

REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 02-11-2020

Mødedato Mandag d. 02. november 2020 kl. 18:45

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Forslag til beslutning fra rådmand Balder Mørk Andersen om udledning af spildevand.....	4
Forslag til beslutning fra rådmand Balder Mørk Andersen om navngivning af veje og pladser.....	7
Forslag til beslutning fra rådmand Laura Lindahl om løberute på Frederiksberg.....	9
Forslag til beslutning fra rådmand Lone Loklindt og forhenværende rådmand Søren Have om en in	11
Orientering om rapporten "Trafikuheld på Frederiksberg 2019"	13
Cykelsti på skoleveje.....	17
Ansøgning om etablering af ladestandere.....	22
Etablering af grøn gavl ved byrummet foran Codanhus.....	24
Strategi for ren luft 2030.....	26
Anmodning om ekspropriation Kalvebod Brygge Skybrudstunnel.....	28
Høringssvar om bekendtgørelser som følge af lovforslag om klimatilpasning.....	30
Udpegning af bevaringsværdig bygninger (1940-1972).....	33
Kirsebærtræ på Idrætsbørnehuset Ingemannsvejs legeplads.....	36

Punkt 298: Meddelelser

00.22.04-P35-4-19

Sagsfremstilling

a. Besigtigelse – Svend Trøsts Vej 5-7 – Sammenbygning af to ejendomme/nyt infill

Besigtigelse af ejendommen Svend Trøsts Vej 5-7 – sammenbygning af to ejendomme/nyt infill - foreslås berammet mandag den 9. november 2020 kl. 08.15.

Sagen behandles på udvalgsrådet den 9. november 2020.

b. Besøg på Kaptajn Johnsens Skole

Kaptajn Johnsens Skole har planer om at forbedre skolens bygninger og ønsker i den forbindelse at invitere udvalget på besøg for at se bygningerne.

Skolen har fem-seks bygninger på et lille område mellem Tårnborgevej og Lykkesholms Allé, som er omfattet af lokalplan 139, der blev vedtaget i 2005 i forbindelse med opførelsen af en ny skolebygning på Tårnborgevej 10. Skolen består af to spor fra 0. til 9. klasse og max 22 elever i hver klasse. Skolen ønsker ikke at øge elevantallet, men de ønsker at forbedre skolens fysiske forhold ved at gøre bygningerne mere tidsvarende. De vil opnå dette ved at nedrive to af bygningerne, en gul villa på Tårnborgevej 4 og en garagebygning bag denne, samt bygge en ny bygning i stedet. Tårnborgevej 4 er ikke udpeget som bevaringsværdig i lokalplanen, og den er uhensigtsmæssigt indrettet til skolens behov. De vil kunne opnå en bedre funktionalitet med en ny bygning med ca. samme volumen. Til gengæld vil skolen renovere den meget fine "Riddersalsbygning" på Tårnborgevej 6-8, som er udpeget som bevaringsværdig i lokalplanen.

Inden skolen arbejder videre med planerne, ønsker de at afklare, om en nedrivning af Tårnborgevej 4 er en mulighed, og i den forbindelse vil de invitere udvalget til en besigtigelse.

By-, Kultur- og Miljøområdet foreslår, at udvalget besigtiger skolen mandag den 30. november kl 08:15 til 08:45.

c. Ansøgninger vedrørende C.F. Richs Vej 27

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en ansøgning om tilladelse til at nedrive den eksisterende gasbetonvilla på C.F. Richs Vej 27 og opføre et nyt enfamiliehus.

Udvalget orienteres om sagen, da Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksberg (FBLF) har foreslået, at bygningen blev udpeget som bevaringsværdi med en SAVE værdi på 3.

Forvaltningen har vurderet, at villaens nuværende SAVE værdi på 5 skal fastholdes, således at bygningen ikke udpeges som bevaringsværdig.

Forvaltningen har underrettet ansøger om, at ansøgningerne om nedrivningen af den eksisterende villa og opførelsen af den nye skal forelægges for by- og miljøudvalget.

Det forventes, at der i løbet af november afholdes møde om sagen med deltagelse af stadsarkitekten.

Punkt 299: Forslag til beslutning fra rådmand Balder Mørk Andersen om udledning af spildevand

09.00.00-G01-33-20

Resume

Rådmand Balder Mørk Andersen har fremsat forslag om at arbejde målrettet med at begrænse udledningen af urensset spildevand i Øresund, herunder spildevandsplan 2019-2031 skal genåbnes for at vurdere om mål og tiltag er tilstrækkelige. Spildevandsplanen indeholder ambitiøse mål med en række indsatser koordineret i tæt samarbejde med øvrige interessenter. På kortere sigt vil indsatserne føre til markant færre overløb og et stærkt forbedret vandmiljø i Øresund. By-, kultur og miljøområdet skal tage stilling til om forslaget skal tiltrædes.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at forslaget ikke tiltrædes, idet den eksisterende spildevandsplan 2019-2031 allerede understøtter ambitiøse mål og indsatser, der bidrager til et stærkt forbedret vandmiljø.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 22. juni 2020 følgende forslag fra rådmand Balder Mørk Andersen om udledning af spildevand.

"SF foreslår, at Frederiksberg Kommune beslutter at arbejde målrettet på at begrænse udledningen af urensset spildevand i Øresund.

Begrundelse:

Det viser sig nu, at udledningen af urensset spildevand i Øresund er på et langt større niveau, end de fleste har været bevidste om. Frederiksberg bærer en del af ansvaret for dette og bør gøre alt, hvad der er muligt, for at medvirke til at begrænse forureningen af Øresund, som har ført til dødszoner på havbunden, hvor et såkaldt svovlbakterie-liglagen opstår, fordi der er for meget kvælstof og fosfor i havet, hvilket medfører iltvind og deraf følgende skader på den samlede biodiversitet.

I lyset af situationen opfordrer SF til, at Frederiksberg Kommunes Spildevandsplan genåbnes, for at det kan vurderes, om mål og tiltag er tilstrækkelige, og om der i samarbejde med København og andre kommuner skal tages nye initiativer til at mindske den samlede udledning af urensset spildevand i Øresund."

Bemærkninger til forslaget

Kommunalbestyrelsen har den 2. december 2019 vedtaget Spildevandsplan 2019-2031. Planen indeholder ambitiøse mål samt en række indsatser, der allerede på kortere sigt forventes at føre til et stærkt forbedret vandmiljø i Øresund. Indsatserne er koordineret og defineret i tæt samarbejde med øvrige interessenter, herunder særligt BIOFOS, Københavns Kommune, HOFOR og Frederiksberg Forsyning. Med gennemførelse af alle indsatserne i spildevandsplanen følger også en væsentlig stigning i vandtaksten, idet taksten firedobles frem mod 2030.

Selve indsatserne – om at forbedre vandkvaliteten i Øresund – er i betydelig grad defineret ud fra statens vandområdeplaner, der fastsætter krav til kvaliteten af vandmiljøet. Vandområdeplanerne forpligter også kommunerne til at gennemføre tiltag, der reducerer antallet og mængden af spildevandsudledninger og er udarbejdet ud fra EU's vandrammedirektiv. Vandområderne er inddelt i fem forskellige kvalitetsklasser herunder høj, god, moderat, ringe og dårlig økologisk tilstand, der dækker over biologisk og kemisk kvalitet. Øresund defineres som "ringe økologisk tilstand" og skal ifølge direktivet opnå "god økologisk tilstand" allerede i 2027. Udledningerne skal derfor forventeligt reduceres med bl.a. 240 tons kvælstof svarende til 20 % af udledningen i dag i perioden frem til 2027.

Københavns og Frederiksberg Kommuner har iøvrigt politiske målsætninger om at forbedre badevandskvaliteten i Københavns Havn og Øresund med yderligere indsatser, hvilket også har positiv betydning på vandmiljøet. På Frederiksberg er der ingen lokale vandområder, der modtager udløb eller overløb fra kloaksystemet. Al afledning fra kloaksystemet foregår til Københavns Kommune i et fælleskommunalt kloaksystem, hvorfra der er udledning til hav, kystvande via renseanlæg eller overløb. Alt spildevand fra Frederiksberg ledes til renseanlæggene Lynetten og Damhusåen, som har udledning til Øresund.

Mål og indsatser i spildevandsplan 2019 – 2031

På nuværende tidspunkt har Frederiksberg Kommune følgende mål og strategier med tilhørende indsatser i

spildevandsplan 2019 – 2031, der bidrager særdeles positivt til at opnå et forbedret vandmiljø i Øresund:

1. Frederiksberg Kommune vil bidrage til opfyldelsen af statens vandområdeplanlægning for hovedvandoplandene Køge Bugt og Øresund ved at reducere kvælstofudledningen fra renseanlæggene og fra relevante overløb samt forbedre styringen af kloaksystemet via deltagelse i strategiske samarbejder fx samstyring. Dertil følger analysearbejde om fremtidige renseanlæg i hovedstaden

Indsatsen opnås i væsentlig grad i regi af BIOFOS (Frederiksberg Kloak A/S's ejerandel udgør 8,1 %), hvor renseanlæggene Lynetten og Damhusåen skal optimeres og udbygges i overensstemmelse med BIOFOS' 2025 Strategi. Renseanlæggene udbygges i perioden fra 2015 til 2027, da belastningen på anlæggene de senere år er steget mærkbart som følge af befolkningstilvækst, et ændret klima m.v. Den stigende belastning med en større mængde regn- og spildevand fører til overløb, når rensningsanlæggenes kapacitet overskrides, eller anlæggenes renseevne risikerer nedbrud. I sådanne situationer bliver spildevandet efter den mekaniske rensning (forrensning) "bypassset" til recipienten. Bypass sker til Øresund – nogle år mere end 50 gange årligt. Til trods herfor er det vigtigt at understrege, at BIOFOS allerede i dag har en meget høj rensningsgrad af spildevandet og overholder alle gældende myndighedskrav jf. vedlagte redegørelse fra BIOFOS.

Strategien har betydelig miljømæssig effekt, idet udledningen til Øresund mindskes, så der på årsbasis udledes 35 % mindre kvælstof og 50 % mindre fosfor i 2027 sammenlignet med i dag. Mængden af bypasset urensset spildevand forventes således at blive reduceret med helt op til 80-90 %.

Samtidigt har BIOFOS igangsat et digitalt projekt kaldet samstyring, hvor Frederiksberg Forsyning medvirker sammen med 7 øvrige forsyninger om at sikre en bedre og mere intelligent styring af det samlede skybrud- og spildevandssystem i hovedstaden. Det forventes at føre til en mindre belastning af renseanlæggene.

BIOFOS har desuden igangsat et analysearbejde om de fremtidige renseanlæg i Hovedstaden. Her indgår mulighederne for en flytning og samling af renseanlæggene på bl.a. et evt. kommende Avedøre Holme. Analysen rækker frem til 2075 og indeholder bl.a. strategiske overvejelser om en styrket miljø- og klimamæssig indsats.

2. Frederiksberg Kommune vil aflaste kloaksystemet med 30 % regnvand ved bl.a. at gennemføre mere end 200 skybrudsprojekter med tilhørende spildevandstekniske anlæg og skybrudstunneller over en 20 årig periode (2037) Generelt vil aflastningen af kloaksystemet bidrage til en lavere hydraulisk belastning hos BIOFOS og føre til færre overløb fra kloakken. Målet om afkobling af 30 % regnvand er blevet fremsat i klimatilpasningsplan 2012 med en implementeringsperiode på 100 år, men med Spildevandsplan 2019 – 2031 er målet fremrykket således, at det gennemføres over en markant kortere periode på 30 år. Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Forsyning er i gang med udviklingen af en regnvandsplan, der vil afdække, hvordan målet om 30 % afkobling af regnvand fra spildevandssystemet nås inden for perioden. Et forslag til plan forventes at kunne forelægges udvalget i 2021 og vil kunne medføre et tillæg til spildevandsplanen med flere indsatser.

3. Frederiksberg Kommune vil samarbejde med Københavns Kommune m.fl. om at:

- begrænse kystnære overløb,
- undersøge muligheder for at benytte skybrudstunneller til hverdagsregn m.m.,
- rense afkoblet og separeret regnvand,
- reducere udledningen af næringsstoffer til havnen.

Af hensyn til badevandskvalitet og vandområdeplanerne planlægger Københavns Kommune at gennemføre yderligere tiltag til reduktion af særligt de kystnære overløb, hvortil Frederiksberg også udleder spildevand. I et samarbejde mellem Frederiksberg og Københavns Kommuner, Frederiksberg Kloak A/S og HOFOR arbejdes der derfor på, at antallet af overløb reduceres på kort sigt ved at fremme anlæg af større forsinkelsesbassiner ved Belvedere (Sydhavnen) og ved Kalveboderne (Gåsebækrenden). Endvidere undersøges mulighederne for at anvende de kommende skybrudstunneller til hverdagsregn og evt. fortyndet spildevand, hvilket vil føre til færre overløb til recipient. Det vil også blive undersøgt om regnvand – der afkobles eller separeres – forinden skal gennemgå rensning, og der vil blive opstillet fælles miljøretningslinjer for afledning.

By-, kultur- og miljøområdet vurdering

Det er by-, kultur- og miljøområdet vurdering, at Frederiksberg Kommune med Spildevandsplan 2019-2031 allerede har sat et meget højt ambitionsniveau for at mindske den samlede udledning af urensset spildevand i Øresund og dermed forbedre vandmiljøet. Spildevandsplanen efterlever statens vandområdeplaners skærpede krav til forbedring af miljøet i perioden fra 2021 til 2027 og højner niveauet ved at bidrage til at opnå badevandskvalitet i Københavns Havn. Med målrettede indsatser – herunder afkobling af regnvand, skybrudssikring og tæt samarbejde med BIOFOS, kommuner og forsyningerne i oplandet, om bedre styring af kloakken, udbygning af renseanlæg og etablering af fælles forsinkelsesbassiner – vil vandmiljøet i Øresund blive stærkt forbedret – også på kortere sigt. Den eksisterende Spildevandsplan 2019-2031 understøtter således i høj grad allerede i dag indsatser og initiativer, der vil føre til et forbedret vandmiljø i Øresund.

Økonomi

Forslaget har i sig selv ingen økonomisk konsekvens.

