Kommune arbejder for gen-indførsel af buslinje 37 på Frederiksberg, og at der indledes dialog med Movia og Københavns Kommune med henblik på at genetablere linjen fra førstkommande køreplansskifte.

Buslinje 37 har tidligere sikret en direkte og sammenhængende kollektiv trafikbetjening gennem centrale dele af Frederiksberg. Efter linjens nedlæggelse på Frederiksberg er betjeningen i flere områder blevet mindre sammenhængende, og flere borgere oplever i dag længere rejsetid og øget behov for skift.

De efterfølgende justeringer af øvrige buslinjer har ikke i tilstrækkelig grad erstattet den funktion, som buslinje 37 tidligere varetog. Dette har særligt betydning for borgere, der ikke har let adgang til metroen og andre busser, herunder ældre, borgere med nedsat mobilitet og borgere, som er afhængige af direkte busforbindelser i hverdagen. For mange har det haft den konsekvens, at det er blevet vanskeligere overhovedet at komme ud og deltage i hverdags- og fritidsliv.

I den forbindelse bør forvaltningen og Miljø- og Trafikudvalget foretage en gennemgang af Frederiksbergbussernes nuværende ruter med henblik på at sikre bedre kollektiv trafikbetjening af Frederiksberg Allé og andre centrale dele af kommunen, som har oplevet forringet betjening efter nedlæggelsen af buslinje 37. En justering af Frederiksbergbussernes ruter kan være med til at genskabe den nære og overskuelige betjening, som mange borgere tidligere var vant til.

En genindførsel af buslinje 37 vil bidrage til:

- bedre sammenhæng i den kollektive trafik på Frederiksberg
- mere direkte og overskuelige rejser for borgerne og bedre ruter for Frederiksbergbusserne
- øget mobilitet og tilgængelighed – særligt for borgere, der i dag har svært ved at komme rundt
- styrkelse af den kollektive trafik som alternativ til bil
- understøttelse af kommunens klima- og trængselsmålsætninger

Det Konservative Folkeparti foreslår derfor, at forvaltningen går i dialog med Movia, så vi kan sikre en genindførsel af buslinje 37 på Frederiksberg samt en styrket lokal busbetjening i de områder, der i dag er utilstrækkeligt dækket."

Bemærkninger til forslaget:

Med budgetaftalen for 2024 blev det besluttet at nedlægge linje 37 på Frederiksberg. Linje 37 var den buslinje på Frederiksberg med den laveste selvfinansieringsgrad ud over Frederiksbergbusserne og gav en årlig besparelse for Frederiksberg Kommune på omkring 4 mio. kr. Linje 37 kørte på Frederiksberg mellem Flintholm Station og Vesterport Station via C.F. Richs Vej, Bernhard Bangs Allé, Finsensvej, Nordre Fasanvej, Nylandsvej, Thorvaldsensvej og Danasvej. I Københavns Kommune kører linjen fortsat fra Vesterport Station og til Amagerværket.

På Frederiksberg havde linjen over en årrække faldende passagertal, hvilket bl.a. kan skyldes, at dele af ruten løb parallelt med metroen og i nærheden af mere højfrekvente busruter.

Borgere bosat langs C.F. Richs Vej og Bernhard Bangs Allé kan i dag benytte metroen på Flintholm eller Lindevang Station og borgere nær Hostrupsvej, Thorvaldsensvej og Danasvej kan nå linje 18 på Falkoner Allé, linje 1A på H.C. Ørstedes Vej for at benytte linje 1A, metroen på Forum Station samt linje 2A og 31 på Gammel Kongevej.

Jævnfør særskilt evalueringssag om Frederiksbergbusserne, som også fremmes på denne mødedagsorden, er to af de tre Frederiksbergbusser omlagt i sommeren 2025, hvor linje 37 blev nedlagt for at kompensere for nedlæggelsen af linjen på f.eks. Bernhard Bangs Allé og Danasvej.

I retningslinjerne i Kommuneplan 2025 må der som udgangspunkt højst være 400 meter i gangafstand til et stoppested fra en bolig på Frederiksberg. På Frederiksberg er det i dag 94,8 % af borgerne, der bor inden for 400 meters gangafstand til et stoppested. Inden nedlæggelsen af linje 37 var tallet 94,4 %. Med nedlæggelsen af linje 37 blev Frederiksbergbusserne tilpasset, og der blev oprettet et stoppested på Femte Juni Plads, hvilket bevirkede, at der skete en marginal forbedring i forhold til antallet af borgere, der bor indenfor 400 meters gang til et stoppested. Dog er der borgere, der tidligere havde et stoppested inden for 400 meter, der blev betjent af en almindelig buslinje, hvor det i dag betjenes af en Frederiksbergbus.

Linje 37 kørte på Frederiksberg med halvtimesdrift fra kl. 4:45 i hverdagene, fra kl. 6.15 om lørdagen og kl. 6.45 om søndagen og frem til midnat alle dage. Skal linjen genindføres med samme antal stop og frekvens som tidligere, vil det give en årlig merudgift til Frederiksberg Kommune på omkring 4,5 mio. kr., som der på nuværende tidspunkt ikke er afsat finansiering til. Genetablering af stoppestederne på linje 37 vil koste omkring 100.000 kr. i anlægsudgifter og vil kræve nedlæggelse af 8-9 bilparkeringspladser. Gennemsnitsprisen for etablering af erstatningsbilparkeringspladser i terræn er ca. 70.000 kr. (og varierer fra sted til sted).

Hvis forslaget skal gennemføres, vil det kræve dialog med Københavns Kommune, der vil få en mindre årlig merudgift, da linjen også skal køre fra Flintholm Station til kommunegrænsen og fra kommunegrænsen til Vesterport Station.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at beslutningsforslaget ikke tiltrædes, idet der ikke kan anvise finansiering til forslaget.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Der er ikke bevillingsmæssige konsekvenser af sagen.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Punkt 108: Beslutning om projektforslag for klimatilpasningsprojekt på Azaleavej

05.01.00-G01-52-25

Resumé

Miljø- og Trafikudvalget godkendte på mødet den 11. maj 2026 klimatilpasningsprojekt på Azaleavej (punkt 88). Udvalget har efterfølgende modtaget en klage og indsigelse vedrørende beslutningen fra beboere og grundejere på Azaleavej 38, idet borgerne mener, at beslutningsgrundlaget ikke har været tilstrækkeligt og retvisende - og som følge heraf, at den politiske beslutning er truffet på forkert grundlag.

På baggrund af forvaltningens bemærkninger til de anførte forhold besluttede Miljø- og Trafikudvalget efterfølgende på mødet den 1. juni at genbehandle klimatilpasningsprojektet på Azaleavej på Miljø- og Trafikudvalgets møde 8. juni 2026. Sagen forelægges på den baggrund til udvalgets genbehandling.

Beslutning

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Kristoffer Appel, Freja Fokdal, Emil Samaras, Rosa Agersnap Bone, Michella Lescher) godkendte projektforslag 2 for Azaleavej

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Carina Høedt, Alexandra Dessoy) stemte imod.

Miljø- og Trafikudvalget besluttede, at et større grønt vejbed skal anlægges som del af projektet, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. godkender projektforslag 2 for Azaleavej inkl. en række små grønne vejbede på Normasvej/Pelargonievej/Azaleavej, og
2. beslutter, hvorvidt ét større grønt vejbed skal anlægges som del af projektet, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej.

Overskrift

Beslutning om projektforslag for klimatilpasningsprojekt på Azaleavej

Anledning

Miljø- og Trafikudvalget behandlede første gang sagen på udvalgmødet den 13. april 2026, hvor udvalget vedtog at udsætte sagen med henblik på besigtigelse. Besigtigelsen fandt sted mandag den 4. maj 2026. Udvalget godkendte på udvalgmødet den 11. maj 2026 klimatilpasningsprojekt på Azaleavej. Kopi af sagen fremgår af bilag 1 med tilhørende bilag 1a-1f.

Efterfølgende modtog udvalget den 25. maj en klage og indsigelse vedrørende beslutningen fra beboer og grundejer på Azaleavej 38, idet borgerne mener, at beslutningsgrundlaget ikke har været tilstrækkeligt eller retvisende, og at den politiske beslutning derfor er truffet på forkert grundlag. På baggrund af forvaltningens bemærkninger til de anførte forhold besluttede udvalget på mødet den 1. juni at genbehandle sagen. Sagen forelægges på den baggrund til udvalgets genbehandling, idet forvaltningen ikke har yderligere at bemærke.

Kopi af klage og forvaltningens bemærkninger til de anførte forhold fremgår af bilag 2 og 3.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler jf. bilag 1, at udvalget godkender forslag 2, hvor projektet kombinerer magasiner med et bredere grønt bed på den vestlige del af Azaleavej samt 6 små vejbede. Som følge af den betydelige ledige bilparkeringskapacitet i området, samt at det vil være vanskeligt og dyrt at etablere erstatningsparkerer i nærområdet, anbefales det, at der ikke etableres erstatningsparkerer. Såfremt forslag 2 vil skulle kombineres med anlæg af erstatningsparkerer, anbefales i stedet forslag 3.

