



Referat

Dato: 20-06-2022

Sagsnr.: 01.02.15-G01-1-21

By Byggeri og Ejendomme

Grøn omstilling, borgermøde 14. juni 2022. Opsamling på debatten

Der deltog ca. 50 borgere i debatten. Forinden havde der været workshops i form af caféer/stande inden for temaerne: Mobilitet, Bæredygtigt byggeri, Biodiversitet og bynatur, Affald, Miljø og Sundhed, Klima, CO₂ og Energi samt Klimatilpasning. Her deltog op til 60 borgere. Udvalgte spørgsmål og dilemmaer fra workshops blev bragt videre til debatten.

Paneldeltagere:

- Michael Vindfeldt, borgmester Frederiksberg Kommune. Herefter betegnet MV
- Lone Loklindt, formand for By- og Erhvervsstrategisk Udvalg, Frb. Kommune. Herefter LL
- Ulrik Winge, direktør for By-, Kultur- og Miljøområdet, Frb. Kommune. Herefter UW

Facilitator:

- Kira Maria Svankjær, Bark

Opsamling på debat

Er der plads til både biodiversitet og borgere på Frederiksberg? Og nytter det overhovedet noget med de små grønne lommer, vi kan skabe i vores tætte by?

MV: Man taler om, at Frederiksberg Kommune er fuldt udbygget, men byen ændrer sig konstant, og vi skal være opmærksomme på at gøre det i en grøn retning, når vi kan.

Kommunalbestyrelsen har i bred enighed truffet beslutning om at rive den ene del af Bispeengbuen ned. Det skaber mulighed for at bringe mere natur, vand og liv tilbage i den tætte by på Frederiksberg. Og når der bygges nyt, er vi ambitiøse omkring det at bygge certificeret og grønnere med fx grønne facader og tage.

På Hospitalsgrunden er der en del asfalt, men det behøver ikke være sådan fremover.

UW henviser til kortlægning af 261 forskellige steder på Frederiksberg, hvor man kan øge biodiversiteten. Men understreger, at det skal ske i samklang/udvikling med andre tiltag som fx klimatilpasning.

LL: Vi bor så tæt, at dyr og vækster har svært ved at finde plads. Det er vigtigt, at vi skaber grønne korridorer for dyrene og er opmærksomme på at plante de rigtige planter, som tiltrækker insekter, sommerfugle, fugle og andet dyreliv. Øget beplantning i byens rum bidrager desuden til, at byen bliver kølet af, og det bliver rarere for os alle at bruge og bevæge sig på Frederiksberg.

LL henviser til Søndermarken, som et vellykket eksempel med områder med vand, vild natur og plads til mennesker på et og samme sted. Det kan også skabes andre steder i kommunen. Måske med et kig på, at biler ikke i samme grad skal have forrang.

Hvad er vigtigst - bevaringshensyn eller solceller?

MV: Der er plads til både og. UW kom indledningsvist med et fint eksempel på en ældre villa på Frederiksberg, som er blevet moderniseret med tagbelægning, hvor solceller er integreret, så det nærmest ikke ses.

Er Small Living et greb, I bruger/overvejer at indføre i Frederiksberg Kommune i forhold til min. og max antal m², så boligstørrelserne bliver mindre i nybyggeri?

UW: Når der skal træffes nye politiske beslutninger om, i hvilken retning man vil udvikle byen, er det noget, man kan begynde at kigge på. Der findes allerede projekter/forsøg på Frederiksberg, hvor den private boligdel bliver mindre, end man almindeligvis bygger dem, men med mere og større fællesskab og fællesarealer.

UW henviser til studie-/kollegieboliger på Rolighedsvej Bycampus. 600 ungdomsboliger og lejligheder til yngre nyuddannede.

MV: Den mest populære husstandsform på Frederiksberg er singler, og i den henseende giver Small eller Shared Living virkelig god mening.

LL: Vi kommer til at skulle være fælles om meget mere i fremtiden som en del af den grønne omstilling, fx arbejde hjemme men dele kontor med andre. Men det kan også være med til at styrke sammenhængskraften på Frederiksberg, så vi bliver en del af andre typer fællesskaber, end vi almindeligvis indgår i.