Udgifterne til udbygning af renseanlæg og skybrudsikring og bedre spildevandsrensning er anslået i Spildevandsplan 2019-2031. Der er foretaget et estimat for takstudviklingen for planperioden, og den forventes at betyde, at vandaflædningsafgiften stiger med en faktor fire frem mod 2030. Dette betyder, at den forventede udgift for en familie i 2030, der bor i lejlighed på Frederiksberg med et vandforbrug på 80 m³ årligt vil være ca. 4.250 kr. inkl. moms (mod 1.099 kr. i dag). For en familie i egen (villa)bolig med et vandforbrug på ca. 170 m³ pr. år, vil udgiften være ca. 9.000 kr. pr. år (mod 2.355 kr. i dag). Stigningen er overvejende relateret til kommunalbestyrelsens tidligere beslutning i 2015/2016 om at etablere et skybrudsystem på Frederiksberg til i alt ca. 2,2 mia. kr.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By-, og Miljøområdet, M, K

Bilag

Redegørelse_BIOFOS.pdf

Spildevandsplan

Punkt 300: Forslag til beslutning fra rådmand Balder Mørk Andersen om navngivning af veje og pladser

05.01.00-G01-40-20

Resume

Rådmand Balder Mørk Andersen har fremsat forslag om, at konkrete forslag til navngivelser af veje og pladser tidligst udvalgsbehandles to år efter, at den pågældende person er afdød ved døden. By- kultur- og miljøområdet anbefaler, at den fysiske navngivning af en lokalitet efter en afdød person tidligst kan ske et år efter, at den pågældende person er afdød ved døden. Forvaltningen vurderer, at et års moratorietid vil respektere hensynet til de efterladte til den pågældende person samtidigt med, at navngivningen kan forberedes og evt. besluttet i by- og miljøudvalget, samt søges reserveret i Dansk AdresseRegister.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes i en tillempet form, idet "Retningslinjer for navngivning af pladser og veje i Frederiksberg Kommune" i punkt 3, under principper for navngivning, suppleres med "Anvendelse af plads- eller vejnavne der refererer til personer, må tidligst ske et år efter, at den pågældende person er afdød ved døden".

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes i en tillempet form, idet "Retningslinjer for navngivning af pladser og veje i Frederiksberg Kommune" i punkt 3, under principper for navngivning, suppleres med "Anvendelse af plads- eller vejnavne der refererer til personer, må tidligst ske et år efter, at den pågældende person er afdød ved døden".

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 24. august 2020 følgende forslag til beslutning fra rådmand Balder Mørk Andersen om navngivning af veje og pladser.

"SF foreslår, at Frederiksberg Kommune beslutter, at konkrete forslag til navngivelser af veje og pladser tidligst udvalgsbehandles to år efter, at den pågældende person er afdød ved døden

Begrundelse:

SF ønsker med forslaget som det første at sikre, at der ikke træffes forhastede og underbelyste beslutninger om navngivelser, samt for det andet at sikre den rette politiske værdighed i processen, herunder at de efterladte kan høres inden et givent forslag overføres til kommunens 'Plads- og Vejnavnebank'.

Forslagets gennemførelse betinger en ændring af kommunens "Retningslinjer for navngivning af pladser og veje i Frederiksberg Kommune".

Bemærkninger til forslaget

By-, kultur- og miljøområdet finder det hensigtsmæssigt, at der indføres en "ventetid" - en såkaldt moratorietid - før en lokalitet kan opkaldes efter en afdød person. I moratorietiden har forvaltningen mulighed for at forberede en potentiel navngivning, der i "ventetiden" tillige kan forelægges by- og miljøudvalget, med henblik på at reservere navnet i Dansk AdresseRegister (DAR).

Vejnavnenævnet i Københavns Kommune er bundet af en moratorietid på et år. By-, kultur- og miljøområdet anbefaler, at der i Frederiksberg Kommune indføres en tilsvarende moratorietid før navngivningen af en lokalitet effektueres. I 'Retningslinjer for navngivning af pladser og veje i Frederiksberg Kommune' er det i punkt 3, under principper for navngivning, beskrevet at: "Der anvendes ikke plads- eller vejnavne der refererer til nulevende personer". Denne bestemmelse foreslår forvaltningen suppleret med: "Anvendelse af plads- eller vejnavne, der refererer til personer, må tidligst ske et år efter, at den pågældende person er afdød ved døden." Med denne formulering vil den fysiske navngivning tidligst ske efter et års moratorietid, men forud herfor kan navngivningen forberedes og evt. drøftes og besluttet i by- og miljøudvalget, samt søges reserveret i DAR.

By-, kultur- og miljørådets vurdering

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at en moratorietid på et år før effektivering af navngivning efter personer, vil kunne sikre en forvaltningsmæssig og politisk proces, der respekterer hensynet til de efterladte til den pågældende person.

Økonomi

Nej

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget, m, k

Bilag

Regler for navngivning af pladser og veje på Frederiksberg

Punkt 301: Forslag til beslutning fra rådmand Laura Lindahl om løberute på Frederiksberg

04.00.00-G01-81-20

Resume

Rådmand Laura Lindahl har stillet forslag om etablering af en løberute på Frederiksberg, der skal være opgraderet med kilometeranvisning og vandposter langs ruten, ligesom løberuten udelukkende skal være forbeholdt løbere.

På baggrund af, at der i Budgetaftalen 2021-2022 er prioriteret at etablere en eller flere løberuter på Frederiksberg, arbejder forvaltningen med forslag til opgradering og synliggørelse af forskellige løberuter ud fra de muligheder, der allerede findes. Det anbefales dog ikke fra forvaltningens side, at løberuterne udelukkende forbeholdes løberne som foreslået.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at forslag om etablering af en løberute på Frederiksberg tiltrædes med henvisning til Budgetaftale 2020-2021.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at forslag om etablering af en løberute på Frederiksberg tiltrædes med henvisning til Budgetaftale 2020-2021.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 24. august 2020 følgende forslag til beslutning fra rådmand Laura Lindahl om løberute på Frederiksberg.

"Motivation:

Under coronakrisen i foråret 2020 blev løb kortvarigt forbudt i Frederiksberg Have. Det vakte glæde hos mange af dem, der elsker deres gåture i Frederiksberg Have, og som ofte oplever løberne som generende. Det frustrerede samtidig byens løbere, der nu manglede deres smukke, grønne oase at løbe i.

Motion er vigtigt – for sundheden og for livskvaliteten. Det betyder meget for mange mennesker på Frederiksberg at kunne komme ud og røre sig – der er mange forskellige præferencer, herunder nogen der foretrækker gåture og andre der foretrækker løbeture. I en geografisk lille kommune som Frederiksberg, hvor vi lever tæt på hinanden, kan det være vanskeligt at tilgodese de mange (ofte modstridende) hensyn. Til de gående, der nyder roen i Frederiksberg Have, til fritidsløberne, der løber i ny og næ for at holde formen, og til dem, der intenst træner op til maraton.

Forslag:

Det må være ambitionen, at Frederiksberg med respekt for alle forsøger at rumme de forskellige behov og derfor foreslås det, at vi etablerer en egentlig løberute på Frederiksberg, som kun er forbeholdt løbere.

Ruten bør være afgrænset af den grønne cykelsti og strække sig i en cirkel på minimum 5 km med indgang flere steder i kommunen. Ruten skal være oplyst, så den trygt kan bruges, når det er mørkt, og det kan overvejes, om der skal skiltes med kilometer ved indgangene, samt opstilles vandposter på ruten, ligesom vi bør undersøge mulighederne for et blødere underlag end asfalt.

Denne rute vil være at foretrække for løberne og således tilgodese både løbernes behov, samtidig med at det vil kunne give mere ro i Frederiksberg Have til gåture."

Bemærkninger til forslaget

I Frederiksberg Kommunes Budgetaftale 2021-2022 er det prioriteret at etablere løberuter på Frederiksberg: "Løb er en nem og fleksibel motionsform. Partierne er derfor enige om at etablere en eller flere løberuter på Frederiksberg, som kan anspore til løb i hele byen. Ruterne kan understøttes af bl.a. vandposter og slå vejen forbi de små åbne motionspladser og øvrige idrætsfaciliteter på Frederiksberg." Forvaltningen arbejder på baggrund heraf med forslag til opgradering og synliggørelse af forskellige løberuter ud fra de muligheder, der allerede findes jf. vedlagte kortskitse.

På Frederiksberg vil det, efter forvaltningens opfattelse, ikke være hensigtsmæssigt at reservere en længere løberute, der kun er forbeholdt løbere. Derimod kan det oplyses, at der allerede findes flere muligheder for, at løbere kan anvende ruter på Frederiksberg, der dog samtidigt anvendes af gående, som det er tilfældet langs Den Grønne Sti og i Grøndalsengen. I

Søndermarken er der tilmed etableret en løberute med interaktivt løbelys. Denne rute er præcis 2,5 km lang, hvorved to omgange netop giver en rute på 5 km, som mange løbere efterspørger.

By-, kultur og miljøområdets vurdering:

By-, kultur- og miljøområdet ser gode muligheder i at etablere løberuter af forskellig længde på Frederiksberg. Ruterne vil dog ikke hensigtsmæssigt kun kunne forbeholdes løberne som foreslået i beslutningsforslaget.

Økonomi

Nej

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget, m, k

Bilag

Løberuter - Rundstrækninger - Yderrute 14 km, østlig rute 8 km, vestlig rute 10 km

Punkt 302: Forslag til beslutning fra rådmand Lone Loklindt og forhenværende rådmand Søren Have om en indsats for at fremme elcykel som alternativ til bil

05.00.00-G01-95-20

Resume

Rådmand Lone Loklindt og forhenværende rådmand Søren Have har stillet forslag om, at der på Frederiksberg laves en elcykel-indsats, som kan måle sig med elbil-indsatsen. Formålet er ikke at få flere fra almindelig cykel til elcykel, men at fremme et godt alternativ til de Frederiksbergborgere, som p.t. pendler 5-20 km med bil eller kollektiv transport.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at forslaget tiltrædes, således at der på Frederiksberg laves en elcykel-indsats, som kan måle sig med vores elbil-indsats. Ikke for at få flere fra almindelig cykel til elcykel, men for at fremme et godt alternativ til de Frederiksbergborgere, som p.t. pendler 5-20 km med bil eller kollektiv transport.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at forslaget tiltrædes, idet en elcykelindsats retter sig mod en ordning med udlån af elcykler via cykelhandlere i Frederiksberg Kommune, der kan indgå i disponeringen af de afsatte midler til cykelparkering i Budget 2021

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 11. maj 2020 følgende forslag fra rådmand Lone Loklindt og forhenværende rådmand Søren Have om en indsats for at fremme elcykel som alternativ til bil.

"Beslutningsforslag:

Vi foreslår, at vi på Frederiksberg laver en elcykel-indsats, som kan måle sig med vores elbil-indsats. Ikke for at få flere fra almindelig cykel til elcykel, men for at fremme et godt alternativ til de Frederiksberg-borgere, som p.t. pendler 5-20 km med bil eller kollektiv transport.

Initiativet kunne tænkes ind i planerne for svømmehalskvarteret eller andre projekter og eksempelvis inkludere: 2-årigt forsøg med omdannelse af en parkeringsplads til aflåst, overdækket el(lad)cykelparkering, inkl. strøm til ladning, til borgere i målgruppen

Deltagelse i test-en-elcykel i regi af Gate21 (igen, sidst var vist i 2014)

Kampagner/events, i samarbejde med lokale cykelforhandlere og Cyklistforbundet

... og hvad forvaltningen ellers måtte foreslå.

Motivation:

Undersøgelser og hidtidige erfaringer viser et stort potentiale i el-cykling.

Se eksempelvis Vejdirektoratets rapport: <https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-12/El-cykelundersøgelse.pdf>

Og med øget fokus på sundhedsmæssige risici ved kollektiv transport bliver (el)(lad)cyklen et endnu vigtigere alternativ, da vi hverken af trængsels- eller klima/miljømæssige grunde har brug for flere personbiler i byen. Se f.eks.

<https://www.berlingske.dk/danmark/forsker-vi-er-paa-vej-mod-en-periode-man-kunne-kalde-tilbage-til-bilen>

Som det fremgår af Vejdirektoratets undersøgelse at brugen af elcykler (se ovennævnte), så er en af barriererne sikker parkering. Det er en særlig udfordring for borgere i lejlighed, som ofte ikke har sikker parkering, og som så må slæbe cyklen ind i gården og batteri op i lejligheden.

Vi foreslår, at vi på Frederiksberg laver en el-cyklings-indsats, som kan måle sig med vores elbil-indsats. Ikke for at få flere fra almindelig cykel til elcykel, men for at fremme et godt alternativ til de Frederiksberg-borgere som p.t. pendler 5-20 km med bil eller kollektiv transport."

Bemærkninger til forslaget

I Danmark udgør elcykler ca. 8% af det samlede antal cykler (ca. 376.000 elcyklister), og 10% har overvejet at anskaffe en elcykel (ca. 432.000 potentielt nye) jf. Vejdirektoratets rapport, som der er henvist til i forslaget. Potentialet for flere

elcyklister er altså til stede. I rapporten er der fokuseret på eksisterende elcyklister, og for dem fylder ulemperne ved en elcykel væsentlig mindre end fordelene. En af de ulemper der dog peges på er, at man ikke altid kan låse cyklen godt nok og man dermed ikke er tryk, når man forlader den.

Aflåsning af el-cykler

I forhold til forslaget om omdannelse af en parkeringsplads til aflåst, overdækket el(lad)cykelparkering med mulighed for opladning, er det forvaltningens vurdering, at opladning ikke er et væsentligt element for elcyklisterne, da det foregår ved, at de tager batteriet med sig, og oplader det hjemme eller på arbejdspladsen. Det kan desuden også reducere risikoen for tyveri af cyklen, at batteriet tages med. Den væsentligste udfordring for elcyklisterne er som nævnt ovenfor risikoen for, at cyklen bliver stjålet. Etablering af aflåst cykelparkering på offentlige arealer vil medføre administration af ordningen, da der, lig de aflåste cykelparkeringer, der findes ved stationer, skal gives adgang til brugerne. Ofte er der et abonnement tilknyttet anvendelsen af den aflåste cykelparkering. Alternativt skal cykelparkeringen være opdelt, så der kun er adgang til en plads, som man kan låse af med sin egen lås. Den vil alle kunne benytte, ikke kun elcyklister.