Ydermere anbefaler forvaltningen, at udvalget beslutter, hvorvidt det større grønne vejbed skal anlægges, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej. Hvis bedet ønskes anlagt, anbefaler forvaltningen, at det sker uden, at der etableres erstatningsparkering som følge af ledig parkeringskapacitet i området.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Der har været afholdt et borgermøde i november for lokalområdet, og projektet har været i høring. Svarene er vedlagt sagen, se bilag 1e.

Indstilling, den 13. april 2026, punkt 58:

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

godkender projektforslag 2 for Azaleavej inkl. en række små grønne vejbede på Normasvej/Pelargonievej/Azaleavej, og beslutter, hvorvidt ét større grønt vejbed skal anlægges som del af projektet, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 13. april 2026, punkt 58:

Miljø- og trafikudvalget udsatte sagen med henblik på besigtigelse.

Indstilling, den 11. maj 2026, punkt 88:

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

godkender projektforslag 2 for Azaleavej inkl. en række små grønne vejbede på Normasvej/Pelargonievej/Azaleavej, og beslutter, hvorvidt ét større grønt vejbed skal anlægges som del af projektet, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 11. maj 2026, punkt 88:

Miljø- og Trafikudvalget godkendte projektforslag 2 for Azaleavej inkl. en række små grønne vejbede på Normasvej/Pelargonievej/Azaleavej, og besluttede, at anlægge ét større grønt vejbed, hvor Normasvej møder Sdr. Fasanvej. Udvalget anmodede derudover forvaltningen om at undersøge, hvad det vil koste at anskaffe erstatningsparkeringspladser i nærområdet.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 1. juni 2026, punkt 96:

Miljø- og Trafikudvalget besluttede at genbehandle Klimatilpasningsprojekt Azaleavej på Miljø- og Trafikudvalgets møde 8. juni 2026.

Bilag

Bilag 1 - Protokol af sag nr. 88 MTU 11.05 2026

Bilag 1a - overblik over de tre forslag

Bilag 1b - Trafik og parkering

Bilag 1c - Parkeringspladser ved valg af forslag 2

Bilag 1d - Resultater fra bæredygtighedsscreening

Bilag 1e - Høringssvar

Bilag 1f - Supplerende grønne vejbede

Bilag 2 - Azaleavej, Klage fra Azaleavej 38

Bilag 3 - forvaltningens bemærkninger

Punkt 109: Beslutning om klimahandlinger på mobilitetsområdet

01.30.10-G01-3-25

Resumé

I denne sag præsenteres opmærksomhedspunkter ift. opfyldelsen af klimaplanens mål på mobilitetsområdet. Udvalget forelægges samtidig forslag til supplerende klimahandlinger på mobilitetsområdet til godkendelse. Der er tale om handlinger, der kan bidrage til at nå målene, og som anbefales igangsat via omdisponering af 2026-midler i klimafonden. På den baggrund bedes udvalget beslutte, om der skal igangsættes supplerende klimahandlinger på mobilitetsområdet og i givet fald hvilke.

Udvalget udsatte på mødet den 1. juni 2026 den konkrete udmøntning af de supplerende mobilitetsrelaterede klimahandlinger, idet udvalget indstillede til Magistraten, at overskydende 2026-klimafondsmidler finansierer de mobilitetsrelaterede klimahandlinger, og at bevillingen på 4,2 mio. kr. til klimafondsprojektet Fremrykning af 100% elbusdrift overføres fra Magistraten til Miljø- og Trafikudvalget i 2026. Sagen forelægges på den baggrund til udvalgets genbehandling.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- godkendte udmøntning af klimafonden for 2,9 mio. kr., der disponeres til følgende supplerende mobilitetsrelaterede klimahandlinger:
 - der afsættes 0,4 mio. kr. til strategi og handlingsplan for ITS med særligt fokus på signalstyring
 - der afsættes 0,5 mio. kr. til forstærket indsats for at fremme gang og cykling til skole/uddannelse og fritidsaktiviteter
 - der afsættes 0,7 mio. kr. til at understøtte etablering af højkvalitets delemobilitet i Hospitalshaven fra dag 1
- - der afsættes 0,4 mio. kr. til samarbejde med erhvervsområder om forsøg med trængselsbelønning kombineret med 0,3 mio. kr. til Frederiksberg kommune som foregangseksempel for CO₂-venlig medarbejdertransport
 - der afsættes 0,6 mio. kr. til handelsgader

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- godkender, at der igangsættes supplerende mobilitetsrelaterede klimahandlinger for 2,9 mio. kr. som foreslået i sagen.

Overskrift

Beslutning om klimahandlinger på mobilitetsområdet

Anledning

Udvalget udsatte på mødet den 1. juni 2026 den konkrete udmøntning af de supplerende mobilitetsrelaterede klimahandlinger, idet udvalget indstillede til Magistraten, at overskydende 2026-klimafondsmidler finansierer de mobilitetsrelaterede klimahandlinger, og at bevillingen på 4,2 mio. kr. til klimafondsprojektet Fremrykning af 100% elbusdrift overføres fra Magistraten til Miljø- og Trafikudvalget i 2026.

Sagen forelægges på den baggrund til udvalgets genbehandling. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

Sagsfremstilling af 1. juni 2026

Mobilitet er et af de vigtigste fokusområder for klimaplanen, da transportsektoren udgør en stor andel af kommunens geografiske CO₂-udledninger som følge af den trafik, der sker inden for kommunens grænser. Endvidere udgør mobilitet den absolut største andel af borgernes forbrugsudledninger, herunder udledninger fra borgernes kørsel uden for kommunens grænser samt fra produktion af borgernes køretøjer og disses drivmidler.

Forvaltningens status på implementering af klimaplanens handlinger på mobilitetsområdet viser, at implementeringen generelt forløber tilfredsstillende, men at de besluttede handlinger ikke vurderes at være tilstrækkelige for at nå klimaplanens mål for mobilitet. Dette gælder særligt mål for reduktion af geografiske CO₂-udledninger fra transport og omfanget af km kørt med personbiler samt ønsket om en reduktion af forbrugsrelaterede CO₂-udledninger (se i øvrigt status på målopfyldelse i bilag 1).

Samtidig har det vist sig billigere end forventet at omstille busserne på Frederiksberg til el. Der er derfor overskydende midler i klimafonden dedikeret til indsatser vedr. mobilitet (dette gælder også, såfremt udvalget eventuelt beslutter at afsætte midler til gasbusser på Linje 2A, jf. separat sag på dagsordenen). Disse overskydende midler foreslår forvaltningen benyttes til supplerende tiltag, der vil bidrage til at nå klimamålene på mobilitetsområdet.

Tiltagene, der foreslås gennemført for overskydende 2026 midler, fremgår af nedenstående tabel 1. Tiltagene omfatter konkrete projekter, der kan udføres inden for relativt kort tid, bl.a. projekter rettet mod fremme af gang og cykling til skole samt optimering af busdriften. Desuden foreslås tiltag, der kan skabe beslutningsgrundlag for projekter, som i større skala kan bidrage til CO₂-reduktion ved at fremme alternativerne til kørsel i egen bil. Projekter af denne type er bl.a. koncept for trafikøer, strategi og handleplan for ITS samt fremme af delemobilitet i Hospitalshaven.

Også andre tiltag end projekterne i tabel 1 kan bidrage til at understøtte klimaplanens mål for mobilitet. Tabel 2 (længere nede) indeholder projekter, som også vurderes at kunne bidrage positivt til at nå målene i klimaplanens mobilitetsspor, men som ikke er prioriteret på samme niveau af forvaltningen. Ønskes projekter i tabel 2 udført, skal projekter i tabel 1 for et tilsvarende beløb udgå. Projekterne i tabel 1 og 2 er uddybende beskrevet i bilag 2.

Generelt gælder, at tiltagene nævnt i tabel 1 og 2 også understøtter målene i kommunens mobilitetspolitik. Hovedparten af tiltagene indgik således i bilag 2 i ”Status på Mobilitetspolitikken” forelagt Miljø- og Trafikudvalget den 18. august 2025.