Hvor går balancen mellem cyklisme, elcykler og elbilismen for morgendagens mobilitet/bevægelse på Frederiksberg?

MV: Undersøgelser viser, at hvis man tager bilen ved dagens start, så fortsætter man i bilen resten af dagen. Bilismen er steget 36% på de sidste 10 år. Københavns Kommune strammer op på parkeringstilladelser mv., så det bliver dyrere og mere besværligt at færdes og parkere bilen i København. Frederiksberg Kommune skal også til at se på, hvordan vi kan være med til at flytte folk fra biler over på cykel/offentlig transport.

LL: Vi kommer til at kigge på de barrierer, der er for, at borgere i højere grad vælger cyklen fremfor bilen eksempelvis i forhold til anvisning af tryk og tyverisikker cykelparkering til lad- og elcykler.

Måske man skal sløjfe p-pladser til biler for at få p-pladser til ladcykler. LL & MV henviser til en undersøgelse, som viser, at for unge familier kan en ladcykel udskyde bilejerskabet. Men manglende plads til sikker parkering af ladcykler skaber utryghed for den enkelte borger i forhold til at få stjålet sin lad- eller elcykel.

UW henviser til succesfuldt forsøgsprojekt, hvor Frederiksberg Kommune har stillet elcykler til rådighed for at afprøve, om man kan flytte folk fra bilen over på cyklen på de mellemlange distancer.

Hvis man lykkes med at flytte flere over på cykelstierne, bliver der da ikke endnu mere trængsel i fremtiden, end der allerede er i dag med skolebørn, elcykler, elløbehjul, bud- og ladcykler i samme spor?

UW: Det bliver en interessant politisk diskussion om indretning af byens gaderum i fremtiden.

MV: Vi arbejder løbende med det, men der er den plads, der er. Man kan arbejde med grøn bølge og 'cykellommer', så cykler kan køre før biler ved krydsene mv.

MV: Biltrafikken er øget, og vi kommer til at drøfte p-pladserne. Hvis udviklingen fortsætter, drukner vi i biler. Vi skal have flere over på cykel, gang, metro eller bus.

LL: Brugen af elcykler har virkelig taget fart, og det kommer formentligt til at få en betydning for fremtidens indretning af byens rum. Samtidig er det vigtigt, at vi lærer vores børn at bevæge sig på cykel rundt i byen på egen hånd. Det vil give vores børn en frihed, at de ikke skal køres til alting, men selv kan køre til fodbold, når de er 10 år gamle. Vi må turde at prøve ting af i fremtiden for at blive klogere på fremtidens bevægelsesformer. Kunne man forestille sig, at dem som kørte rigtigt hurtigt, fx elcyklerne og scootere, kunne køre ude på kørebanen sammen med biler, hvis hastigheden blev sænket til 30 km/t på vejene?

Spørgsmål og kommentarer fra salen:

- Repræsentant for Ældrerådet: Kvitterer for invitation til borgerne til at komme med input. For ældre cyklister eller krydsende (langsomt gående) fodgængere skaber alle de hurtigt kørende utryghed i trafikken (løbehjul, elcykelbude, knallerter og motorcykler). Kommer med opfordringer til: 1. At flytte eldrevne køretøjer ud på kørebanen. 2. At skabe ordentlige parkeringsforhold og restriktioner, så man undgår faldfælder på fortovene. 3. At der inviteres til gåture rundt i byen med borgere, politikere og embedsmænd, så vi kan vise ude i byens rum, hvor de problematiske situationer findes.
- Borger kommer med opfordring til at undersøge International Energy Agency's rapport fra foråret 2022 med 10 forslag til reduktion af CO₂ reduktion i forhold til infrastruktur/mobilitet. I Københavns Kommune er de i Borgerrepræsentationen ved at kigge på det samme og kommer med en anbefaling inden sommerferien 2022.
- Borgeren fremhæver følgende forslag fra rapporten som særligt interessante for Frederiksberg Kommune: 1. Reduktion af hastigheden for bilister. 2 & 3. Begrænset adgang/lov til at færdes på vejene, så fx de kommunalt ansatte møder ind på forskellige tidspunkter/arbejder hjemme tre dage om ugen. 4. Bilfri søndage. Fritidsbilismen er et stort problem i dag. 4.