Der kan også arbejdes med opsætning af byudstyr, som man kan låse sin cykel fast til. Pt. findes der ikke så mange fastlåsningsstativer på markedet, men forvaltningen vil som opfølgning på cykelparkeringsanalysen teste et på Fasanvej Station. Stativet skal gerne være så robust, at det markant reducerer risikoen for, at cyklen bliver stjålet, ligesom det også kan give elcyklisten mulighed for at låse sin cykel med to låse, hvoraf den ene er til en fast genstand, som nogle forsikringsselskaber kræver. Afhængigt af resultatet af forsøget vil der kunne opsættes fastlåsningsstativer andre steder i kommunen, f.eks. i forbindelse med større arbejdspladser, hvor der kan være flere elcyklister. Fastlåsningsstativerne vil kunne skiltes med 'Forbeholdt elcykler', men vil nok også realistisk set blive anvendt til almindelige cykler.

Herudover deltog Frederiksberg Kommune i Test en Elcykel i perioden 2013-2016, hvor borgere i kommunen med mere end fem kilometer til arbejde fik mulighed for at låne en elcykel i tre måneder. Den ordning, der eksisterer i dag gennem Moving People er, at ti medarbejdere i en virksomhed kan låne en elcykel i fire uger. Virksomheden betaler 12.000 kr. for dette.

En anden mulighed er at Frederiksberg Kommune i samarbejde med nogle cykelhandlere på Frederiksberg udlåner cykler til borgere, hvor der f.eks. stilles krav til, at man er i arbejde, minimumsafstand til arbejde, alder og hvilken transportform, man normalt anvender. Det har man med succes gjort gennem 10 år i Randers Kommune, hvor der er 17 cykler til rådighed hos to cykelhandlere. Cyklerne udlånes i to måneder, og efterfølgende køber ca. 20% af deltagerne en elcykel.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

På baggrund af forvaltningens erfaringer samt indhentning af andre kommuners erfaringer, vurderer forvaltningen ikke, at elcyklister eller kommende elcyklister efterspørger lademuligheder i byrummet, sådan som elbilister efterspørger elladestander. Cyklens batteri tages med og lades op enten i hjemmet eller på arbejde. Hvis formålet er at få bilister og brugere af den kollektive trafik til at (overveje at) skifte til elcykel er det derimod vigtigt, at der er en mulighed for at prøve en elcykel, hvilket flere studier og forsøg har vist. I Moving Peoples ordning for virksomheder er det cirka hver tredje, der køber en elcykel, efter at de har prøvet det af. Det er derfor forvaltningens vurdering, at en indsats hvor der gives mulighed for at låne en elcykel i en periode, vil være med til at skærpe interessen og valget af en el-cykel.

Forvaltningen vurderer herudover, at når man først har erhvervet sig en elcykel, betyder muligheden for ekstra fastlåsning en hel del - særligt når ens forsikring stiller krav om det. I henhold til Cykelparkeringsanalyse 2020 skal der etableres supplerende mulighed for fastlåsning af cykler ved fem trafikale knudepunkter frem mod 2025. Afprøvningen af et fastlåsningsstativ på Fasanvej Station er første skridt mod at finde et produkt, der kan anvendes flere steder på Frederiksberg. Hvis forsøget giver gode resultater bør det overvejes at etablere flere fastlåsningsmuligheder for el-cykler i kommunen.

Økonomi

Forsøget med fastlåsning afholdes indenfor de allerede disponerede midler til cykelparkering. Der er ikke umiddelbart midler i det kommende budget til en ordning, hvor man kan teste en el-cykel, men det kan overvejes at anvende cykelparkeringsmidler, hvis der ønskes en elcykel-udlånsordning. Dette kan indgå i den fremtidige disponering af midlerne fra 2021 og frem. Der skal dog gøres opmærksom på, at det på by- og miljøudvalgets møde den 10. august blev besluttet, at der skal etableres 1200 nye cykelparkeringspladser frem mod 2025, hvilket de afsatte midler til cykelparkering i budgettet primært relaterer sig til.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og Miljøudvalget, m, k

Punkt 303: Orientering om rapporten "Trafikuheld på Frederiksberg 2019"

05.13.00-G01-15-19

Resume

Frederiksberg Kommune udgiver hvert år en rapport over de trafikuheld, der er sket i det forrige kalenderår. Rapporten for 2019 er nu udarbejdet og forelægges by- og miljøudvalget til orientering. Udviklingen i 2019 har i forhold til 2018 været positiv, idet der var 42 dræbte eller tilskadekomne i 2019 mod 51 i 2018. Det samlede antal tilskadekomne i 2019 ligger dog over målsætningen, så det fortsat forventes, at den overordnede målsætning om, at antallet af dræbte og tilskadekomne, som minimum, skal være halveret fra 2010 til 2020, ikke opnås. Det er fortsat cyklister, der kommer oftest til skade i trafikken men der har dog været et lille fald i antallet af tilskadekomne cyklister fra 2018 til 2019.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om rapporten Trafikuheld på Frederiksberg 2019 til efterretning.

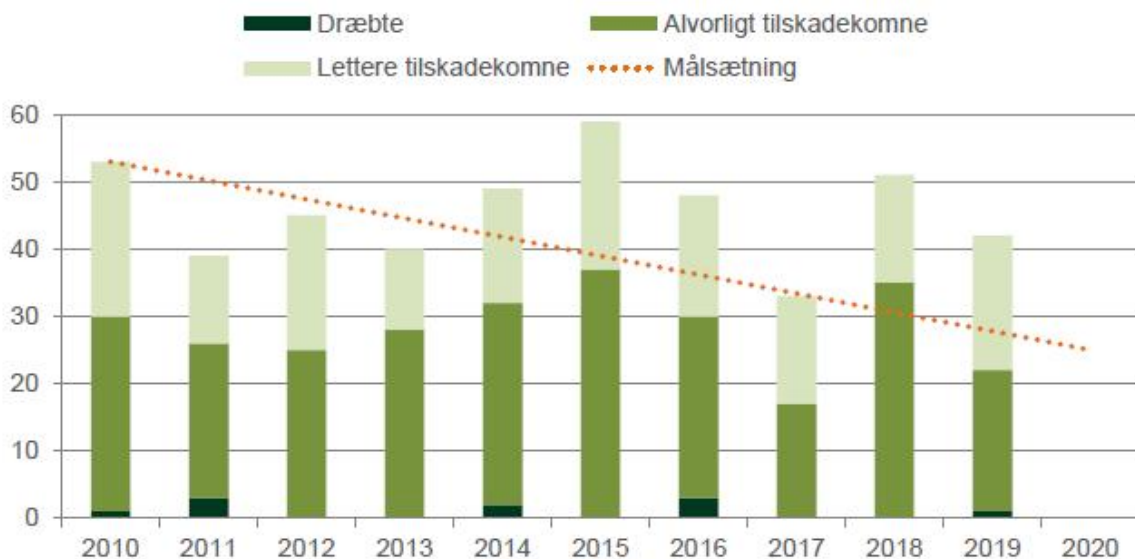
Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,
at orienteringen om rapporten Trafikuheld på Frederiksberg 2019 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Hovedkonklusioner fra uheldsrapporten 2019

I 2019 blev der registreret i alt 315 trafikuheld på kommunens veje. Af disse var 40 med personskaade, med i alt 42 tilskadekomne. De tilskadekomne var fordelt med 1 dræbt, 21 alvorligt tilskadekomne og 20 lettere tilskadekomne. I 2018, hvor der skete 241 trafikuheld, var de tilsvarende tal: 0 dræbte, 35 alvorligt tilskadekomne og 16 lettere tilskadekomne, ialt 51 tilskadekomne. Så på trods af flere trafikuheld er der sket et fald i det samlede antal tilskadekomne med 9. Men selvom der er sket et fald fra 2018 til 2019, ligger antallet af tilskadekomne fortsat over målsætningen, hvilket gør det svært at nå målsætningen om en halvering af antallet af tilskadekomne fra 2010 til udgangen af 2020.



Hvem kommer til skade?

Den overordnede fordeling af de tilskadekomne i trafikken er således:

Bilister: 19%

Cyklister: 64%

Fodgængere: 12%

Øvrige: 5%

Fordelt på aldersgrupper er fordelingen:

Under 25 år: 10 personer.

25- 69 år: 29 personer.

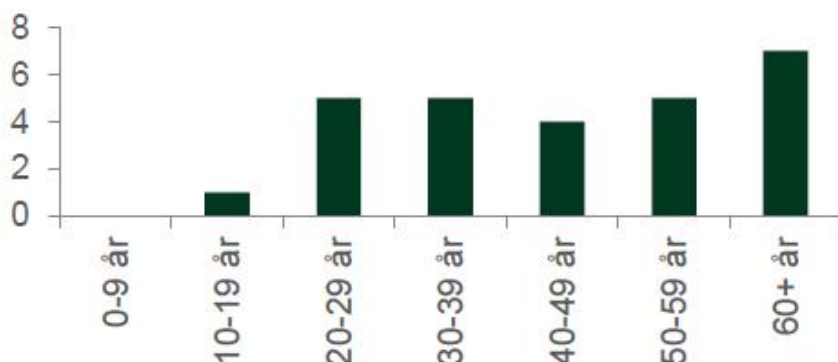
Over 69 år: 3 personer.

Blandt de tilskadekomne udgjorde mænd 55%, mod 60% på landsplan.

Cyklister - en særlig udfordring

Cyklister er klart den største gruppe trafikanter, der kommer til skade i trafikken. I 2019 udgjorde de således ca. 64% af alle tilskadekomne. Af figuren herunder ses det, at det var i gruppen over 60 år, at flest kommer til skade i 2019. En mulig forklaring på det kan være den stigende brug af el-cykel, som især er populær i ældregruppen. Blandt de tilskadekomne cyklister udgjorde brugere af el-cykler således 11% i 2019.

Aldersfordeling af tilskadekomne cyklister



Cyklister kommer oftest til skade i situationer, hvor modparten er en bilist. Disse situationer udgjorde i 2019 næsten halvdelen (46%) af uheld med cyklister. Men også andelen af uheld, hvor modparten er en anden cyklist er relativ høj, da disse uheld udgør 27% af uheldene. Når bilisten er modpart, er det typisk uheld, hvor en bilist svinger til venstre ind foran cyklisten (410-uheld) eller uheld med åbne bildøre (740-uheld).

Fodgængere

Fodgængere udgjorde 12% af de tilskadekomne, hvilket stort set svarer til landsgennemsnittet. De seneste år er der sket en positiv udvikling i antallet af tilskadekomne fodgængere, således er antallet faldet i de seneste 3 år.

Fodgængere kommer hyppigst til skade i kryds og ved krydsning af veje på lige stræk. Den oftest forekommende situation er, at fodgængerer træder ud foran en bil, der kommer fra venstre side. I 2019 var der været et enkelt dødsuheld, hvor en ældre mand krydsede vejen, hvor der ikke var et krydsningspunkt, og blev ramt af en bil, der foretog et venstresving, med lav fart, fra en sidevej.

Hvor kommer de fleste til skade?

Hovedparten af uheldene på Frederiksberg sker i kryds. I 2019 udgjorde krydsuheld 47% (102 uheld) af alle uheld, mod 49% i 2018. Af de 102 uheld i 2019, var 21 med personskade, hvor 23 personer kom til skade, fordelt med 1 dræbt, 11 alvorligt tilskadekomne og 11 lettere tilskadekomne. Blandt de tilskadekomne i krydsuheld var der 15 cyklister, 4 bilister, 2 fodgængere og 2 MC- eller knallertkørere.

Hvilke uheldstyper forekommer oftest

De typiske uheldstyper i 2019, som især gælder uheld med cyklister, er venstresving ind foran modkørende (410)-uheld og påkørsel af åben bildør (740-uheld). I 2019 udgjorde disse uheldstyper mere en halvdelen af alle uheld med personskade.

Set over den seneste 5-års periode er de hyppigst forekommende uheld:

- 740-uheld: Åben bildør
- 410-uheld: Venstresving ind foran modkørende
- 312-uheld: Højresving ind foran medkørende

Tidligere var højresvingsuheld én af de hyppigst forekommende uheldstyper, men antallet af uheld er faldet de sidste par år, hvilket formentlig kan forklares med både landsdækkende kampagner og den megen medieomtale om faren ved netop denne situation.

Hastighed

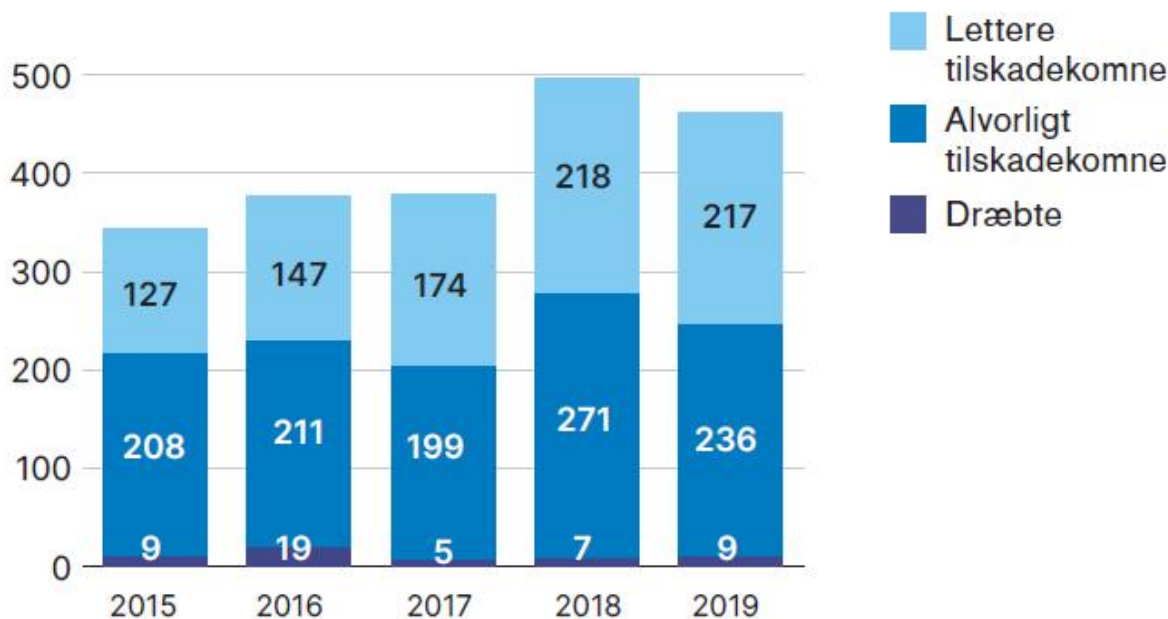
Der har de seneste år været meget fokus på kørsel med høj hastighed og egentlig vanvidsbilisme. Mange borgere melder ind med oplevelser om, at der køres for stærkt, hvilket skaber stor utryghed.