Tabel 1: Anbefalede projekter

Nr.	Anbefalede projekter	Vurdering af effekt	Prisoverslag (kr.)
1	Projektering af tiltag til optimering af busfremkommelighed (jf. separat punkt på dagsordenen).	Lav (Geografiske udledninger)	550.000
2	Plan for trafikøer på Frederiksberg mhp. at reducere gennemkørende biltrafik og gøre alternativer til bil mere konkurrencedygtige, samtidig frigøres areal til nye træer (kan kobles til screening af vejareal, jf. tabel 2, eller udføres alene).	Mellem (Geografiske udledninger)	250.000
3	Strategi og handlingsplan for ITS med særligt fokus på signalstyring, herunder AI-styrede signaler. Fokus på driftseffektivitet og signalstyring, der afspejler mål i mobilitetspolitikken, herunder tilgængelighed.	Mellem (Geografiske udledninger)	400.000
4	Understøtte etablering af højkvalitets delemobilitet i Hospitalshaven fra dag 1 bl.a. via markedsdialog med operatører af delemobilitet og ressourcer til at understøtte opstart.	Høj (Geografiske samt forbrugsbaserede udledninger)	700.000
5	Forstærket indsats for at fremme gang og cykling til skole/uddannelse og fritidsaktiviteter inkl. informationsindsats og styrket infrastruktur koblet til	Lav (Geografiske samt forbrugsbaserede udledninger)	1.000.000

	tryghedszoner (jf. tiltag besluttet via Trafiksikkerhedspuljen).		
	I alt		2.900.000

Resultaterne af projekterne vil forelægges udvalget mhp. beslutning om eventuelle næste skridt. Hvad angår projektet om forstærket indsats for cykling og gang til skole/uddannelse og fritid, vil udvalget få projektforslag til godkendelse inden udførsel.

Tabel 2: Alternative projekter

Nr.	Alternative projekter	Vurdering af effekt	Prisoverslag (kr.)
1	Samarbejde med erhvervsområde(r) i Ballerup/Gladsaxe om forsøg med ”trængsels-belønning” til frederiksbergborgere, der vælger at pendle på cykel over længere afstande.	Høj (Forbrugsbaserede udledninger)	400.000
2	Handelsgader: Kortlægning af mulighed for et tydeligere trafikhierarki, mere grønt samt bedre forhold for butikker og ophold på Gl. Kongevej, Falkoner Allé og Godthåbsvej kobles til den samlede indsats for ”Liv i byen” og mål om at fremme en ”kort-turs kultur”/forbrug lokalt.	Mellem (Geografiske samt forbrugsbaserede udledninger)	600.000
3	Analyse af mulighed for indføre 0-emissionszoner (jf. mål i Kommuneplan 2025) (pt. afventer forvaltningen resultat af Kbh. Kommunes ansøgning om etablering af zone på indre Vesterbro).	Mellem (Geografiske udledninger)	500.000
4	Optimeret brug af vejareal: Screening af mulighed for at frigøre plads til træer, ophold, gang og cykel via ensretning for biler af mindre veje, nedlæggelse af svingbaner mv.	Mellem (Geografiske udledninger)	500.000
5	Frederiksberg Kommune som foregangseksempel for CO ₂ -venlig medarbejdertransport; initiativer til fremme af brug af cykel, gang og kollektiv transport til arbejde og i arbejdstiden.	Høj (Geografiske samt forbrugsbaserede udledninger)	300.000

Hvad angår projektet med forsøg med ”trængselsbelønning”, har forvaltningen været i indledende dialog med Ballerup og Gladsaxe Kommune, Stockholm Kommune og DTU. Alle parter har udtrykt interesse for et samarbejde. Igangsættes projektet i regi af denne sag, udarbejdes et konkret forslag til set-up, som forelægges for udvalget forud for udførsel af projektet.

Af bilag 3 fremgår en let bearbejdet udgave af en figur fra DTU, der visualiserer den overordnede CO₂-effekt af forskellige typer mobilitetsindsatser. Figuren har inspireret forslagene til handlinger i denne sag. Som det fremgår af figuren, har flere af de mest virkningsfulde indsatser fokus på restriktioner på brug af privatbil, fx via vejafgifter samt adgang til og/eller pris for parkering.

Miljø- og Trafikudvalget får på mødet den 8. juni forelagt en status på det nyligt gennemførte nationale forsøg med vejafgifter. Herudover drøftede udvalget "bilkparkeri" på mødet den 20. april 2026 i forbindelse med behandlingen af resultatet af parkeringsundersøgelse (sag nr. 70). Tiltag, der adresserer disse temaer, indgår derfor ikke i denne sag.

Det forventes ikke, at alle midlerne vil kunne nå at blive brugt i 2026. Der vil i givet fald blive ansøgt om overførsel af midler til senere budgetår.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at udvalget godkender, at de overskydende 2026-klimafondsmidler disponeres til klimahandlinger inden for mobilitet, som foreslået i tabel 1.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Med godkendelse af sagen overføres bevillingen vedr. klimafondsprojektet Fremrykning af 100% elbusdrift fra Magistraten til Miljø- og Trafikudvalget i 2026. Der overføres 4,2 mio. kr. i 2026.

Det bemærkes, at 2026-klimafondsmidlerne ikke disponeres fuldt ud med denne sag. Der fastholdes en reserve på 750.000 kr. til brug, såfremt der i indeværende år opstår et uforudset udgiftsbehov relateret til omstillingen af busdriften til el. Disponeres reserven ikke i år, overføres den til 2027.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

Historik

Indstilling, den 1. juni 2026, punkt 102:

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. godkender, at der igangsættes supplerende mobilitetsrelaterede klimahandlinger for 2,9 mio. kr. som foreslået i sagen,
2. indstiller at anvende overskydende 2026 klimafondsmidler til at finansiere de mobilitetsrelaterede klimahandlinger, og
3. indstiller at overføre bevillingen på 4,2 mio. kr. til klimafondsprojektet Fremrykning af 100% elbusdrift fra Magistraten til Miljø- og Trafikudvalget i 2026.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2026-29, den 1. juni 2026, punkt 102:

Miljø- og Trafikudvalget

1. udsatte den konkrete udmøntning af de supplerende mobilitetsrelaterede klimahandlinger,
2. indstiller til Magistraten, at overskydende 2026-klimafondsmidler finansierer de mobilitetsrelaterede klimahandlinger, og
3. indstiller til Magistraten at overføre bevillingen på 4,2 mio. kr. til klimafondsprojektet Fremrykning af 100% elbusdrift fra Magistraten til Miljø- og Trafikudvalget i 2026.

Bilag

Bilag 1 Status på klimamål ifm. mobilitet

Bilag 2 Supplerende klimahandlinger på mobilitetsområdet

Bilag 3 CO₂-effekt af typer af mobilitetsindsatser

Bevillingsskema - klimafondsmidler

Punkt 110: Beslutning om ordning for sponsorering af træer

04.01.00-G01-220-26

Resumé

Der er i budget 2026 afsat midler til en sponsorordning for private til flere træer i byrummet. Med denne sag foreslås en ordning, hvor borgere og virksomheder enten kan sponsorere alle udgifter til et træ eller donere et valgfrit beløb som tilskud til et træ. Ordningen foreslås som et forsøg i to år, idet der er afsat midler hertil i 2026 og 2027. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- godkendte model for sponsorering af træer som beskrevet i sagen som en 2-årig forsøgsordning, idet det er frivilligt om bliver opsat et skilt ved sponsering.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- godkender model for sponsorering af træer som beskrevet i sagen som en 2-årig forsøgsordning.

Overskrift

Beslutning om ordning for sponsering af træer

Anledning

Der er i budget 2026 afsat 50.000 kr. til at udarbejde en ordning, hvor borgere og virksomheder kan sponsere træer til plantning i byrummet. Af budgettet fremgår, at "der afsættes 50 t.kr. årligt i 2026 og 2027 til en ordning, hvor borgere og virksomheder har mulighed for at bidrage økonomisk til et stadig grønnere Frederiksberg ved at sponsorere et træ. På hvert træ opsættes et skilt med en kort tekst udarbejdet i fællesskab af forvaltning og sponsor samt en QR-kode med information om sponsorordningen."

Prisen varierer afhængig af stedet, hvor træer plantes. Herudover er prisen på træer også afhængig af størrelsen på træet.

Ud over udgifter til indkøb af et træ vil der ligeledes være udgifter til etablering af plantehuller samt vanding og efterfølgende drift. På vejareal kan der f.eks. ligge ledninger i jorden, der skal flyttes for at skabe plads til plantehul. Et træ skal vandes i fire sæsoner, hvis træet plantes langs en vej eller på en plads. I en park er det lettere for træerne selv at skaffe vand, og derfor kan de klare sig med en kortere vandingsperiode.

I dag regnes der med følgende priser:

- et vejtræ i størrelse 4-5 m.: 120.000 kr. inkl. vanding i fire år og etablering. Herefter koster det årligt 1500 kr. i drift.
- et parktræ i størrelse 4-5 m.: 30.000 kr. inkl. vanding i 2 år og etablering. Herefter koster det årligt 500 kr. i drift.
- et institutionstræ i størrelse 4-5 m.: 25.000-50.000 kr. inkl. vanding i 2 år og etablering. Herefter koster det årligt 500 kr. i drift.

Der skal også findes midler til indkøb og opsætning af skilte. Dette anslås at koste 1.000-5.000 kr. afhængig af kvalitet, størrelse samt omfanget af indgravering. Udgifterne til skilte vil ligesom træerne skulle dækkes af sponsoraterne.

Forvaltningen vurderer, at de afsatte 50.000 kr. kan dække de ekstra ressourcer, det kræver, at administrere ordningen.

Der er med bevillingen ikke afsat midler til den efterfølgende drift af træerne. Der vil derfor i første omgang blive plantet sponsortræer på steder, hvor der skal erstattes eller plantes træer med en budgetbevilling.

Forvaltningen ser følgende model til en sponsorordning:

Sponsorer kan betale alle udgifter til plantning og etablering af:

- Et vejtræ inkl. skilt - et sponsorat på 120.000 kr.
- Et træ i parker inkl. skilt - et sponsorat på 30.000 kr.
- Træ på en institution inkl. skilt - et sponsorat på 25.000-50.000 kr. afhængig af forholdene. Dette forudsætter, at institutionerne skal sige ja tak til et træ på deres udeareal.
- Eller give et valgfrit beløb til en fælles pulje, hvor der vil blive plantet træer fra, når der er midler til det, og samtidig vil der blive opsat et skilt om, at træerne er sponseret af frederiksbergborgere.

Da der alene er afsat midler i to år, foreslås det, at en sponseringsordning forløber i to år, hvorefter ordningen evalueres, herunder administration og tidsforbrug. Evalueringen vil blive forelagt udvalget.

Annoncering

Ordningen vil blive annonceret på kommunens hjemmeside, SoMe og i lokalavisen. Da virksomhederne også kunne have interesse, lægges det også på ErhvervsNyt.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at udvalget godkender model til sponsorering af træer som et 2-årigt forsøg.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Der skal ske indtægts- og udgiftsbevilling til at modtage sponsorater og til at benytte sponsoraterne til indkøb og drift af træer samt skiltning af ordningen. Når der indgås konkrete aftaler om sponsorering af træer, vil der blive udarbejdet bevillingssager til politisk godkendelse.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, kommunalbestyrelsen

Punkt 111: Beslutning om buste - Natalie Lind, Bodil Koch og Jytte Abildstrøm

00.01.00-G01-173-25

Resumé

Med denne sag skal udvalget tage stilling til realisering af buste af Natalie Lind, Bodil Koch og Jytte Abildstrøm til opstilling i det offentlige rum. Kommunalbestyrelsen vedtog med budget 2026, at der afsættes i alt 1,0 mio. kr. i 2026 som tilskud, og at tilskuddet forudsætter medfinansiering fra staten. Forvaltningen orienterer med denne sag om sagens status, og beder udvalget tage stilling til, hvilken buste der realiseres først samt eventuel betingelse for valg af kunstner.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

1. tog status for sagen til efterretning,
2. godkendte, at forvaltningen arbejder videre med at realisere busten af Jytte Abildstrøm som den første ud af de tre buste

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. tager status for sagen til efterretning,
2. godkender, at forvaltningen arbejder videre med at realisere busten af Jytte Abildstrøm som den første ud af de tre buste, og
3. hvorvidt busterne skal udføres af kvindelige kunstnere.

Overskrift

Beslutning om buste - Natalie Lind, Bodil Koch og Jytte Abildstrøm

Anledning

Kommunalbestyrelsen vedtog med budget 2026, at der afsættes i alt 1,0 mio. kr. i 2026 som tilskud til sagen, og at tilskuddet forudsætter medfinansiering fra staten. Forvaltningen orienterer med denne sag om sagens status.

For at sikre høj kvalitet i projektet er forvaltningen i en indledende dialog med en kunstfaglig rådgiver om proces for valg af kunstner til den første buste samt efterfølgende realisering.

Forvaltningen foreslår, at arbejdet med den første buste igangsættes, da den kan indeholdes inden for budget, mens den forventede annoncering af den statslige pulje afventes.

Forvaltningen foreslår, at den første buste, der realiseres, bliver af Jytte Abildstrøm. Frederiksberg Kommune oplever en stor og bred interesse for at markere Jytte Abildstrøm lokalt for hendes indflydelse på dansk teater og bæredygtighed. De to andre kvinder, Bodil Koch og Nathalie Lind, er allerede repræsenteret med et byrum på Frederiksberg, der er navngivet efter dem.

Forvaltningen har været i dialog med Jytte Abildstrøms familie, der udtrykte glæde over Frederiksberg Kommunes ønske om at hylde Jytte med en buste. Forvaltningen er oplyst om, at der lanceres en æblesort senere på året, der opkaldes efter Jytte Abildstrøm. Forvaltningen vurderer, at det vil være en god idé at plante træer i Jyttes ære, så forvaltningen vil arbejde for, at der kan plantes "Jytte Abildstrøm-æbletræer" ved siden af busten, når den er realiseret. Forvaltningen vil tage kontakt til ejeren af arealet, om muligheden for at plante flere æbletræer.

Forvaltningen vil undersøge mulighederne for en lokalitet i Allégade tæt på Riddersalen, såfremt Miljø- og Trafikudvalget bakker op om, at busten af Jytte Abildstrøm, er den første, der igangsættes.

Forvaltningen har udarbejdet et oplæg til en række temaer, som forslagene skal forholde sig til. Temaerne er inspireret fra rapporten "Flere kvinder i kunsten i det offentlige rum" fra 2026 fra Aalborg Universitet:

- **Et figurativt og genkendeligt udtryk**

Hvis skævvridningen i antallet af kvindelige forbilleder skal have en effekt, er det en fordel, at man kan se, at der er tale om en kvinde.

- **Kontekst**

Statuens kan forholde sig til personens virke eller historie og bør passe til omgivelserne.

- **Synlighed i byrummet**

Statuens bør være let at afkode og placeres, så den er synlig for offentligheden.

I København er der for tiden dialog om, hvorvidt kommunen udelukkende kan invitere kvindelige kunstnere til at udføre en skulptur for kvindekampen ift. ligebehandling af kunstnere. Hvis skævvridningen i antallet af kvindelige kunstnere repræsenteret i det offentlige rum skal have en effekt, kan det tale for, at der inviteres kvindelige kunstnere. På Frederiksberg er et fåtal af statuerne udført af kvindelige kunstnere. Forvaltningen vil skulle undersøge mulighederne for, om kommunen kan få en dispensation fra ligebehandlingsloven. Omvendt taler ligebehandlingsloven for, at der ikke stilles krav til kunstnerens køn.

Forvaltningen beder Miljø- og Trafikudvalget drøfte og beslutte, hvorvidt busterne skal udføres af kvindelige kunstnere.

Proces

Den kunstfaglige rådgiver er kommet med følgende anbefalinger:

- Rådgiver afsøger kunstnere, hvis virke og fokus vil kunne bringes i spil til opgaven, herunder kunstnere der arbejder med et figurativt udtryk og har erfaring med at udarbejde værker i det offentlige rum.
- Rådgiver udarbejder en præsentation af de udvalgte kunstnere.
- Rådgiver præsenterer de foreslåede kunstnere på et møde.
- Kommunen udvælger den kunstner, der ønskes at gå videre med.

For at anvende de afsatte midler bedst muligt anbefales det ikke, at opgaven udføres som en skitsekonkurrence mellem de udvalgte kunstnere, da en betydelig del af midlerne dermed vil gå til vederlag.

Forvaltningens oplæg til proces for udførelse af den første buste:

1. Juni 2026: Fastlæggelse af opgavebeskrivelse, herunder temaer for opgaven
2. September 2026: Miljø- og Trafikudvalget udpeger den kunstner, der arbejdes videre med pba. en præsentation af 4-5 udvalgte kunstnere
3. November 2026: Miljø- og Trafikudvalget præsenteres for skitse/model udarbejdet af kunstneren
4. Februar 2027: Realisering
5. Marts 2027: Indvielse (måned for Jytte Abildstrøms fødselsdag)

Økonomi

I Frederiksberg Kommunes budget 2026 er afsat 1 mio. kr. til buste. Tilskuddet forudsætter medfinansiering fra staten.

Forvaltningen anslår efter dialog med den kunstfaglige rådgiver, at alle buste kan realiseres for mellem 1,1 -1,5 mio. kr. alt efter det anvendte materiale til den enkelte buste, tilblivelsesmetode m.v. samt afledte udgifter til fx base, fundament og belægningsarbejder omkring.

Kulturministeriet annoncerede i forbindelse med den offentliggjorte rapport ”Flere kvinder i kunsten i det offentlige rum” fra Aalborg Universitet med de 100 kvinder med størst historisk betydning for Danmark, at de vil afsætte 10 mio. kr. til formålet fra de kulturelle udlodningsmidler, som kan søges til lokale projekter, samt at initiativet skal godkendes af Finansudvalget. Da der pt. endnu ikke er dannet en ny regering, afventer forvaltningen denne pulje, hvad angår statslige midler.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at udvalget godkender status for sagen og forslaget om, at forvaltningen arbejder videre med at realisere busten af Jytte Abildstrøm som den første ud af de tre buste.