Af de officielle uheldsdata er hastighed dog ikke en årsag til de trafikuheld, der sker på Frederiksberg. Hastighedsdæmpende tiltag kan derfor ikke forventes at bidrage til at nedbringe uheldstallet væsentligt, men kan naturligvis være tryghedsskabende.

Trafikuheld fordelt på politikredse

Vejdirektoratet har i oktober 2020 udgivet den årlige rapport "Ulykkestal fordelt på politikredse - Status for trafikulykker 2019" (bilag 2). Frederiksberg tilhører Københavns politikreds, hvortil også kommunerne København, Tårnby og Dragør hører under. De 4 kommuner i politikredsen tegner sig samlet for 13,6% af befolkningen, 15,7% af det samlede antal personskadeulykker, men "kun" 4,5% af de trafikdræbte. Det sidste formentlig forklaret med, at mange trafikdrab sker i åbent land, hvor hastigheden er højere end i byerne.

Af nedenstående tabel ses udviklingen i antallet af dræbte og tilskadekomne i den seneste 5-års periode (2015-2019), hvor især 2018 var et år med mange dræbte og tilskadekomne. Men også 2019 ligger som det næsthøjeste år i perioden.



Set i forhold til dræbte og tilskadekomne på landsplan er det i politikredsen især fodgængere og cyklister, der kommer til skade. Således udgjorde de 3 ud af 4 i 2019. Ser man alene på cyklister var andelen af dræbte og tilskadekomne hele 58% i politikredsen mod 28% på landsplan. I politikredsen er især andelen af ulykker med fodgængere og ulykker ved svingning væsentligt højere end på landsplan.

Set i forhold til alder er især gruppen 55-64 år overrepræsenteret, idet de udgjorde 9% af befolkningen, men udgjorde 14% af de dræbte og tilskadekomne, hvilket også er højere en landsgennemsnittet.

Andelen af spiritusulykker lå i 2019 på 9% af alle personskadeulykker, hvilket stort set svarer til andelen på landsplan, der i 2019 udgjorde 10%.

Datagrundlaget

Den årlige rapport over trafikuheld er alene udarbejdet på grundlag af de trafikuheld, hvor politiet har været til stede og optage rapport. Det er velkendt, at disse uheld kun udgør en lille del af alle de uheld der sker. Der er således et relativt stort mørketal, som ofte dækker over mindre uheld, hvor skadens omfang har gjort, at de implicerede ikke har valgt at tilkalde politiet. Ålborg Universitet har i juni 2020 udgivet rapporten "Estimering af personskader efter trafikulykker i Danmark baseret på selvrapportering". Undersøgelsen er baseret på 5.532 repræsentative danskeres udsagn. Fra rapporten er det værd at bemærke, at i forhold til det officielle antal tilskadekomne, der ligger i omegnen af 3.000 om året, anslår undersøgelsen, at det rigtige tal snarere er godt 85.000, der kommer til skade i trafikken i en grad, der gør, at de tager på akutmodtagelser, til egen læge eller til vagtlægen.

I prioriteringen af de kommunale indsatser omkring bedre trafiksikkerhed, er der derfor behov for at få skabt et endnu bedre datagrundlag end det kommunerne råder over i dag, så anvendelsen af midler til trafiksikkerhed anvendes endnu bedre og i overensstemmelse med, hvad der faktisk sker. Frederiksberg Kommune deltager derfor i et tværkommunalt samarbejde, der skal søge at tilvejebringe et mere omfattende datagrundlag til brug for kommunernes trafiksikkerhedsarbejde.

By-, kultur- og miljøområdet vurdering

Forvaltningen vurderer og anbefaler, at fokus fortsat bør være på cyklisters færden i trafikken. Skal den negative udvikling ændres i positiv retning, vil det være nødvendigt både at have fokus på cyklisters adfærd og på de steder, hvor der kan være behov for fysiske ændringer af forholdene, herunder særligt ændringer i signalregulerede kryds. Specifikt bør fokus naturligt være på de uheldssituationer, der hyppigst forekommer, nemlig venstresving ind foran modkørende og åbne bildøre. I 2020 er der gennemført kampagner rettet mod både venlige bilister og venlige cyklister, for at skabe særlig opmærksomhed på uheld ved kryds og i forbindelse med åbne bildøre. I 2021 er der tillige afsat knap 0,5 mio. kr. til cykelsikkerhed og -parkering.

Det er fortsat forvaltningens anbefaling, at gennemførelse af fysiske ændringer bør gå hånd i hånd med adfærdskampagner, for derved at skabe endnu mere opmærksomhed på de udfordringer der er, hvor risikoen for at komme til skade er størst og hvilke situationer man som trafikant, og særligt som cyklist, bør undgå.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser, men stedfæstelse, bearbejdning og afrapportering af uheldsdata beløber sig til ca. 100.000 kr., der er afholdt via de afsatte midler på trafiksikkerhedspuljen.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget

Bilag

Trafikuheld_Frederiksberg_2019_v3.pdf

Politikredsrapport_2019.pdf

Punkt 304: Cykelsti på skoleveje

05.04.00-P20-1-20

Resume

I sagen forelægges, til by- og miljøudvalgets beslutning, forslag til udpegning af de større skoleveje, hvor der i de kommende år skal etableres cykelsti eller cykelbane. Ligeledes forelægges forslag til hvilken strækning, der først skal have cykelsti eller cykelbane.

Sagen forelægges undervisningsudvalget til orientering.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at forslag til etablering af cykelstier på større skoleveje godkendes for så vidt angår forvaltningens forslag for 2021 og 2022,
2. at projektet vedrørende Grøndalsruten udskydes til 2022, og at udgifterne svarende til 600.000 kr. afholdes inden for rammen i 2022,
3. at der disponeres 4,0 mio. kr. i 2021 samt 5,0 mio. kr. i 2022 finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb,
4. at forvaltningen i en senere sag forelægger forslag til etablering af cykelstier på større skoleveje i 2023 og årene herefter.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller til by- og miljøudvalget,

1. at forslag til bruttoliste over større skoleveje, hvor der de kommende år skal etableres cykelsti eller cykelbane godkendes,
2. at by- og miljøudvalget udpeger den første strækning, hvor der skal etableres cykelsti eller cykelbane med anlægsstart i 2021,
3. at der disponeres 4,0 mio. kr. finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2021,
4. at projektet vedrørende Grøndalsruten udskydes til 2022, og at udgifterne svarende til 600.000 kr. afholdes inden for rammen i 2022.

By-, kultur- og miljøområdet indstiller til undervisningsudvalget,

5. at sagen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Frederiksberg har en målsætning om, at der skal være cykelstier eller cykelbaner på alle trafikveje inden udgangen af 2020. Efter anlæg af cykelstier på trafikvejene rettes der fra 2021 fokus på at etablere cykelstier eller cykelbaner på skoleveje og andre veje, hvor der færdes mange børn. Målet er at øge trygheden og trafikssikkerheden og dermed øge antallet af borgere og skolebørn, som vælger at tage cyklen.

Frederiksberg skal være en trafikssikker by at færdes i, og det er i aftalen om Frederiksberg Kommunes budget besluttet, at der skal igangsættes etablering af cykelstier eller cykelbaner på skoleveje og andre veje, hvor der færdes mange børn, idet der i følge sidste års budgetaftale er ønske om, at Vodroffsvej og Jens Jessens Vej skal løses først. For alle projekter vurderes muligheden for at etablere cykelfaciliteter både som cykelbane og cykelstier, idet målet er at nå en etablering på de større skoleveje, så hurtigt som muligt. Der er i budget 2021 til formålet afsat 4 mio. kr. i 2021, 5 mio. kr. i 2022, 6,5 mio. kr. i 2023 og 6,5 mio. kr. i 2024.

Forvaltningen har på tværs af områderne (by-, kultur og miljøområdet og børne- og ungeområdet) udarbejdet et forslag til udpegning af de strækninger, som vurderes som bedst egnede, og hvor der med fordel kan etableres cykelsti eller cykelbane for at øge trafikssikkerheden og trygheden. Udpegningen af de enkelte strækninger er primært baseret på følgende kriterier:

- 1: En relativ stor mængde bil- og cykeltrafik
 - 2: En nærhed til privatskoler og folkeskoler
 - 3: Vejens bredde og dermed de fysiske muligheder for at etablere cykelsti eller cykelbane på strækningen
- Der er registreret få eller ingen cyklistuheld på de i forslaget udpegede strækninger, og der er forfar ikke noget der tyder på, at de i forslaget udpegede strækninger har et trafikssikkerhedsproblem.
- Det skal bemærkes, at mange veje omkring de enkelte skoler allerede i dag har cykelsti eller cykelbane. Ligeledes bør det bemærkes, at andre løsningsforslag som eksempelvis etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger eller cykelgader også kan være en mulighed for at skabe en tryk cykelforbindelse. Denne type tiltag vil eksempelvis kunne anvendes på strækninger, som er så smalle, at det ikke er muligt at etablere cykelsti eller cykelbane - eller på strækninger, hvor antallet af bilparkeringspladser ikke ønskes reduceret.

Forvaltningen har foretaget en overordnet screening af vejene omkring de enkelte skoler, for dermed at kunne danne et overblik over konsekvenserne ved at etablere cykelsti eller cykelbane på de enkelte strækninger samt anslået pris. Screeningen har resulteret i det i efterfølgende tabel angivne forslag til udpegning af strækninger. Der er ikke tale om en prioriteret rækkefølge - ud over strækningerne Vodroffsvej og Jens Jessens Vej, idet der i følge budgetforliget 2020 er ønske om, at disse to strækninger skal løses først. Da Vodroffsvej er den længste - og dermed også den dyreste strækning, er den opdelt i mindre etaper for at give flere valgmuligheder - eksempelvis strækningerne nord og syd for Danasvej. Det skal bemærkes, at vurderingen af prisen for de enkelte strækninger er på et overordnet plan ud fra det nuværende vidensgrundlag. Yderligere kvalificering heraf - og af konsekvenserne for bilparkeringspladser og træer mv. - forudsætter i givet fald en detailprojektering, der er tids- og ressourcekrævende, og som derfor på nuværende tidspunkt ikke er udført. Når detailprojektering er udført for den strækning, hvor det besluttes at der skal etableres cykelsti/cykelbane - vil udvalget få forelagt en stauts, herunder konsekvenserne for antallet af bilparkeringspladser.

Vejnavn	Skoler	Antal elever	Biltrafik pr. døgn (ÅDT)	Skønnet reduktion i antal bilparkeringspladser	Skønnet konsekvens for antal træer	Anslået pris [mio. kr]
Vodroffsvej (hele strækningen)	Skolen Ved Søerne	699	7.300	200 stk. (dobbeltrittet trafik) eller 20-30 stk. (ensretning af vejen)	0	Cykelsti: 18,5 Cykelbane: 14,0
Vodroffsvej (fra Rosenørns Allé til Danasvej)	Skolen Ved Søerne	699	7.300	100 stk. (dobbeltrittet trafik) eller 10-15 stk. (ensretning af vejen)	0	Cykelsti: 8,5 Cykelbane: 6,0
Vodroffsvej (fra Danasvej til Gammel Kongevej)	Skolen Ved Søerne	699	7.300	100 stk. (dobbeltrittet trafik) eller 10-15 stk. (ensretning af vejen)	0	Cykelsti: 10,0 Cykelbane: 8,0
Vodroffsvej (fra Danasvej til Vodroffs Tværgade)	Skolen Ved Søerne	699	7.300	42 stk. (dobbeltrittet trafik) Det vil ikke være hensigtsmæssigt at ensrette en så lille del af Vodroffsvej	0	Cykelsti: 5,0 Cykelbane: 4,0
Jens Jessens Vej	Søndermarksskolen Johannesskolen	836 677	2.500	45-55 stk.	0	Cykelsti: 7,5 Cykelbane: 5,6
Troels-Lunds Vej	Søndermarksskolen Johannesskolen	836 677	1.600	50-90 stk.	0	Cykelsti: 7,0 Cykelbane: 3,5
Hoffmeyersvej (fra Peter Bangs Vej til Troels-Lunds Vej)	Søndermarksskolen Johannesskolen	836 677	750	40-75 stk.	0	Cykelsti: 7,4 Cykelbane: 1,5

Hollændervej	Ny Hollænderskolen	960	1.100	40-50 stk.	- 10-15 stk.	Cykelsti: 6,7 Cykelbane: 5
La Cours Vej	Skolen på La Cours Vej	769	550	55-100 stk.	- 15-20 stk.	Cykelsti: 6,8 Cykelbane: 4
Stæhr Johansens Vej	Skolen på La Cours Vej	769	Ingen data	10-15 stk.	- 5-15 stk.	Cykelsti: 4 Cykelbane: 3
Emil Chr. Hansens Vej	Skolen på La Cours Vej	769	800	0 stk.	0	Cykelsti: 4,5 Cykelbane: 3,4
Mariendalsvej (fra Nordre Fasanvej til Duevej)	Skolen på Duevej	847	1.200	20-25 stk.	0-5	Cykelsti: 1,6 Cykelbane: 1,4

Forslag til strækninger ses også på vedlagte kortbilag.