Forvaltningen anbefaler desuden, at udvalget beslutter, hvorvidt busterne skal udføres af kvindelige kunstnere, eller det ikke skal være en betingelse.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Der er ikke bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Punkt 112: Beslutning om godkendelse af høringsudkast for Ressource- og Affaldsstrategi 2032

07.00.01-A00-1-25

Resumé

Forvaltningen har udarbejdet et udkast til Ressource- og Affaldsstrategi 2032, som skal afløse Ressource- og Affaldsplan 2026. Strategien sætter den overordnede retning for kommunens arbejde med affald, genbrug og genanvendelse de kommende år. Miljø- og Trafikudvalget skal tage stilling til, om udkastet til Ressource- og Affaldsstrategi 2032 kan godkendes med henblik på udsendelse i lovpligtig offentlig høring.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. godkender vedlagte høringsudkast til Ressource- og Affaldsstrategi 2032 med henblik på udsendelse i offentlig høring i 10 uger, og
2. godkender, at Ressource- og Affaldsstrategi 2032 ikke skal miljøvurderes.

Overskrift

Beslutning om godkendelse af høringsudkast for Ressource- og Affaldsstrategi 2032

Anledning

Kommunerne er i henhold til affaldsbekendtgørelsen forpligtede til at udarbejde en plan for håndteringen af affald. Planen skal bestå af en plandel (bilag 1) og af en kortlægningsdel (bilag 2). Planen skal revideres minimum hvert sjette år.

Frederiksberg Kommunes gældende Ressource- og Affaldsplan 2026 udløber ved udgangen af 2026, og der er derfor behov for at fastlægge en ny strategisk ramme for kommunens arbejde med håndtering af affald og ressourcer frem mod 2032. Bilag 3 giver et overblik over fremdriften i Ressource- og Affaldsplan 2026, herunder status på målsætninger og gennemførte indsatser.

Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet et udkast til Ressource- og Affaldsstrategi 2032. Strategien viderefører og udvikler ambitionerne fra den nuværende plan og fastlægger vision, målsætninger og indsatsområder for kommunens fremtidige arbejde med affaldsforebyggelse, genbrug, genanvendelse og begrænsning af affald til forbrænding. Strategien tager afsæt i status for den nuværende affaldshåndtering, erfaringer fra tidligere indsatser samt forventede ændringer i rammevilkår, herunder producentansvar og nye behandlings- og sorteringsteknologier. Undervejs i udarbejdelsen har forvaltningen inddraget borgere, virksomheder og kommunens medarbejdere på tværs af fagområder. Desuden er der gennemført temadrøftelse med Miljø- og Trafikudvalget den 21. april 2026 om strategiens ambitionsniveau.

Strategien understøtter kommunens klimaindsats, arbejdet med bæredygtige indkøb og ambitionen om en mere bæredygtig ressourceanvendelse. Høringsudkastet indeholder en vision om 100 % bæredygtig ressourcehåndtering og opstiller følgende syv overordnede målsætninger for perioden frem mod 2032:

- Reduktion af den samlede affaldsmængde med 1 % om året fra 2027 til 2032
- Minimum 2.000 ton genbrug om året i 2032
- 62 % reel genanvendelse i 2032 (i tråd med EU's målsætninger)
- 25 % mindre madaffald i restaffald i 2032
- 30 % reduktion af restaffald i 2032
- 10-30 årlige gennemgange af ejendomme med virksomheder
- 30 årlige målrettede tilsyn med byggepladser

Med henblik på at realisere målsætningerne indeholder strategien fem tematiske indsatsområder:

- Tema 1: Forebyggelse af affald og genbrug som førstevalg

- Tema 2: Mere genanvendelse – mindre spild
- Tema 3: Mindre affald til forbrænding
- Tema 4: Dialog og samarbejde om sortering, genanvendelse og genbrug
- Tema 5: Bedre sortering af bygge- og anlægsaffald

Inden for hvert tema beskrives en række konkrete, men fleksible indsatser. Målsætninger, temaer og indsatser er yderligere beskrevet i udkastet til strategien.

Økonomi

Det er forventningen, at de fleste af indsatserne i Ressource- og Affaldsstrategi 2032 kan gennemføres inden for affaldsområdets nuværende budget og takstniveau indregnet en årlig udviklingspulje på 12,5 mio. kr., som kan anvendes på tværs af ordninger til implementering af nye tiltag, der understøtter genanvendelsesmål mv. To af strategiens indsatser vil dog ved en implementering medføre afledte driftsudgifter, som skal dækkes af affaldsgebyret:

- Etablering af 1-3 nærgenbrugsstationer
 - Medfører afledte driftsudgifter på ca. 25 kr. pr. husstand pr. år pr. nærgenbrugsstation svarende til ca. 75 kr. pr. husstand pr. år. ved anlæg af tre nærgenbrugsstationer.
- Udvidelse af bleaffaldsordningen til også at omfatte husholdninger
 - Medfører afledte øgede driftsudgifter svarende til ca. 80 kr. pr. husstand pr. år. Prisen på behandling af bleaffald forventes at falde i takt med, at andre kommuner begynder at benytte bleaffaldsanlægget. Der kan samtidig forventes en besparelse på restaffaldet, da bleerne forsvinder derfra.

Dertil kommer, at to af de beskrevne indsatser vil medføre behov for skattefinansiering, hvis de ønskes gennemført, da tiltagene ikke kan dækkes af affaldsgebyret:

- En styrket indsats i kommunens egne institutioner og enheder for at optimere indendørs affaldsløsninger og sorteringspraksis, herunder en særlig indsats for at undgå madaffald i restaffaldsbeholderne. Forvaltningen kan allerede i et vist omfang, via det affaldsgebyr som de kommunale enheder betaler, vejlede om, hvordan affald skal sorteres. Det er dog vurderingen, at der er behov for en mere målrettet indsats, som understøtter det lokale arbejde med at sikre velfungerende fysiske indendørs affaldsløsninger i de kommunale enheder. Kommunalbestyrelsen afsatte den 29. april 2024 i forbindelse med disponering af klimapuljen 2024 en pulje på 600.000 kr. til indkøb af sorteringsmøbler i de kommunale enheder. I praksis er de fleste af disse midler overført til skoleområdet, og der er fortsat er ca. 350.000 kr. tilbage af puljen. Forvaltningen foreslår, at nogle af disse midler anvendes i 2026 til at gennemføre en screening af, hvordan skolernes specifikke udfordringer ser ud, og at der herefter foretages prioritering af, hvordan de resterende midler anvendes til materiel. Forvaltningen anbefaler dog, at der også arbejdes med adfærdssændringer med henblik på at sikre gode sorteringsvaner hos brugerne (både ansatte og borgere) og understøtte udrulningen i de kommunale bygninger. Dette kunne ske ved at afsætte en medarbejderressource til indsatsen. Dog er det ikke muligt at finansiere de sidstnævnte inden for den nuværende skattefinansierede ramme.
- Fortsættelse af projekt "Genbrugslageret", som er et toårigt pilotprojekt (2026- 2027), hvor alle kommunens afdelinger og institutioner med adgang til det digitale indkøbssystem True Trade har mulighed for at komme af med overskydende møbler og større inventar eller kan erhverve nyt genbrugsinventar. Pilotprojektet, som koster 250.000 kr. om året i to år, vil blive evalueret med henblik på politisk stillingtagen til, om projektet skal gøres til en permanent løsning eller en eventuel bevillingsforlængelse i Budget 2028.

For alle fire ovennævnte indsatser gælder, at de ikke vil blive igangsat uden særskilt politisk beslutning.

Strategiudkastet skal sendes i lovpligtig offentlig høring for at sikre åbenhed, inddragelse og mulighed for input fra borgere og interessenter, inden der efterfølgende kan tages politisk stilling til den endelige Ressource- og Affaldsstrategi 2032. Miljø- og Trafikudvalget forelægges derfor sagen med henblik på at godkende høringsudkastet.