Vurdering af Vodroffsvej og Jens Jessens Vej:

Kommunalbestyrelsen har i budgetforliget for 2020 fremlagt ønske om at prioritere Vodroffsvej og Jens Jessens Vej. Vodroffsvej er en central cykelstiforbindelse på tværs af byen, og er den strækning på Frederiksberg uden cykelsti eller cykelbane, hvor der kører flest cyklister. Antallet af cyklister på Vodroffsvej kan sammenlignes med veje som Finsensvej, Bülowsvej og Vesterbrogade. Dertil kommer, at Vodroffsvej er bred og med forholdsvis meget biltrafik. Forvaltningen anbefaler, at der etableres cykelstier og ikke cykelbaner, da cykelstier giver størst trafiksikkerhed, mest tryghed og det bedste serviceniveau. Desuden reduceres risikoen for ulovlig og uhensigtsmæssig parkering på cykelstier fremfor på cykelbane. Grundet en relativ stor mængde bil- og cykeltrafik vurderer forvaltningen, at der med tiden bør etableres cykelstier på hele Vodroffsvej, og at Vodroffsvej - eller en delstrækning heraf - vælges som den første strækning, hvor der skal etableres cykelstier. Forvaltningen vurderer, at besparelsen ved at etablere cykelbaner i stedet for cykelsti er forholdsvis lille, da begge løsninger bl.a. kræver, at fortovet i begge sider af vejen skal indsnævres. Forvaltningen vurderer, at hovedparten af bilparkeringspladserne langs Vodroffsvej kan bevares, hvis vejen ensrettes. En nærmere trafikal analyse af konsekvenserne ved en ensretning vil indgå, når by- og miljøudvalget skal tage stilling til den endelige løsning for Vodroffsvej.

I forslag til bruttoliste er Vodroffsvej den længste strækning, og er dermed også den dyreste strækning. Etablering af cykelsti på hele Vodroffsvej forventes at koste ca. 18,5 mio. kr. Det er dog muligt at opdele Vodroffsvej i mindre etaper, for ikke at bruge de næste 3-4 års budget på Vodroffsvej:

- 1: Nord: Vodroffsvej mellem Rosenørns Allé og Danasvej (410 m)
- 2: Syd: Vodroffsvej mellem Danasvej og Gammel Kongevej (510 m)
- 3: Midt: Vodroffsvej mellem Danasvej og Vodroffs Tværgade (260 m)

Forvaltningen har været i kontakt med Skolen Ved Søerne, som er positiv indstillet for cykelstier på Vodroffsvej, da flere af skolens børn bruger vejen til skole. Skolen vurderer i lighed med forvaltningen, at der er flest skolebørn på strækningen mellem Danasvej og Vodroffs Tværgade (Midt), da denne delstrækning er i direkte forbindelse med Niels Ebbesens Vej og ligger tættest på skolen. Forvaltningen vurderer, at en ensretning på en så lille del af strækningen og midt på Vodroffsvej vil kunne give anledning til forvirring og uhensigtsmæssig adfærd og sandsynligvis øge trafikken på nogle af de mindre veje i området. Opretholdes dobbeltrettet trafik på strækningen mellem Danasvej og Vodroffs Tværgade vil det betyde nedlæggelse af ca. 42 bilparkeringspladser. Der er i dette område en del etagebyggeri, hvilket vil give øget pres på de tilbageværende bilparkeringspladser i området.

Hvis der er ønske om at etablere cykelsti eller cykelbane og samtidigt bevare hovedparten af bilparkeringspladserne, er det nødvendigt at ensrette Vodroffsvej. På grund af ensretningen er det uhensigtsmæssigt at opdele Vodroffsvej i andre eller mindre delstrækninger end delstrækningerne henholdsvis nord og syd for Danasvej. I så fald anbefaler forvaltningen, at der etableres cykelsti eller cykelbane på den sydlige delstrækning fra Danasvej til Gammel Kongevej (Syd), da denne forbinder Niels Ebbesens Vej, hvor Skolen Ved Søerne er placeret. Det er forvaltningens vurdering, at der er flest cyklister på den sydlige strækning sammenlignet med strækningen nord for Danasvej. Der er ikke kendskab til det præcise antal af børn og skoleelever, som benytter strækningen.

I løbet af 2021 påbegyndes etableringen af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel, som skal være med til at sikre byen mod oversvømmelser i forbindelse med skybrud. Skybrudstunnelen skal anlægges fra krydset Vodroffsvej/Gammel Kongevej,

under Kødbyen og ud til Kalvebod Brygge, hvor opsamlet skybrudsvand ledes ud i havnen. Hvis det ønskes at etablere cykelsti på strækningen mellem Danasvej og Vodroffsvej, er det derfor nødvendigt at koordinere med dette arbejde således, at anlægget af cykelsti på de sidste 50 m af Vodroffsvej færdiggøres i forlængelse af, at arbejdet med skybrudstunnelen er færdigt.

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. Derudover er der forholdsvis meget biltrafik på strækningen, og cykelstier eller cykelbaner vil være med til at øge cyklisternes sikkerhed og tryghed. I øjeblikket er Ingeborggården ved at blive ombygget og udvidet, og Frederiksberg Forsyning skal i de kommende 2 år til at klimasikre hele området, hvilket bl.a. medfører opgravning på Jens Jessens Vej. Forvaltningen anbefaler derfor, at etablering af cykelsti eller cykelbane koordineres med disse to projekter og planlægges i forlængelse af færdiggørelsen af disse. Ingeborggården forventes på nuværende tidspunkt at være udført i 2024, og Frederiksberg Forsyning forventer at afslutte deres klimasikringsprojekt af området inden 2023.

Koordinering med øvrige projekter

Cykelstiprojekterne på skolevejene bør så vidt muligt koordineres med de øvrige projekter i byen. Eksempler på koordinering kan være:

1: Cykelstierne på Jens Jessens Vej bør ikke igangsættes, før Ingeborggården er færdigbygget og området er klimasikret

2: Cykelstierne på Emil Chr. Hansensvej og Stæhr Johansens Vej skal koordineres med etablering af plejecenteret Søndervang

3: Cykelstierne på Vodroffsvej skal koordineres i forhold til eventuel kommende udskiftning af kloaken og anlæg af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel

4: Cykelstierne skal koordineres i forhold til planlagte skybrudsprojekter Grøndalsruten

By- og miljøudvalget vedtog på mødet den 15. juni 2020, at en del af stiforbindelsen Grøndalsruten (ca. 75 m) finansieres af puljen til cykelstier på skoleveje, såfremt Københavns Kommune beslutter at etablere sin del af ruten. Københavns Kommune har i deres budget for 2021 ikke afsat penge til deres del af Grøndalsruten, hvorfor Frederiksberg Kommune heller ikke anlægger sin del, da det ikke vil give en sammenhængende rute. Udgifterne til Grøndalsruten på Frederiksberg foreslås derfor udskudt til 2022, samt at udgifterne svarende til 600.000 kr. afholdes inden for rammen i 2022, såfremt Københavns Kommune beslutter at etablere sin del af strækningen i 2022.

By-, kultur- og miljøområdet vurderer

En fortsat udbygningen af cykelstinettet vil gøre byen og skolevejene mere trygge og trafiksikre at færdes i. Flere cykelstier vil øge antallet af borgere og skolebørn, som vælger at tage cyklen, og dermed bidrage til at gøre Frederiksberg til Danmarks mest cyklende by. Vodroffsvej er den strækning på Frederiksberg uden cykelsti eller cykelbane, hvor der kører flest cyklister. Forvaltningen anbefaler, at der på Vodroffsvej etableres cykelstier og ikke cykelbaner, da cykelstier giver størst trafiksikkerhed, mest tryghed og det bedste serviceniveau. Forvaltningen vurderer derfor, at Vodroffsvej er det mest hensigtsmæssige sted at starte med anlæg af cykelstier på skoleveje. Forvaltningen anbefaler, at der i først omgang etableres cykelsti på den sydlige delstrækning fra Danasvej til Gammel Kongevej, da denne forbinder Niels Ebbesens Vej, hvor Skolen Ved Søerne er placeret - men også, at der med tiden bør etableres cykelstier på hele Vodroffsvej. For at bevare antallet af bilparkeringspladser langs Vodroffsvej anbefaler forvaltningen, at den pågældende strækning af Vodroffsvej også ensrettes. En nærmere trafikal analyse af konsekvenserne ved en ensretning af Vodroffsvej vil i så fald indgå, når by- og miljøudvalget skal tage stilling til den endelige løsning for Vodroffsvej.

Økonomi

Der er i budget 2021 afsat følgende midler:

2021: 4,0 mio. kr.

2022: 5,0 mio. kr.

2023: 6,5 mio. kr.

2024: 6,5 mio. kr.

Der er i budget 2021 afsat 4,0 mio. kr. Såfremt indstillingen tiltrædes disponeres som beskrevet i sagen.

Forvaltningen foreslår følgende fordeling og prioritering:

År	2021	2022	2023	2024	I alt
Budget	4,0 mio	5,0 mio	6,5 mio	6,5 mio	
Vodroffsvej (fra Danasvej til Gammel Kongevej)	4,0 mio	4,4 mio	1,6 mio		10,0 mio
Cykelsti og ensretning					

Jens Jessens Vej Cykelsti og dobbeltrettet trafik	4,9 mio	2,6 mio	7,5 mio
Stæhr Johansens Vej Cykelsti og dobbeltrettet trafik		4,0 mio	4,0 mio
Grøndalsruten	0,6 mio		0,6 mio

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og miljøudvalget, undervisningsudvalget

Bilag

Kort, Cykelstier på skoleveje

Bev. - Overordnet disponering trafiksikkerhedspuljen 2021

Punkt 305: Ansøgning om etablering af ladestandere

05.14.12-G01-6-20

Resume

Ladeoperatøren Clever har ansøgt Frederiksberg Kommune om at etablere ladestandere på 24 nye lokationer med i alt 184 udtag i løbet af 2021-2022. De mange opstillinger vil i høj grad være med til at indfri målet om ladegaranti på 250 meter. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om der kan gives tilladelse til det ansøgte.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at give tilladelse til det ansøgte, idet forvaltningen blev anmodet om at fremme etablering af flere lynladere, herunder ved de ansøgte lokationer.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der gives tilladelse til det ansøgte.

Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning fra Clever A/S, som ønsker at opsætte ladestandere til elbiler på 24 nye lokationer med i alt 184 udtag i løbet af 2021-2022.

På Frederiksberg er der i oktober 2020 71 ladestandere på offentlig vej med i alt 132 tilhørende parkeringspladser (kort over ladestandere er vedlagt som bilag 1 side 1).

Clever A/S driver på nuværende tidspunkt 37 af disse ladestandere, som er placeret på 11 forskellige lokaliteter, mens E.on har de øvrige lokationer. Clever A/S er herudover i gang med at etablere 27 ladestandere, som er placeret på otte forskellige lokaliteter.

Clever A/S har ansøgt om tilladelse til opsætning af et yderligere antal ladestandere. Der ansøges om ialt 24 nye lokationer på følgende steder (lokationer samt antal ladestandere og udtag fremgår ligeledes af bilag 1):

- Amalievej 17: 4 standere og 8 udtag
- Godhåbsvænget 12: 4 standere og 8 udtag
- Moltkesvej 24-28 + 30-24: 4 standere og 8 udtag
- Lauritz Sørensens Vej 20: 4 standere og 8 udtag
- Hoffmeyersvej 7-1: 4 standere og 8 udtag
- Joakim Larsens Vej: 4 standere og 8 udtag
- Bag Søndermarken 25: 4 standere og 8 udtag
- Kammasvej 45: 3 standere og 6 udtag
- Henrik Steffens Vej 1B: 4 standere og 8 udtag
- Forchhammersvej 29-31: 4 standere og 8 udtag
- Ingemannsvej 25: 3 standere og 6 udtag
- Fuglevangsvej 10: 4 standere og 8 udtag
- La Cours Vej (ved Dalgas Have 14): 4 standere og 8 udtag
- Orla Lehmanns Vej 2: 4 standere og 8 udtag
- Dronning Olgas Vej 2: 4 standere og 8 udtag
- Bogøvej 7: 3 standere og 6 udtag
- Forhåbningsholms Allé 27: 4 standere og 8 udtag
- Prinsesse Maries Allé 13: 3 standere og 6 udtag
- Ane Katrines Vej 4: 4 standere og 8 udtag
- H.V. Nyholms Vej 13: 4 standere og 8 udtag
- Martensens Allé 13: 4 standere og 8 udtag
- Wilkensvej 30: 4 standere og 8 udtag
- Bakkegårds Allé 1: 4 standere og 8 udtag
- Sagasvej 4: 4 standere og 8 udtag

En del af de ansøgte steder er baseret på ønsker fra borgere i området.

Kommunalbestyrelsen vedtog i januar 2019 elbilstrategien Frederiksberg – Elbilby nr. 1, hvor en af målsætningerne omhandler afstanden til ladestandere fra etagebyggeri.

I budgettet for 2021 er kravet til afstanden til ladestandere skærpet i forhold til elbilstrategien således, at der skal sikres lademulighed inden for højst 250 meter fra alle boliger på Frederiksberg inden udgangen af 2021. Opsætning af de ansøgte ladestandere vil bidrage til at imødekomme dette mål.

Endvidere indeholder elbilstrategien en 2030-målsætning for den private bilpark om, at 20 procent af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in hybridbiler. Etablering af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur forventes at understøtte denne omstilling.

Elbilstrategien indeholder endvidere målsætning om, at der skal reserveres parkeringspladser til elbiler svarende til 1,5 gange antallet af indregistrerede elbiler og plugin-hybridbiler på Frederiksberg pr. 1. januar i det gældende år. Dette antal er i budget 2021 udvidet med 75 yderligere parkeringspladser til klimavenlig parkering, der skal reserveres over hele byen til delebiler og elbiler. Det ansøgte bidrager således i 2021-2022 med 184 parkeringspladser med lademulighed til el-biler til at opfylde målsætningerne.

Parkering med el-biler er i dag gratis i parkeringszonen. Parkering for elbiler er tidsbegrænset til tre timer mellem kl. 09.00 og kl. 20.00 på hverdage og om lørdagen. Pladsen uden for de ovennævnte tidsrum er fortsat reserveret til elbiler, dog uden tidsbegrænsning. Der må på de reserverede pladser, derfor kun parkeres elbiler.

Hvis udvalget giver tilladelse til det ansøgte, vil tilladelsen til ladestanderne indeholde de eksisterende vilkår til operatøren, som blev besluttet af by- og miljøudvalget den 23. marts 2015 med eventuelt nødvendige tilpasninger, og de opsatte ladestandere vil overholde kommunens designkrav.

By-, kultur- og miljøområdet vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at ansøgningen om opsætning af elbilladestandere på Frederiksberg ligger godt i tråd med målene i elbilstrategien, herunder kommunens ambition om at være elbilby nr. 1, samt ambitionen i Budget 2021 om at skabe ladegaranti inden for hver 250 meter. Ligesom der reserveres parkeringsmuligheder for el-biler. Forvaltningen kan derfor anbefale, at ansøgningen imødekommes. Det er desuden forvaltningens vurdering, at de 24 udpegede lokationer er velvalgte, og at det er fysisk muligt at etablere ladestandere her.