Miljøvurdering

Strategien er i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter screenet med henblik på at afgøre om strategien skal miljøvurderes. Screeningen viser, at strategien ikke har nogen væsentlig påvirkning af miljøet og derfor i henhold til loven ikke skal miljøvurderes. Afgørelsen om ikke miljøvurdering skal offentliggøres samtidig med forslaget til strategien. Resultatet af den udførte screening fremgår af bilag 4.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at høringsudkastet godkendes og sendes i offentlig høring umiddelbart efter udvalgets godkendelse, samt at udvalget beslutter, at strategien ikke skal miljøvurderes.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1 - Ressource- og Affaldsstrategi 2032

Bilag 2 - Kortlægningsrapport for Ressource- og Affaldsstrategi 2032

Bilag 3 - Status på Ressource- og Affaldsplan 2026

Bilag 4 - Miljøscreening af Ressource- og Affaldsstrategi 2032

Punkt 113: Beslutning om etablering af klimatilpasningsprojekt på Segelckesvej

05.01.00-P20-12-25

Resumé

Som led i arbejdet med at gøre Frederiksberg mere robust over for fremtidens klima og samtidig styrke biodiversiteten fremlægges et forslag til udvalgets godkendelse om at omdanne Segelckesvej til en såkaldt 'blå vej'. Det betyder, at regnvand ledes via vejoverfladen, og at der etableres to plantebede. Forslaget vil medføre en nettoreduktion på to bilparkeringspladser.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- godkendte, at Segelckesvej omdannes til en såkaldt "blå vej" med to plantebede.

Udvalget anmodede forvaltningen udarbejde en status for nedlagte og etablerede bilparkeringspladser i 2026.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- godkender, at Segelckesvej omdannes til en såkaldt "blå vej" med to plantebede.

Overskrift

Beslutning om etablering af klimatilpasningsprojekt på Segelckesvej

Anledning

Klimaforandringer vil på sigt bidrage til, at nedbørsmønstret ændrer sig. Blandt andet vil den samlede mængde nedbør over Danmark henover et år stige med 15 % over de næste 30 år, og frekvensen og intensiteten af skybrud vil vokse. Det betyder, at byens kloakker ikke vil kunne lede vandet hurtigt nok væk, og derved øges risikoen for, at opblandet kloakvand støver op til terræn eller trykkes op i kældre via gulvafløb og toiletter. For at imødegå klimaforandringerne har Frederiksberg Kommune sammen med Frederiksberg Forsyning igangsat en lang række projekter, der skal bidrage til at reducere risikoen for opstuvende kloakvand.

Projektet, der skal tages stilling til med denne sag, er et af disse projekter.

Projektet

Segelckesvej ligger som en sidevej til La Cours Vej. Segelckesvej falder mod La Cours Vej. Hvor de to veje mødes, er der et lokalt lavpunkt på La Cour Vej, hvor der i forbindelse med skybrud opleves, at der her står op til 30 cm vand på kørebanen.

For at imødegå disse udfordringer planlægges det at etablere en direkte kobling fra overfladen af krydset La Cours Vej / Segelckesvej til Femte Juni-tunnelen. Femte Juni-tunnelen er en 1200 meter lang skybrudstunnel med en diameter på 2 meter etableret under bl.a. Nylandsvej, Dalgas Boulevard og Femte Juni Plads, jf. bilag 1.

For at øge effekten af anlægget, fjernes de eksisterende vejbrønde på Segelckesvej permanent, så vejen bliver en såkaldt "blå vej", hvor regnvandet løber på overfladen mod La Cours Vej, hvor det opsamles i to vejbede. Fra vejbedene ledes vandet videre i regnvandsledninger mod Femte Juni-tunnelen.

De to vejbede tilplantes med forskellige stauder og urter, som vil sikre, at bedet får en lang blomstringstid og bidrager til at forbedre biodiversiteten lokalt. Projekttegning fremgår af bilag 2.

Parkering

Vejbedene er udformet og placeret, så de påvirker gadeparkeringen mindst muligt samtidigt med, at de ikke begrænser lastbilers muligheder for at køre ind på Segelckesvej. Bedene vil dog reducere antallet af bilparkeringspladser på vejen med to stk. - fra 28 parkeringspladser til 26 parkeringspladser.

I de perioder, hvor der er flest parkerede biler, betyder det, at belægningsgraden på vejen øges fra ca. 57 % til ca. 62 %. I området omkring Segelckesvej svinger parkeringsbelægningsgraden i dag fra 53 % til 78 % henover døgnet. Dette spænd forventes ca. uændret (2026-tal).

Proces og borger høring

Projektforslaget har været sendt til kommentering via eBoks hos 60 beboere på og omkring Segelckesvej. Der indkom ingen bemærkninger i forbindelse hermed.

Økonomi

Projektets samlede anlægsomkostninger forventes at blive ca. 2 mio. kr., heraf 1 mio. kr. skattefinansieret og 1 mio. kr. takstfinansieret. Midlerne blev bevilget med vedtagelsen af Skybrudspakke 2025.

Den hydrauliske drift kan afholdes inden for det allerede afsatte budget, som finansieres af Frederiksberg Forsyning. Det er vurderet, at der vil være en afledt skattefinansieret driftsudgift på 15.000 kr. pr. år. til drift og vedligehold af de to nye vej bede, hvilket finansieres af allerede afsatte midler til afledt drift på klimatilpasningsprojekterne.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at projektet godkendes, da det sikrer en mere effektiv opsamling af regnvandet og samtidig bidrager til at forbedre biodiversiteten på Frederiksberg.

Som følge af den relativt gode tilgængelighed til bilparkering i området anbefales der ikke anlagt erstatningsparkering for at kompensere for de to pladser, der nedlægges som følge af projektet.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1 - Situationsplan Segelckesvej

Bilag 2 - Femte Juni tunnel

Punkt 114: Beslutning om omdannelse af Forchhammersvej til sivegade foran Sankt Markus Kirke

05.05.05-G01-1-26

Resumé

Der har længe været ønsker fra både Sankt Markus Kirken og forvaltningen om at omdanne byrummet foran kirken og skabe væsentlige forbedringer i tilgængelighed, trafiksikkerhed, klimatilpasning og byliv. I forbindelse med at Centralkommunernes Transmissionsselskab (CTR) skal etablere ny fjernvarmeledning ved kirken, er der mulighed for, at der kan reableres med en såkaldt "sivegade", som skaber det længe ønskede byrum. Retableringen vil kunne ske inden for samme økonomiske ramme som en alternativ reetablering. Bilparkeringspladserne ved kirken bevares, og der skabes opholdsmuligheder rundt om kirken. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev bedt om at belyse eventuelle konsekvenser for antal bilparkeringspladser i området.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- godkender omdannelse af Forchhammersvej til sivegade foran Sankt Markus Kirke, som beskrevet i sagen.

Overskrift

Beslutning om omdannelse af Forchhammersvej til sivegade foran Sankt Markus Kirke

Anledning

Forvaltningen orienterede udvalget den 27. oktober 2025 om muligheder for en ændring af byrummet omkring Sankt Markus Kirke ved et meddelellespunkt.

I forbindelse med CTR's kommende etablering af en ny fjernvarmeledning på Forchhammersvej ud for Sankt Markus Kirke opstår der en særlig mulighed for at gentænke vejstrækningen mellem Svend Trøsts Vej og Carl Plougs Vej. Arbejdet med fjernvarmen medfører, at vejens niveau lokalt skal hæves med ca. 30–40 cm, idet ledningen skal krydse den rørlagte Rosenå. I forlængelse heraf har kirken et ønske om at reetablere strækningen som sivegade inden for samme økonomiske ramme som en reetablering af de nuværende forhold. En sivegade er en gade, der er indrettet på cyklister og fodgængeres præmisser, men hvor biler stadig er tilladt.

Det indstilles derfor, at strækningen omdannes til sivegade som en integreret del af reetableringen. Kirken og CTR vil afholde udgifterne hertil.

Sankt Markus Kirke har haft rådgiverfirmaet Forma til at udarbejde et forslag til visualisering af projektet, som der skal arbejdes videre med. Det er vedlagt som bilag 1. Forvaltningen vil arbejde videre detaljerne, herunder farvevalg, valg afklinker osv.

Projektet vil adressere nogle udfordringer omkring kirken i dag og samtidig tilføre området nye bymæssige kvaliteter.

Særligt kan fremhæves:

- Niveaufri adgang til kirken fremadrettet
- Forbedret trafiksikkerhed, særligt for gående og cyklister
- Et byrum, der kan rumme kirkens udendørs aktiviteter
- Forbedret håndtering af regnvand
- Nye muligheder for begrønning og opholdsmuligheder (dette vil blive undersøgt i den nærmere projektering)

Kirken har ligeledes ønsker om at ændre forholdene på bagsiden af kirken i retning mod Julius Thomsens Plads. Dette skal samtænkes med den kommende udviklingsplan for Julius Thomsens Plads jf. beslutning i budget 2026 om en sådan plan. Udviklingsplanen for Julius Thomsens Plads forventes opstartet ultimo 2026/primo 2027. Hvis Miljø- og

Trafikudvalget beslutter, at der kan arbejdes videre hermed, vil forvaltningen indgå i nærmere dialog med kirkens rådgiver omkring projektering heraf, herunder designudtryk m.v.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at strækningen på Forchhammersvej ved Sankt Markus Kirke omdannes til såkaldt "sivegade" som en integreret del af reetableringen efter nedlæggelse af ny fjernvarmeledning. Reetableringen vil skabe væsentlig bedre tilgængelighed omkring kirken, ligesom den generelt vil løfte området samtidig kan ske uden økonomiske omkostninger for kommunen.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1 - Forslag til nyt byrum ved Sankt Markus Kirke

Punkt 115: Orientering om flytning af statuen af N.J. Fjord

00.01.00-G01-173-25

Resumé

Med denne sag orienteres udvalget om status for flytning af statuen af N.J. Fjord fra den nuværende placering ved Københavns Universitet til en mere synlig placering. Kommunalbestyrelsen afsatte med budget 2026 35 t.kr. til dette, såfremt der kan indgås en aftale med universitet herom. Københavns Universitet har meldt tilbage, at de er umiddelbart positive over for idéen. Udgift til flytning af statuen og det nuværende byudstyr på stedet viser sig dog at være væsentlig højere end de afsatte midler, og der kan derfor ikke anvises finansiering til gennemførelse af flytningen af statuen.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet forvaltningen bedes undersøge, om udgifterne til flytningen kan reduceres.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

1. tager forvaltningens forslag til placering af statuen til efterretning, og
2. tager til efterretning, at udgifterne til flytningen af statuen ikke kan afholdes inden for det eksisterende budget, og forvaltningen ikke kan pege på supplerende finansiering hertil.

Overskrift

Orientering om flytning af statuen af N.J. Fjord

Anledning

Kommunalbestyrelsen vedtog med budget 2026 at afsætte 35 t.kr. til flytning af statuen af N.J. Fjord fra den nuværende placering mellem Rolighedsvej og Thorvaldsensvej til eksempelvis Helle Gotveds Plads ved Rolighedsvej tæt på N. J. Fjord Allé, såfremt der kan indgås en aftale med Københavns Universitet herom, der ejer statuen.

Forvaltningen har indledt dialog med Københavns Universitet om mulighederne for en flytning af statuen. Københavns Universitet har meldt tilbage, at de umiddelbart er positive over for idéen, og at der skal indgås en deponeringsaftale mellem kommunen og universitetet om vilkår for blandt andet ejerforhold, udlån og drift.

Statuen af N. J. Fjord stod tidligere ud for det gamle Statens Serum Institut ved Rolighedsvej, hvor Den Franske Skole ligger i dag. Statuen blev flyttet til sin nuværende placering ved universitetets forsøgslaboratorium på Rolighedsvej i forbindelse med byomdannelsen for Rolighedsvej Bycampus.

Statuen

Statuen af N. J. Fjord er udført af Aksel Hansen i 1892. Statuens høje sokkel og Fjords fremtoning gør statuen markant. Det var som grundlægger og leder af landbrugets og den danske forsøgsvirksomhed, at Fjord gjorde sin største indsats. N.J. Fjords Allé på Frederiksberg er opkaldt efter ham. Han var medlem af Frederiksbergs Skolekommission i årene 1869-1886, ledede fra 1872 som tilsynsførende udvidelsen af kommunens skolevæsen og indførte heldagsskolen på Frederiksberg.

Placering

På Helle Gotveds Plads er der allerede tanker om opstilling af en skulptur. Det daværende Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget vedtog den 26. september 2022 at give tilladelse til at opstille en skulptur på Helle Gotveds Plads, da Gotvedinstituttet har ansøgt om tilladelse til dette.

Forvaltningen har derfor undersøgt mulighederne for en anden placering, hvor statuen vil være synlig i byens rum.

Forvaltningen foreslår en placering på hjørnepladsen, hvor N. J. Fjords Allé møder Thorvaldsensvej. Universitetet er positive over forslaget til placering, da statuen vil være synlig fra indgangen til universitetets campus og Landbohøjskolens Have. Hjørnepladsen er i dag indrettet med flere typer byudstyr som cykelstativ, løbehjulsparkering, bænke og returautomat til genanvendelige kopper, der skal nedtages og flyttes til en ny placering.

Det er forvaltningens vurdering, at denne placering vil gøre statuen mere synlig i byens offentlige rum og skabe interesse om en fremtrædende historisk forsker, hvis virke var på den tidligere Landbohøjskoles forsøgslaboratorium, det nuværende Københavns Universitet på Frederiksberg.

Forvaltningen har undersøgt alternative placeringer: På hjørnepladserne, hvor N. J. Fjords Allé møder Rolighedsvej er pladsen til en statue af det format for begrænset i areal og det grønne haveanlæg midt på N. J. Fjords Allé er allerede navngivet Børge Outzes Plads.

Statuen har i flere år stået delvis skjult af stillads og utilgængelig i forbindelse med at den tilstødende bygning og parkeringsplads er blevet renoveret. Universitet har oplyst, at gårdrummets plæner og bede, hvor statuen i dag er opstillet, bliver retableret i den kommende tid, så det lille grønne haverum vil være en værdig ramme om statuen.

Økonomi

Udover flytningen af statuen skal det nuværende byudstyr nedtages og genopstilles, og der skal udarbejdes en statisk beregning for dimensionering af nyt fundament til en statue af denne vægt og størrelse. Forvaltningen har indhentet pris på flytning af byudstyr, rydning af f.eks. belægning og omlægning af pladsen om statuen, der udgør 120 t. kr. samt pris fra specialist på demontering, transport og genmontering af statuen, der udgør 365 t. kr. eksklusiv fundament. Fundament estimeres at udgøre anslået 100 t. kr. inklusiv statiske beregninger.

Den samlede udgift på alle omkostninger anslås dermed at udgøre 585 t. kr. De samlede udgifter til flytning af statuen er dermed væsentligt højere end det forvaltningen anslog i forbindelse med budgetforhandlingerne, idet estimatet blev til på baggrund af flytning af statuen af Henri Nathansen, der beløb sig til en udgift på 21.600 kr, da den formentlig var blevet påkørt. Dette projekt er imidlertid meget mindre end flytning af N. J. Fjords-statuen. Det oplyste estimat burde naturligvis have taget afsæt i den konkrete statue.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at udvalget tager orienteringen om den mulige placering samt økonomien til efterretning.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Punkt 116: Orientering om evaluering af Frederiksbergbusserne

13.05.16-G01-11-25

Resumé

Med denne sag får Miljø- og Trafikudvalget forelagt resultatet af den evaluering af Frederiksbergbusserne, som udvalget møde den 27. oktober 2025 anmodede forvaltningen om at gennemføre. Evalueringen viser, at brugere overordnet set er meget tilfredse med Frederiksbergbusserne, idet der samtidig peges på forhold, der kan forbedres.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- tog evalueringen af Frederiksbergbusserne til efterretning.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- tager evalueringen af Frederiksbergbusserne til efterretning.

Overskrift

Orientering om evaluering af Frederiksbergbusserne

Anledning

Miljø- og Trafikudvalget anmodede den 27. oktober 2025 forvaltningen om en evaluering af Frederiksbergbusserne. Det er den, forvaltningen nu har gennemført.

Frederiksbergbusserne er navnet for tre servicebuslinjer; 71, 72 og 74, der kører internt i Frederiksbergs Kommune. De tre busruter danner til sammen en ”blomst”, der kører i 30 minutters intervaller, hvor alle tre ruter starter og slutter ved Rådhuset. Busserne har til formål at gøre hele Frederiksberg tilgængelig, særligt for ældre borgere. Vedhæftet sagen er evalueringen af Frederiksbergbusserne (bilag 1), der har til formål at undersøge brugen af busserne og brugernes tilfredshed med dem.

Metode

Evalueringen er gennemført baseret på følgende:

1. En spørgeskemaundersøgelse blandt 54 brugere af Frederiksbergbusserne under deres rejse med busserne
2. En gennemgang af henvendelser, som brugere har sendt til Movia, FrederiksbergLiv, forvaltningen og borgmesteren.
3. En analyse af brugen af busserne og kvaliteten af den nuværende ruteføring baseret på passagertællinger, en kortlægning af brugernes destinationer, data for den geografiske aldersfordeling på Frederiksberg samt en kortlægning af destinationer oftest benyttet af ældre borgere.

Evalueringen tjener til at vurdere, om de nuværende ruter lever op til brugernes behov. Ydermere udgør den en baseline, der gør det muligt at evaluere på udviklingen i brug og tilfredshed med Frederiksbergbusserne, f.eks. i forbindelse med fremtidige omlægninger og effekten af, at brug af busserne gøres gratis den 28. juni 2026.

Centrale nedslag i evalueringen:

- Spørgeskemaundersøgelsen viser generelt en høj tilfredshed blandt de nuværende brugere. Næsten alle parametre, f.eks. afstanden til nærmeste stoppested og muligheden for at få en siddeplads i busserne, scorer over 4 (tilfreds) på en skala til 5. Kun tilfredsheden med muligheden for at få plads til rollator, indkøbstrolley eller lignende, hvor tilfredsheden er lavere end 4, idet den er på 3,6.
- De højeste kilder til tilfredshed er: Chaufførernes service, ruten og ”alting”. Omvendt har næsten 50 % af de adspurgte udtrykt utilfredshed med indretningen eller pladsfordelingen i bussen.