Økonomi

Udgifter til etablering og drift af ladestandere afholdes af operatøren Clever A/S. Udgifter til skilte og afmærkning afholdes af Frederiksberg Kommune, og disse udgifter vurderes at kunne afholdes af midlerne, der er afsat til opfyldelse af ladegarantien i Budget 2021. En disponeringssag herom forelægges for udvalget på et senere tidspunkt.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget

Bilag

Frederiksberg kommune_Lokationsforslag til ladestandere_Rev. 20-10-2020

Punkt 306: Etablering af grøn gavl ved byrummet foran Codanhus

04.01.00-G01-337-18

Resume

By-, kultur- og miljøområdet foreslår, at der etableres en grøn plantevæg ved forpladsen til Codanhus, på sydgavlen af ejendommen Vodroffsvej 5. Foruden den æstetiske forskønnelse af lokalområdet, vil den foreslåede plantevæg bl.a. kunne reducere støjniveauet i byrummet og bidrage til at mindske varmeeffekten og følgerne af skybrudshændelser i området. Den foreslåede plantevæg vil have særlig æstetisk værdi for byrummet tæt ved kommunegrænsen, hvor den, ligesom gavlen ved Ågade, vil kunne signalere velkommen til det grønne Frederiksberg.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at der etableres grøn plantegavl ved forpladsen til Codanhus, på sydgavlen af ejendommen Vodroffsvej 5,
2. at der meddeles anlægsbevilling på 0,670 mio. kr. til etablering af grøn gavl ved forpladsen til Codanhus, finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet i 2020.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller

1. at der etableres grøn plantegavl ved forpladsen til Codanhus, på sydgavlen af ejendommen Vodroffsvej 5,
2. at der meddeles anlægsbevilling på 0,670 mio. kr. til etablering af grøn gavl ved forpladsen til Codanhus, finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet i 2020.

Sagsfremstilling

På budget 2020 er der afsat midler til initiativer, der mindsker varmeeffekten som for eksempel ved etablering af grønne gavle og tage samt til tiltag, der samtidig forøger biodiversiteten.

By-, kultur- og miljøområdet foreslår, at der etableres en grøn gavl ved den østlige kommunegrænse Vodroffsvej / Gammel Kongevej. Den grønne væg, der monteres ved forpladsen til Codanhus, på sydgavlen af ejendommen Vodroffsvej 5, udføres i samme høje kvalitet som den grønne gavl, der i 2018 blev monteret på ejendommen Mariendalsvej 2 ved Ågade. Den foreslåede plantegavl vil dække et areal på ca 190 m² - ca. tre gange større end gavlen ved Ågade.

Foruden den æstetiske forskønnelse af lokalområdet, vil den foreslåede plantevæg ved Vodroffsvej kunne bidrage til at mindske varmeeffekten og reducere støjniveauet i byrummet. Herudover vil den grønne væg, der bl.a. vandes med vand direkte fra tagrenden, kunne bidrage til at mindske følgerne af skybrudshændelser i området.

Ejerne af ejendommen Vodroffsvej 5 er positivt indstillede ift. etablering af den grønne klimavæg, og forvaltningen har indhentet tilbud på opsætning og vedligeholdelse af en grøn gavl fra de firmaer, der monterer den specielle, kassette-baserede plantevæg. Den billigste pris er modtaget fra firmaet Optimus Anlæg A/S, der også monterede og vedligeholder den grønne væg ved Ågade.

Forvaltningen har været i dialog med reklamefirmaet, der fremover vil kunne forestå den omfattende drift af plantekassettevæggen, der vedrører udgift til justering af beplantning, gødskning, vedligehold af forsyningsledninger m.v. Driftsudgiften vil blive finansieret af reklameindtægt fra den indbyggede reklameflade på gavlen. Som det er tilfældet ved Ågade gavlen vil der fra forvaltningens side blive stillet krav til sikring af lødigheden i reklamerne, der vises på gavlen. Tilsvarende vil det blive sikret, at ejeren af gavlen forestår tilfredsstillende vedligeholdelse af det grønne element i byrummet.

Herudover er der indgået aftaler med ejeren af ejendommen, der, hvis projektet gennemføres, stiller nødvendige rørforinger, lokale til pumpeenhed m.v. til rådighed for driftsentreprenøren.

By-, kultur- og miljørådets vurdering

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at etablering af den grønne gavl vil give et bidrag til at mindske varmeeffekten og øge biodiversiteten i nærområdet. Samtidigt vil plantevæggen bidrage til at mindske følgerne af skybrudshændelser i området. Den foreslåede gavl på Vodroffsvej vil herudover have særlig æstetisk værdi for byrummet tæt ved kommunegrænsen, hvor den, ligesom gavlen ved Ågade, vil kunne signalere velkommen til det grønne Frederiksberg.

Økonomi

Der er afsat i alt 1,08 mio. kr. til etablering af grønne gavle i 2020. Heraf er der anlægsbevilget 330.000 kr. Såfremt indstillingen tiltrædes bevilges 670.000 kr. finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2020. Den samlede anlægsbevilling

er herefter 1,0 mio. kr.

Udgift til etablering af grøn gavl på ejendommen Vodroffsvej 5, jf. indhente de tilbud:..... 951.350 kr.

Udgift til indledende undersøgelse af bygningsgavlens trækstyrke samt uforudseelige udgifter: 48.650 kr.

Samlet udgift:..... 1.000.000 kr.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og miljøudvalget, M, K

Bilag

Grøn gavl ved Ågade

Visualisering af grøn gavl på ejendommen Vodroffsvej 5

Grøn væg Vodroffsvej 5, Planteplan

Bev. - Grøn gavl ved byrummet foran Codanhus

Punkt 307: Strategi for ren luft 2030

09.10.12-G01-1-18

Resume

By- og miljøudvalget vedtog på mødet den 21. september 2021 at færdiggøre forslaget til Strategi for Ren Luft 2030 med de besluttede ændringer. By-, kultur-, og miljøområdet har på den baggrund udarbejdet et revideret forslag, som forelægges til godkendelse og udsendelse i høring. Desuden skal udvalget tage stilling til, om Regering/Folketing, i forbindelse med høringen, skal tilskrives.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at forslag til Strategi for Ren Luft 2030 – med de foretagne ændringer – godkendes og sendes i høring,
2. at Regering/Folketing tilskrives, jf. udkast til brev, i forbindelse med høringen.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at forslag til Strategi for Ren Luft 2030 – med de foretagne ændringer – godkendes og sendes i høring,
2. hvorvidt Regering/Folketing skal tilskrives, jf. udkast til brev, i forbindelse med høringen.

Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget vedtog på mødet den 21. september 2020, ”at færdiggøre forslag til Strategi for Ren luft 2030, idet der i strategien medtages udvidelse af miljøzonen med persondieslbiler, hvor krav til udslip fra lette dieselkøretøjer ændres fra Euronorm 5 til Euronorm 5b, en skærpet indsats over for brændeovnsforurening og fremrykning af mål for eldrevne busser fra idag 2030 til 2025, jf. budgetforliget, samt at der skrives til regeringen og folkettinget med henblik på opfordring til ny statslig lovgivning, som muliggør realisering af visse af strategiens centrale indsatser.”

By-, kultur-, og miljøområdet har på baggrund af drøftelserne i by-, og miljøudvalget udarbejdet et revideret forslag til Strategi for Ren Luft 2030. Der er på baggrund af drøftelserne foretaget følgende ændringer/tilføjelser i det reviderede forslag:

- Euronorm 5 er konsekvent ændret til Euronorm 5b i såvel strategi som brev til Regering/Folketing
- Mål for eldrevne busser er fremrykket fra 2030 til 2025, under forudsætning af afsatte midler i klimafonden
- Det er i visionen udtrykt, at Frederiksberg Kommune ønsker at være foregangskommune indenfor bekæmpelse af luftforurening
- Der er i brevet til Regering/Folketing supplerende opfordret til en statslig støtteordning, der skal sikre en hurtig udskiftning af ældre forurenende brændeovne, alternativt at disse forsynes med partikelfiltre
- Målet om 80% reduktion af partikelforurening fra brændeovne er fremrykket fra 2030 til 2025 og anført i såvel strategi som brev.
- Brændeovne til pizzaproduktion er specifikt nævnt som et indsatsområde
- Det er tilkendegivet at partikelfiltre skal have højt effektivitet, og være effektive overfor ultrafine partikler
- Ønsket om øget overvågning er tydeliggjort strategisk og det er anført, at kommunen ultimo 2020 forventes at råde over Google beregninger/målinger af ultrafine partikler.
- Der er tilføjet et nyt TEMA – Eksponering og begrænsning af luftforurening, med forslag til nye indsatser rettet mod borgere, erhverv som institutioner: Unødig tomgangskørsel, miljøvenlig varekørsel, miljøvenlig transport (cykling), udarbejdelse af et interaktivt kort med gå/løberuter med udsættelse for lav luftforurening, øget information og vejledning til institutioner hvor der er forhøjet luftforurening, samt ønske om mere viden og fokus på konsekvenserne af den sundhedsskadelige sod og de ultrafine partikler.
- Der er tilknyttet 3 nye bilag med kort; et kort med geografisk placering af kommunens institutioner, et kort over luftforureningen i hele kommunen udtrykt ved N02 (anvendes som indikator for det generelle luftforureningsniveau) samt et kort, som viser bidraget fra brændeovnene geografisk fordelt i kommunen.
- Det er tilføjet, at strategiens mål og indsatser årligt revideres via en redegørelse i udvalget.
- Endelig er målet om maksimalt 250 meter til nærmeste offentlige ladestander, som en følge af budgetaftalen 2021 og 2022, fremrykket fra 2025 til 2021

Alle nævnte ændringer er markeret i de reviderede vedlagte forslag til strategi og brev.

Det foreslås, at strategien, når den er godkendt af udvalget, sendes i høring hos blandt andet miljøzonekommuner, Region Hovedstaden, skorstensfejemeisterlauget, Det økologiske råd, FDM, grønne miljøorganisationer mv.

By-, kultur- og miljørådets vurdering

Det er by-, kultur- og miljørådets vurdering, at den foreliggende Strategi for Ren Luft 2030 sætter ambitiøse mål og indsatser for reduktion af luftforureningen. Strategien understøtter Frederiksbergstrategiens mål og visioner som anført i temaerne ”Klimabyen nu og for fremtiden” og ”Byen for alle”, herunder målet om, at alle skal have mulighed for et sundt liv. Da der er tale om en frivillig strategi er der ikke krav om offentlig høring. By-, kultur-, og miljøområdet anbefaler

dog, at der laves en bred offentlig høring af såvel borgere, erhvervsliv som interessenter, med henblik på at kvalificere strategiens indhold bedst muligt. Regering/Folketing kan, efter by-, kultur-, og miljøområdet vurdering, med fordel tilskrives i forbindelse med selve høringen.

Økonomi

Der er til udarbejdelse af strategien anvendt ca. 280.000 kr. af de afsatte 300.000 kr.

Kommunalbestyrelsen har i juni 2020 disponeret 1,8 mio. kr. til udvidelse af miljøzonen med varebiler til kommunikation, skiltning, montering af partikelfilter på kommunale køretøjer. Projektet gennemføres i samarbejde med de øvrige miljøzonekommuner. Der er i budget 2020 og overslagsårerne afsat 0,2 mio. kr. til brug af fotokatalyserende belægninger (NOx fjernelse).

Det er i forbindelse med budgetaftalen for 2021 og 2022 aftalt at øge klimafonden til 10 mio. kr. årligt således, at der i perioden 2021-2025 vil være afsat i alt 60 mio. kr. Midlerne skal blandt andet anvendes til fremrykning af målet for ladestandergaranti fra 2025 til 2021, så borgere maksimalt har 250 meter til nærmeste offentlige ladestander. Derudover skal midlerne også understøtte målet om en hurtigere grøn omstilling af den kollektive trafik (busserne), hvor målet om eldrevne busser fremrykkes fra 2030 til 2025.

Det er således alene indførelsen af en miljøzoneordning for dieselpersonbiler, som vurderes at ville kunne medføre ekstra omkostninger for kommunen. Disse anslås til ca. 2 mio. kr., til skiltning, information samt eftermontering af partikelfilter på kommunale køretøjer. En miljøzone er afhængig af ny statslig lovgivning.

Øvrige kommunale aktiviteter i strategien er forslag som enten allerede indgår i kommunens eksisterende planer, som f.eks. Frederiksbergstrategien og Elbil-strategien, eller har mindre karakter og kan afholdes indenfor de eksisterende rammer.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By-, og miljøudvalget

Bilag

Brev Folketing

BMU referat

Strategi ren luft 20okt

Punkt 308: Anmodning om ekspropriation Kalvebod Brygge Skybrudstunnel

06.00.05-G01-1-20

Resume

HOFOR A/S og Frederiksberg Kloak A/S (bygherren) har anmodet om at fremme en ekspropriationsproces i henhold til miljøbeskyttelsesloven med henblik på sikring af arealrettigheder til anlæg af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel. Skybrudstunnellen omfatter meget begrænsede arealer i Frederiksberg Kommune umiddelbart syd for Sankt Jørgens Sø herunder et mindre privat areal, som i dag anvendes til parkering. By- og miljøudvalget skal tage stilling til anmodningen, ligesom forvaltningen foreslår, at by- og miljøudvalget skal bemyndiges til at træffe de nødvendige videre beslutninger i ekspropriationsprocessen.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at der træffes principiel beslutning om at anvende ekspropriation i forbindelse med etablering og drift af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel,
2. at kommunalbestyrelsen bemyndiger by- og miljøudvalget til at træffe de nødvendige beslutninger om midlertidig og permanent ekspropriation til realisering af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel.

Sagsfremstilling

HOFOR A/S og Frederiksberg Kloak A/S (bygherren) har den 29. september 2020 anmodet om at fremme en ekspropriationsproces i henhold til miljøbeskyttelsesloven med henblik på etablering og sikring af arealrettigheder til anlæg af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel. Anmodningen vedrører såvel midlertidige arealrettigheder (i byggefasen) som permanente arealrettigheder i henhold til etablering af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel, for arealer beliggende i Frederiksberg Kommune.