- Når brugerne bliver spurgt ind til, at busserne bliver gjort gratis fra sommeren 2026, er størstedelen glade for dette tiltag, en betydelig andel er "hverken tilfreds eller utilfreds", mens en lille andel er decideret utilfredse over tiltaget.
- Der er en vis bekymring for, at flere borgere vil benytte den gratis bus, hvilket vil give mindre plads til de ældre, der aktuelt benytter bussen.
- Analysen af Frederiksbergbussernes ruter sammenholdt med kvarterer med høj koncentration af ældre beboere og destinationer brugt af mange ældre borgere viser, at de nuværende ruteføringer har et godt match med kernemålgruppen for busserne (jf. figur 2 på side 12 i bilag 1).
- Evalueringen viser en stigning i belægningen i busserne siden seneste ruteomlægning sommeren 2025 på 6,8 procentpoint. Det er en positiv udvikling på så relativt kort tid efter seneste ruteomlægning, da det erfaringsmæssigt tager tid før brugere, venner sig til ruteomlægninger. Dette antages særligt at gælde Frederiksbergbusserne, der har en stor andel ældre brugere.
- Siden seneste ruteomlægning har 9 personer henvendt sig til forvaltningen, borgmesteren og FrederiksbergLIV vedrørende ruteomlægninger. Heraf 6 personer vedr. manglende betjening af Frederiksberg Allé, 2 vedr. manglende betjening af den nordlige del af Vodroffsvej og 1 person vedr. manglende betjening af Bülow'svej og Rosenørns Allé med Frederiksbergbus.

Evalueringen vil indgå som en del af grundlaget for forvaltningens løbende arbejde med at tilpasse Frederiksbergbusserne til brugernes behov. Samtidig vil den indgå som en baseline for forvaltningens evaluering af effekten af, at Frederiksbergbusserne pr. 28. juni 2026 bliver gratis at benytte.

Anbefaling

Det anbefales, at evalueringen af Frederiksbergbusserne tages til efterretning.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Evaluering af Frederiksbergbusserne forår 2026

Punkt 117: Orientering om "Forsøg med vejafgifter for personbiler"

05.00.00-P00-4-24

Resumé

Der har været gennemført et nationalt forsøg om vejafgifter, hvor Frederiksberg Kommune har deltaget i projektets følgegruppe. Miljø- og Trafikudvalget får med denne sag forelagt konklusionerne fra afslutningsrapporten til orientering.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget

- tog orientering om "Forsøg med vejafgifter for personbiler" til efterretning.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget

- tager orientering om "Forsøg med vejafgifter for personbiler" til efterretning.

Overskrift

Orientering om "Forsøg med vejafgifter for personbiler"

Anledning

Forsøget med vejafgifter for personbiler blev gennemført på vegne af Transportministeriet og var finansieret af Den Europæiske Union - Next EU. Forsøget blev besluttet som del af en politiske aftale om Grøn Omstilling af Vejtransporten fra december 2020. Denne aftale er indgået af Regeringen (Socialdemokratiet), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten.

Målet med forsøget var ikke at anbefale en konkret model, men at indsamle viden. Forsøgets formål var todelt og omhandlede både en praktisk afprøvning af, hvordan udrulning af vejafgifter kan gennemføres, herunder den anvendte appløsning og kontrol med nummerpladekameraer, samt at belyse bilisternes adfærd under forskellige afgiftsmodeller. Frederiksberg Kommune har deltaget i projektets følgegruppe.

Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune har udarbejdet et notat til Københavns kommune Økonomiudvalg om vejafgifter, herunder "Forsøg med vejafgifter for personbiler". Notatet indeholder også en kort beskrivelse af delafrapportering på Movias arbejde med kørselsafgifter ift. busserne. Da Frederiksberg og Københavns Kommune i vejafgiftsforsøget indgår i samme hovedstadszone, vurderes dette også relevant for Miljø- og Trafikudvalget. Introduktion til rapporten fremgår af bilag 1, mens den samlede afslutningsrapport er vedlagt som bilag 2.

Om forsøget

Forsøget blev gennemført af DTU og Sund & Bælt i perioden november 2023 til juli 2025 med ca. 2.900 deltagere. Deltagerne blev rekrutteret fra hele landet, men med en overvægt af deltagere fra områderne i og omkring Hovedstaden og Aarhus. 11 pct. var fra København og Frederiksberg kommune og 17 pct. fra Københavns omegn. Der blev testet både kilometerbaserede og minutbaserede afgiftsmodeller samt forskellige satser for disse.

For Frederiksberg er det interessant at følge de forskellige metodiske valg, idet effekterne heraf har betydning for trafikanternes valg og oplevelsen af fremkommelighed og brugen af byens rum.

Forsøgets resultater viser entydigt, at vejafgifter reducerer biltrafikken i de områder, hvor de indføres. Resultaterne peger på, at differentierede satser efter tid og sted fungerer efter hensigten, idet de kan målrettes mod at reducere trafikken på tidspunkter og steder, hvor trængslen er størst. Forskellen i effekt hænger bl.a. sammen med afgiftssatserne:

- Effekten er størst i de centrale cityzoner, herunder på Frederiksberg. Her falder biltrafikken 12-22 pct, og fremkommeligheden i bil og bus forbedres.
- I forstadszonerne er reduktionen lavere. Her falder biltrafikken typisk 7-11 pct, men også her kan forventes en forbedring af fremkommeligheden i bil og bus.

Rapporten indeholder derudover bl.a. perspektivering for implementering af vejafgifter, centrale principbeslutninger om vejafgifter, overvejelser om indfasning, tidshorisont samt uddybende viden om forøget, den tekniske løsning, beskrivelse af deltagerne (socioøkonomi, kørselsmønstre og holdninger til vejafgifter inkl. til anvendelse af provenu) samt uddybning af effekter.

For Frederiksberg er flere af resultaterne interessante, da de viser, hvordan trafikanters adfærd påvirkes af de strukturelle rammer og muligheder. Vejafgifter kan særligt være med til at give incitament til at vælge gang, cykling og kollektiv trafik frem for bil på korte og mellemlange ture. En type ture, som der er relativt mange af, på Frederiksberg og i København. Indførelse af vejafgifter kan samtidig være med til at frigøre kapacitet på de veje, hvor der ikke er et alternativ til bilen. Omvendt medfører virkemidlet en udgift for at køre i bil, som vil mærkes tydeligst i de områder, hvor en afgift formentlig vil være højest, dvs. i tæt by med trængselsudfordringer som Frederiksberg og København. Om der samlet set vil være tale om en fordyrelse af bilbrug, afhænger af, hvordan det samlede afgiftssystem relateret til bilbrug udformes.

Relation til analyser, planer og politikker

Vejafgifter som virkemiddel indgår ikke i Frederiksberg Kommunes mobilitetspolitik. Det er et virkemiddel, der kan understøtte målene i mobilitetspolitikken. Vejafgifter for personbiler har sammenhæng med kommunens klimahandleplan 2025, hvor vejafgifter nævnes under ændrede transportvaner som et muligt virkemiddel (i handling 3.1.8: Vejafgifter og nulemissionszoner).

Vejafgifter indgår desuden som scenarie i den "Tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet", som er udarbejdet af Region Hovedstaden, Københavns Kommune og KKR Hovedstaden. Miljø- og Trafikudvalget blev den 17. marts 2025 orienteret om denne rapport. Rapporten har bl.a. analyseret to scenarier for tiltag, og der er regnet på begge scenarier både med og uden kørselsafgifter. Det viste, at kørselsafgifter forstærkede effekterne i begge scenarier. Men da scenarierne indeholdt flere forskellige tiltag, kan der ikke siges, hvordan det enkelte tiltag blev påvirket af kørselsafgifter i hver af de to scenarier.

Næste skridt

Med aftale om finansloven for 2026 blev regeringen og Det Konservative Folkeparti enige om at nedsætte en hurtigt arbejdende ekspertgruppe om fremtidens bilbeskatning. Ekspertgruppen skal analysere og opstille konkrete modeller for en ny struktur for bilafgifter, herunder balancen mellem afgifter ved køb af bil (registreringsafgift) og afgifter ved brug af bil (f.eks. vejafgifter). Afrapportering ventes 2. halvår 2026. Forvaltningen vender tilbage, når der er nyt vedr. vejafgifter for personbiler.

Anbefaling

Forvaltningen anbefaler, at Miljø- og Trafikudvalget tager 2026-rapporten "Forsøg med vejafgifter for personbiler" til efterretning.

Bevillingsmæssige konsekvenser

Sagen har ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Bilag 1 - KK ØU Orientering om undersøgelser af kørselsudgifter

Bilag 2: Rapport-om-vejafgiftsforsøget-for-personbiler 16-04-26