Projektet indgår som en del Frederiksberg og Københavns Kommuners fælles skybrudskonkretiseringsplaner, og omfatter anlæg af en underjordisk skybrudstunnel fra den sydlige Skt. Jørgens Sø ud mod Kalvebod Brygge. Projektet vil medvirke til at reducere oversvømmelser på Vesterbro og det østlige Frederiksberg, da overløbsvand fra den eksisterende store spildevandsledning i Vodroffsvej i skybrudssituationer får overløb til tunnelen. I tilknytning til projektet skal der anlægges 3 skakter med tilhørende byggepladser: Skt. Jørgens Sø (v. Vodroffsvej), v/Gasværksvej/Halmtorvet og ved Kalvebod Brygge 45. Derudover skal der etableres en pumpestation ved udløbet i Kalvebod Brygge. Projektet er i overensstemmelse med skybruds- og spildevandsplanerne i København og Frederiksberg Kommuner. Projektet planlægges påbegyndt i september 2021 (ved Vodroffsvej) og løber frem til 2025.

Projektet omfatter meget begrænsede arealer i Frederiksberg Kommune umiddelbart syd for Sankt Jørgens Sø og berører vejarealer i Vodroffsvej og Gammel Kongevej samt en del af et privatejet areal (Vodroffsvej 2a-b). Der er på det private areal tingslyst en deklaration om, at arealet alene – som i dag – kan anvendes til parkeringsformål. Efter byggeriet genetableres parkeringspladsen. Kommunalbestyrelsen har den 16. marts 2020, sammen med de øvrige VVM-myndigheder – Københavns Kommune og Trafik-, bolig-, og byggestyrelsen - meddelt VVM-tilladelse til projektet. Bygherren har for at anlægge og drive Kalvebod Brygge Skybrudstunnel behov for at sikre rettigheder til arealer over og omkring tunnelen og skakterne. Dette kan i princippet gøres på tre forskellige måder; Ved indgåelse af frivillige aftaler med grundejerne, ved frivillige aftaler på ekspropriationslignende vilkår eller ved ekspropriation i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 58 efter faste regler og retningslinjer. Loven giver mulighed for ekspropriation til spildevandsanlæg, når alle nødvendige myndighedstilladelser foreligger.

Bygherrens behov for at kunne etablere tunnelen, og sikre den efterfølgende, er de samme uanset aftale- eller ekspropriationsform, og vilkårene tinglyses i alle tilfælde. Ved frivillige aftaler skal Bygherren og grundejere selv forhandle og indgå konkrete aftaler om sikring af anlægget, hvilket ikke kræver politisk stillingtagen. Grundejerne vil ved denne ordning blive beskattet af en eventuel kompensation. Ved aftaler på ekspropriationslignende vilkår skal der foreligge en politisk beslutning om, at kommunen agter at begrænse grundejernes rettigheder, men det er her kun bygherren og grundejere, der skal blive enige om vilkårene. I dette tilfælde vil grundejerne ikke blive beskattet af en eventuel kompensation. Ved ekspropriation skal der foreligge en politisk beslutning om, at kommunen vil begrænse grundejernes rettigheder. Her vil vilkår og kompensationsstørrelse ikke være til forhandling, men ske på baggrund af ekspropriationsmyndighedens oplæg. Grundejerne er til gengæld sikret en række muligheder for at få prøvet vilkår og kompensationsstørrelse i Miljø- og Fødevarerklagenævnet og/eller Taksationskommissionen for Hovedstadsområdet. Grundejerne vil ikke blive beskattet af en eventuel kompensation.

Ejerforeningen Vodroffsvej 2a-2b har i forbindelse med høring af Spildevandsplan 2019-2031 og Miljøkonsekvensrapporten (VVM-redegørelsen) udtrykt bekymring for projektet i forhold til støj, vibrationer,

grundvandspåvirkning og sikring af bygning. Det er derfor ikke sikkert, at der kan opnås en frivillig aftale med grundejeren.

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune har den 16. maj 2020, efter henvendelse fra bygherren, truffet principbeslutning om at anvende ekspropriation ved etablering og drift af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel, for de i alt 52 berørte arealer beliggende i Københavns Kommune.

Den videre proces omfatter udarbejdelse af deklARATIONER og anførsel af arealrettigheder, afholdelse af åstedforretning, samt endelig godkendelse af ekspropriationsaftaler. Nævnte proces er ikke til hinder for, at bygherren sideløbende kan arbejde med andre løsningsmuligheder, f.eks. en frivillig aftale eller køb af areal.

By-, kultur-, og miljørådets vurdering

Det er by-, kultur-, og miljørådets vurdering, at der kan foretages ekspropriation af nødvendige arealer til Kalvebod Brygge Skybrudstunnel i Frederiksberg Kommune i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 58. Det er desuden by-, kultur-, og miljørådets vurdering, at grundejerens rettigheder bedst sikres ved anvendelse af ekspropriation, ligesom det vurderes hensigtsmæssigt at kunne anvende den samme fremgangsmåde – og proces – for hele tunnelen i såvel København og Frederiksberg Kommune. På Frederiksberg vurderes konsekvenserne af en ekspropriation som meget beskedne for den private grundejer, da arealerne alligevel i dag er båndlagt (tinglyst) som parkeringsareal. Endelig er der den fordel ved anvendelse af ekspropriation, at bygherren (forsyningsselskaberne) vil have sikkerhed for at deres takstmidler, og størrelsen heraf, er anvendt korrekt i forhold til takstberegningen ved det statslige tilsyn (Forsyningssekretariatet). De endelige og konkrete ekspropriationsaftaler forelægges efter bl.a. åstedforretning på ejendommen og skal efterfølgende, ifølge gældende delegationer, godkendes i kommunalbestyrelsen. Af hensyn til fremdriften og tidshorisonten for projektet vurderer by-, kultur-, og miljørådet, at det er mest hensigtsmæssigt, såfremt by- og miljøudvalget her fremadrettet bemyndiges til at foretage de nødvendige beslutninger.

Økonomi

Det er Bygherren - HOFOR/Frederiksberg Kloak A/S - der skal betale kompensationen ved evt. begrænsning af rettigheder. Det er dog Frederiksberg Kommune, der skal lægge ud. Der kan derfor blive behov for at tilpasse by-, kultur-, og miljørådets indtægt- og udgiftsniveau, i de år, hvor en evt. kompensation skal udbetales (2021-2025). Beløbets størrelse er pt. ikke kendt, og vil først blive afklaret senere i processen. Mindre udgifter til landinspektørydelser, tinglysning af servitutter forventes afholdt af puljen til implementering af Spildevandsplan 2019-2031. Der er i 2020 afsat en beløb på 0,93 mio. kr. til arbejdet med implementering af Spildevandsplan 2019-2031. I de følgende år 2021 og 2022 er der årlig afsat 0,93 mio. kr.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By-, og miljøudvalget, M, K

Bilag

Anmodning HOFORFF

kort matr

Punkt 309: Høringssvar om bekendtgørelser som følge af lovforslag om klimatilpasning

00.16.00-A00-1-20

Resume

Energistyrelsen har sendt udkast til bekendtgørelser, som følge af lovforslag om klimatilpasning, i høring. Høringsfristen er den 6. november. Frederiksberg Kommune har den 11 oktober afgivet høringssvar til selve lovforslaget. Flere borgmestre, herunder Frederiksbergs har sendt et brev til forligskredsen angående deres bekymringer vedrørende det nye lovforslag. Den 21. oktober blev der modtaget svar på dette brev fra Klima-, Energi- og Forsyningsminister Dan Jørgensen. Forslaget til høringssvar vedrørende bekendtgørelserne fremlægges til godkendelse.

Beslutning

By- og Miljøudvalget godkendte forslag til høringssvar om udkast til bekendtgørelser som følger af lovforslag om klimatilpasning godkendes.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag til høringssvar om udkast til bekendtgørelser som følger af lovforslag om klimatilpasning godkendes.

Sagsfremstilling

Energistyrelsen har den 9. oktober sendt et kompleks af bekendtgørelser, som følge af lovforslag om spildevandsforsyningsselskabers klimatilpasning m.v., i høring med høringsfrist fredag den 6. november 2020. Høringsbrevet kan ses i vedlagte bilag.

Lovforslaget med bekendtgørelserne skal gennemføre den politiske aftale, som er indgået den 15. maj 2020 mellem regeringen og Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Dansk Folkeparti, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance om spildevandsselskabers klimatilpasning – med det formål at fremme klimatilpasningen i Danmark. Det tilknyttede lovforslag om den økonomiske regulering af vandsektoren vil først blive fremsat i 2021.

By- og miljøudvalgt har på mødet den 14. september godkendt høringssvaret vedrørende lovforslaget.

Udkast til bekendtgørelserne i tilknytning til lovforslaget omhandler primært rammerne for spildevandsforsyningsselskabernes klimatilpasning, og har derfor væsentlig betydning for skybrudsindsatsen på Frederiksberg. Lovforslaget og udkast til bekendtgørelserne anføres at træde i kraft den 1. januar 2021. Forslag til høringssvar for bekendtgørelserne til lovforslaget er vedhæftet sagen som bilag.

I forbindelse med høringen af selve lovforslaget har en række borgmestre, herunder Simon Aggesen, sendt et fællesbrev til forligskredsen bag vandsektorloven, hvori de udtrykker deres bekymringer for at pålægge klimatilpasningen yderligere effektiviseringskrav. Klima-, Energi og Forsyningsministeren Dan Jørgensen har svaret på henvendelsen den 21. oktober, hvoraf det fremgår, at yderligere krav om effektivisering fortsat forventes fastholdt i lovforslaget. Svaret fra Dan Jørgensen er vedlagt som bilag.

Bekendtgørelserne vil særligt få betydning for klimatilpasningsindsatsen på Frederiksberg på følgende punkter:

Fastholdelse af effektiviseringskravet

Der lægges op til, at effektiviseringskravet fastholdes. Det betyder, at klimatilpasningsprojekter (også anlæg) vil blive pålagt et effektiviseringskrav på op til 2 % af investeringerne. Dette vil få konsekvenser for forsyningens basis drift, og vil betyde en opbremsning af implementering af den vedtagende klimainsats, da der på sigt ikke er økonomisk råderum hos hverken forsyningen eller kommunen til at løfte denne ekstra udgift.

Ændret model for samfundsøkonomisk beregning

I bekendtgørelsen fastsættes nye krav til, hvordan de samfundsøkonomiske beregninger skal udføres. Bl.a. bliver der stillet krav om udregning af flere forskellige scenarier for hvert enkelt vandområde, i stedet for at udføre en samlet beregning for hele kommunen for at fastlægge optimum for investeringsbehovet. Denne fremgangsmåde virker administrativt bebyrdende og omkostningstung.

De nye krav betyder, at den samfundsmæssige beregning, der ligger til grund for den nuværende implementering af klimatilpasningsindsatsen på Frederiksberg ikke direkte kan genbruges. Det har den konsekvens, at der skal udarbejdes nye beregninger, samt at det ikke vil være muligt at videreføre det allerede udførte planarbejde. Det vil betyde, at dele af den oprindelige planlægning vil være spildt, og at der skal bruges ressourcer på ny planlægning, samt at implementeringen af klimatilpasningsprojekter er i risiko for at stoppe op, indtil der er gennemført nye beregninger og planlægning.

Dette vil give en øget risiko for, at allerede anlagte projekter kan ende som fejlinvesteringer, da det ikke kan garanteres, at allerede planlagte projekter kan finansieres efter de nye krav, selvom de er direkte sammenhængende med de allerede anlagte projekter. Derved er der risiko for at allerede anlagte projekter ikke vil kunne opnå den effektivitet, som de var planlagt for.

Nye krav til dokumentation og kontrol

Der lægges i bekendtgørelsen op til, at Forsyningssekretariatet får en øget kontrolfunktion, samt at der skal udarbejdes mere og hyppigere dokumentationsmateriale. Dette vil betyde øgede udgifter til administration for både kommunen og forsyningen.

Særligt de nye krav til forhåndsgodkendelse af projekter, der ønskes igangsat, vil give en øget usikkerhed og investeringsrisiko, hvilket vil være med til at sænke fremdriften af projekterne.

Udvidelse af overgangsordningen

Det ser ud til, at overgangsordningen vil blive forlænget fra 2024 til 2027. Denne mulighed omfatter dog kun projekter, som er indmeldt til Forsyningssekretariatet inden marts 2021. Forlængelsen af overgangsordningen vil dog ikke løse risikoen for fejlinvesteringer, og krav til ny planlægning af klimatilpasnings indsatsen, samt øget administration.

By-, kultur-, og miljøområdet har med udgangspunkt i ovennævnte udarbejdet vedlagte forslag til høringssvar.

By-, kultur-, og miljørådets vurdering

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at det fremlagte lovforslag, samt udkast til bekendtgørelser, risikerer at få store konsekvenser for kommunens mulighed for at planlægge og finansiere klimatilpasningsindsatsen på en hensigtsmæssig måde. Forslaget vil betyde en forsinkelse og fordyrelse af implementeringen, samt indeholde en stor risiko for, at allerede udførte investeringer kan ende som fejlinvesteringer, hvis man ændrer planerne og finansieringsmulighederne for anlæggene midt i den igangværende implementeringsperiode.

Dette vil betyde, at det politiske mål om at klimasikre Frederiksberg inden 2036, for en samlet pris på 2,2 mia. kr., heraf 1,2 mia. kr. skybrudsprojekter, ikke længere er realistisk.

Økonomi

Hvis lovforslaget med tilhørende bekendtgørelse vedtages, vil det have store økonomiske konsekvenser for kommunens klimatilpasningsindsats. Det skyldes, at medfinansieringsordningen ophæves, og at det derfor ikke længere vil være muligt at forsætte finansieringen af skybrudsprojekterne på den nuværende ordning. Klimatilpasningen vil efter 1. januar 2027 kun kunne finansieres efter den nye lovgivning.

Det kan ikke garanteres, at alle de planlagte projekter, som tidligere har været finansieret under den oprindelige lovgivning kan blive finansieret under den nye lovgivning. Det betyder, at det vil være nødvendigt i højere grad at anvende skattemidler, som er underlagt anlægsloftet, til at finansiere klimatilpasningsprojekter, hvis det skal sikres, at de skal opnå den oprindeligt planlagte effekt.

Der er til dato igangsat skybrudsprojekter for 215 mio. kr. takstfinansierede midler under rammeaftalen. Af dem er der allerede anlagt projekter for 166 mio. kr. I alt er der budgetteret med at anlægge for 1,2 mia. kr. skybrudsprojekter under den oprindelige lovgivningen. Med den foreslåede overgangsordning vil det betyde, at der i alt kan forventes finansieret i alt 658 mio.kr af de 1,2 mia.kr via den oprindelig ordning. De resterende 542 mio. kr. skal finansieres via det nye lovforslag.

Om det vil være muligt at gennemføre den planlagte reinvestering efter 30 år af allerede anlagte projekter, efter de samme betingelser som medfinansieringsordningen, eller om det vil kræve, at projekterne bliver genvurderet efter de nye krav til finansiering er uvist. Hvis det bliver et krav, at reinvesteringer skal ske efter den nye lovgivningen, vil der være en væsentlig risiko for, at en betydelig del af investeringen skal finansieres med skattemidler.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget

Bilag

Høringssvar - bekendtgørelser om klimatilpasning

Ministersvar på brev vedr. lovforslaget om vandselskabers klimatilpasning

Høringsbrev ØR-bekendtgørelsen - høring

Høringsbrev ændring af bekendtgørelse om tilknyttet virksomhed - høring

Høringsbrev spildevandsbekendtgørelse sidste udgave inden høring. oktober (003)

Høringsbrev Omkostningsbekendtgørelse - høring

Høringsbrev bekendtgørelser om klimatilpasning

Høringsbrev Bekendtgørelse om fastsættelse af serviceniveau sidste udgave inden høring_ (002)

Høringsbrev - krav til beregninger - sidste udgave inden høring

Høringsbrev - Høringsliste bekendtgørelser om klimatilpasning

Punkt 310: Udpegning af bevaringsværdig bygninger (1940-1972)

02.00.00-P19-55-19

Resume

By- og miljøudvalget besluttede den 26. november 2018, at forvaltningen skulle igangsætte registrering af bygninger opført i perioden 1940 til 1972. Formålet med registreringen er, at periodens bevaringsværdige bygninger optages i Kommuneplan 2021 og nye lokalplaner. 65 bygninger i perioden 1940-1972 indstilles til at udpeges som bevaringsværdige bygninger i Kommuneplan 2021.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at optage de indstillede bevaringsværdige bygninger i Kommuneplan 2021, idet dog bygningerne nr. 4, 27, 60, 61 og 71 ikke medtages.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at der optages 65 bevaringsværdige bygninger i Kommuneplan 2021.

Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte på mødet den 26. oktober 2020 sagen, idet der anmodes om supplerende bilag til sagsfremstillingen.

Til sagsfremstillingen vedlægges supplerende bilag: Revideret fotobilag med vurdering af det enkelte bygningsværks bevaringsværdi, SAVE-registreringer fra FBLF, Bygningsbeskrivelser fra FBLF og Vejledning i SAVE-metoden vedrørende metodens forskellige parametre (arkitektonisk værdi, kulturhistorisk værdi, miljømæssig værdi, originalitet og tilstand). SAVE-registreringer og bygningsbeskrivelser er FBLF's arbejdsdokumenter, der indgik i temadrøftelsen den 26. oktober. Revideret fotobilag indeholder forvaltningens bemærkninger til FBLF's indstillede bygningsværker.

Ved temadrøftelsen blev der efter gennemgang af Jyllandsvej 60, bygning nr. 44 i fotobilaget, fremsagt et ønske om forvaltningens revurdering af bygningen som ikke bevaringsværdig. Bygningen vurderes af FBLF til bevaringsværdi 3 og af forvaltningen til bevaringsværdi 5. Forvaltningen har revurderet bevaringsværdien og hæver den til en bevaringsværdi 4, med begrundelse i, at den arkitektoniske og kulturhistoriske værdi fastholdes som vurderet af FBLF. Hermed indstilles 65 bygninger opført i perioden 1940-1972 til optagelse som bevaringsværdige i Kommuneplan 2021.

Tidligere sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte på mødet den 14. september 2020 sagen med henblik på en temadrøftelse om udpegningen, og hvor bl.a. FBLF inviteres til at deltage.

Gennem en årrække er der igangsat en række initiativer, der skal sikre de bevaringsværdige bygninger i kommunen mod nedrivning, ombygning og andre udvendige ændringer, der kan svække bevaringsværdierne. Seneste initiativ er udarbejdelse af forslag til en temalokalplan for bevaringsværdige bygninger med høj bevaringsværdi (SAVE 1 og 2), der skal danne plangrundlag for, at de mest bevaringsværdige bygninger i kommunen opført frem til 1940 bevares bedst muligt.

Også i Arkitekturpolitikken fra 2017 beskrives tiltag indenfor bevaring. Her fremhæves på side 29 tiltag som kommunen vil gøre mere af:

I overensstemmelse med SAVE-metoden er der kun taget bevaringsværdige bygninger med fra før 1940 i kommuneplanen, og dermed har vi mindst 75 års arkitekturhistorie her i byen, der ikke er blevet vurderet. Vi vil derfor få foretaget en screening, så også mere moderne bygninger og bebyggelser kan blive vurderet og få plads i registeret. Denne indsats skal gå hånd i hånd med fortsat fokus på bevaring og restaurering af den ældre bygningskultur.

Registrering af denne periodes bygninger blev igangsat i 2019 samtidig med, at Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksberg (FBLF) tilbød at foretage fotoregistrering af bygninger opført i 1940-1972, som led i foreningens arbejde med udgivelse af en bog om periodens boligbebyggelse i Frederiksberg Kommune. Forvaltningen har siden været i tæt dialog med foreningen om registreringsarbejdet og fremlagde den 15. juni 2020 status i arbejdet for by- og miljøudvalget.

Registreringen omfatter 380 boligbebyggelser (etageejendomme, rækkehuse og fritliggende enfamiliehuse) samt et offentligt byggeri (rådhuset) opført i 1940-1972. Af de 380 registrerede bygninger er 75 bygninger indstillet af FBLF som bevaringsværdige. Forvaltningen har vurderet, at 64 af disse er bevaringsværdige. De 64 bygninger indstilles til optagelse som bevaringsværdige bygninger i Kommuneplan 2021.

De indstillede bygninger er udført i høj arkitektonisk kvalitet af den tids førende arkitekter, og flere har efter opførelsen modtaget kommunens anerkendelse i form af bygningspræmiering. De fleste af disse bygninger er beliggende i områder uden bevarende bestemmelser i form af bevarende lokalplaner eller tinglyste servitutter.

Om udpegning af bevaringsværdige bygninger:

Når en bygning udpeges som bevaringsværdig i en kommuneplan eller lokalplan, må den ikke nedrives uden en forudgående høring. En bevaringsværdig bygning er først beskyttet mod udvendige ændringer, når den optages i en lokalplan med bevarende bestemmelser.

Kommunens bevaringsværdige bygninger er vurderet efter SAVE-metoden, der er den mest anvendte metode for undersøgelse af bygningers bevaringsværdi. Formålet med SAVE-registreringer er at danne grundlag for, at bevaringsværdige bygninger kan optages i kommuneplaner og lokalplaner, for herigennem at skabe forståelse for kommunens byarkitektoniske kvaliteter og beskytte værdierne. Skalaen for hvor høj en bevaringsværdi en bygning har går fra 1-9, hvor 1 er højest og 9 er lavest. I Frederiksberg Kommune er en bygning bevaringsværdig, når den har en bevaringsværdi 1-4. Før en bygning er bevaringsværdig i juridisk forstand, skal den være optaget i en lokalplan eller kommuneplan.

I Frederiksberg Kommune er der kun SAVE-registreret bygninger opført før 1940. Registreringerne er primært udført i 1994 og nogle i 2010. Slots- og Kulturstyrelsens anbefaling er, at alle bygninger opført frem til 1970, 1980 eller 1990 registreres. FBLF har tilbudt kommunen at foretage flere registreringer, blandt andet af erhvervsbyggeri og institutioner for samme bygningsperiode og herefter for alle bygningstyper opført fra 1972 til ca. 1990.

Lovgivning:

Kapitel 5 om bevaringsværdige bygninger i LBK 219 af 6. marts 2018.

By-, kultur- og miljøområdet vurderer:

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at bygninger opført efter 1940 er en overset kulturarv i kommunen. Området vurderer, at der med optagelse af periodens bedste repræsentanter for datidens arkitektoniske formåen vil komme en større bevågenhed på denne periodes bygninger, hvilket er i overensstemmelse med arkitekturpolitikens mål.

Forvaltningen vurderer, at Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksbergs registrering af bygningskulturen i kommunen er et grundigt og kvalificeret arbejde af høj faglig kvalitet, der danner en værdifuld base for forvaltningens indstilling af nye bevaringsværdige bygninger. Forvaltningen ser frem til et løbende samarbejde om udpegning af bevaringsværdige bygninger.

Økonomi

Nej

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget

Historik

Indstilling 14. september 2020, pkt. 260:

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,
at der optages 64 bevaringsværdige bygninger i Kommuneplan 2021.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 14. september 2020, pkt. 260:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen med henblik på en temadrøftelse om udpegningen, og hvor bl.a. FBLF inviteres til at deltage.

Indstilling 26. oktober 2020, pkt. 293:

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,
at der optages 64 bevaringsværdige bygninger i Kommuneplan 2021.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 26. oktober 2020, pkt. 293:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

Bilag

Bilag nye bevaringsværdige bygninger 1940-1972

Fotobilag af de 75 bygningsværker

SAVE-registreringer

Bygningsbeskrivelser

SAVE-vejledning

Punkt 311: Kirsebærtræ på Idrætsbørnehuset Ingemannsvejs legeplads

28.00.00-G01-87-20

Resume

Idrætsbørnehuset på Ingemannsvej 21 ønsker et kirsebærtræ på legepladsen fældet. Idet træet er sundt, frodigt og rask, er der ingen faglige argumenter for at give dispensation til at fælde træet, der er beskyttet af lokalplanen, da det er over 25 år gammelt. By- og miljøudvalget skal derfor træffe beslutning om, hvorvidt der skal gives dispensation til fældning af kirsebærtræet.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at der ikke gives tilladelse til at fælde kirsebærtræet på Idrætsbørnehusets legeplads.

Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, hvorvidt der skal gives tilladelse til at fælde kirsebærtræet på Idrætsbørnehusets legeplads.

Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte på mødet den 26. oktober 2020 sagen, idet forvaltningen blev bedt om at vedlægges billeder af træet.

Tidligere sagsfremstilling

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en anmodning fra Idrætsbørnehuset på Ingemannsvej 21 om at fælde et kirsebærtræ, der står på institutionens legeplads. Begrundelsen herfor er, at de nedfaldne kirsebær med sten udgør en risiko for børnene, da der har været hændelser, hvor børn bl.a. har puttet sten i næse, ører og mund. Institutionen oplyser, at der har været tilfælde, hvor børn har puttet kirsebærsten op i næsen med efterfølgende hospitalbesøg til følge.

Forvaltningen har på baggrund af sin seneste besigtigelse i sommeren 2020 ud fra en træfaglig vurdering givet afslag på ansøgningen, idet træet er stort, flot, sundt og rask og over 25 år gammelt. Der er derfor hverken et træfagligt grundlag eller en forvaltningsmæssig kompetence til at tillade en fældning af træet. Forvaltningen været i dialog med institutionen for at finde en anden løsning.

Sæsonen, hvor kirsebærrene falder ned, er ca. en måned omkring juli måned, altså i sommerferieperioden. Forvaltningen har derfor opfordret institutionen til, at der i løbet af denne periode er fokus på at feje under træet ved det daglige tilsyn af legepladsen, inden børnene lukkes ud. Det vil således være muligt at rive nedfaldne kirsebær og kirsebærsten sammen løbende for at undgå problemet. En anden metode kan være at sætte et net op under trækronen til at fange kirsebærrene. Der vil dog stadig være fugle, som tager dem med andet sted hen og efterlader stenen dér. En løsning for at reducere risikoen for kirsebærsten på jorden er også at fjerne kirsebærrene fra træet, før de modner, eller alternativt sætte et net op, nedryste de modne frugter og fjerne disse. Ifølge institutionslederen er det dog ikke muligt at holde institutionens udeareal frit for kirsebærsten med deres økonomi.

Institutionen har desuden kontaktet kommunalbestyrelsen med samme ønske, og børneudvalget har derfor behandlet sagen på mødet den 14. september 2020 (bilag) med beslutning om, at "Børneudvalget indstiller til By- og Miljøudvalget (som forvaltere af kommunens træpolitik), at kirsebærtræet fældes og et nyt andet træ plantes, således at børn ikke kommer til skade pga. kirsebærsten".

Forvaltningen har ikke ifølge delegationsplanen mulighed for at dispensere fra lokalplanen og tillade træet fældet, når der ikke er en træfaglig begrundelse herfor. Derfor skal by- og miljøudvalget træffe beslutning om, hvorvidt der i dette tilfælde skal gives dispensation fra lokalplanen om, at træer over 25 år ikke må fældes eller beskæres uden kommunalbestyrelsens tilladelse, idet udvalget har fået delegeret kompetencen til at udstede tilladelser og afslag til fældning og beskæring af træer over 25 år med hjemmel i kommuneplanen.

Det skal slutteligt bemærkes, at der kan være mulighed for præcedensvirkning i tilsvarende sager, hvis der gives tilladelse til fældning af træet.

I fald det besluttet, at der gives tilladelse til fældning af træet, bør der stilles krav om, at institutionen planter et nyt træ i en anseelig størrelse.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at kirsebærtræet er sundt, frodigt og i god vækst, hvorfor det udgør en del af det grønne Frederiksberg. Det vil derfor være en fravigelse fra den sædvanlige praksis på området, hvor sunde og frodige

træer søges bevaret. Det er derfor forvaltningens vurdering, at ovennævnte tiltag til at imødegå kirsebærsten på jorden i første omgang afprøves for at minimere risici for børnene på legepladsen.

Økonomi

I fald det besluttet, at der ikke skal gives tilladelse til fældning af træet, har sagen ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

By- og miljøudvalget

Historik

Indstilling 26. oktober 2020, pkt. 296:

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

hvorvidt der skal gives tilladelse til at fælde kirsebærtræet på Idrætsbørnehusets legeplads.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 26. oktober 2020, pkt. 296:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Bilag

Referat fra Børneudvalget, 14.09.20

Foto 1

Foto 2