Sænk priserne på den kollektive trafik. 5. Reducer udgifter til kollektiv transport. 6. Politikere og kommunalt ansatte bør stoppe med at flyve og kun tage toget i arbejdsøjemed.

- Borger kommer med opklarende spørgsmål vedr. omstilling til biogas. UW: Et systematisk arbejde fra Frederiksbergs forsyningsselskaber med omstilling til biobaseret brændsel har gjort, at vi har nået vores mål om CO₂ reduktion inden for feltet inden vores tidsramme. Det er altafgørende, at vi forlader brændsler som kul, olie og gas.
- Borger engageret i Nimbus' haver nævner, at det med fællesskaber er afkoblet i debatoplægget. Han kommer med opfordringer til: 1. At det bliver tydeligt formidlet i revidering af kommuneplanen, hvilke grønne borgerdrevne initiativer som allerede findes i dag og 2: At gennemskrive debatoplægget, så fællesskabselementet styrkes, og der for hvert tema i debatoplægget redegøres for, hvordan Frederiksberg Kommune kan understøtte de borgerdrevne initiativer og grønne fællesskaber. Her nævnes f.eks. energifællesskaber, hvor man sammen etablerer solceller. 3. At den kommunale støtteordning til igangsættelse af lokale initiativer som fx borgerdrevne haver genintroduceres, da den mulighed er bortfaldet nu.
- MV nævner, at hvis man sætter solceller på alle egnede tagflader i Svømmehalskvarteret, kan det forsyne 50% af husstandene i kvarteret. Der er 26% andelsboliger i kommunen, og man kan godt gå mere i dialog med andelsforeningerne.
- LL: Er optaget af, at vi ikke kun danner fællesskaber med dem, der ligner os. Hvordan får vi understøttet tværgående fællesskaber? God ide at gennemskrive med de briller. Hvad er det, man har lyst at være fælles om? Det kalder måske på rådgivning og videndeling.
- UW: Det kommunen gør, er også fællesskabet. I storbyen kan vi lave de store fælles løsninger fx omkring fjernvarme. Men det er en god pointe. Er der fællesskaber ude i byen, som vi kan stimulere bedre?
- Borger: Kan man forestille sig, at det i alle offentlige kantiner bliver et krav, at der skal være grønt/kødfrit alternativ?
- LL: Det er en interessant ide. Vi kan med de offentlige køkkener netop være med til at inspirere byens borgere ved at vise, hvordan man kan spise mere grønt og plantebaseret. Der skal også fokus på madspild.
- Borger fra en karré med fælles gårdanlæg, formand for gårdlauget: Støtter det med fællesskaber. Kunne man dele byen op i områder? Der er god mening i at arbejde sammen med dem, man bor sammen med.
- Borger: Kvitterer for et spændende arrangement med et optimistisk debatoplæg, men efterspørger en mere direkte relation/reaktion på FN's klimarapport og de dystre fremskrivninger.

- Borger: Anbefaling til større udbredelse af grønne facader på Frederiksberg. F.eks. kunne/burde alle boligforeninger have pligt til at skabe en grøn løsning fx på facade, tage etc. Alle busstoppesteder kunne have et lille træ samt ved metrostationer etc.

Afsluttende opsamling:

MV: Vi har en særlig forpligtigelse, som en af de rigeste kommuner i et af de rigeste lande i verden, til at vise, hvordan man kan bo bæredygtigt i byen. Det er i hvert fald kommunalbestyrelsens ambition.

LL: Det er vores ambition at inspirere, gå forrest og være et godt eksempel på, hvordan den grønne omstilling kan føres ud i virkeligheden og fra strategi til handling. Frederiksberg Kommune kan blive bedre til at give slip og have tillid til, at vores ressourcer stærke borgere kan drive flere fællesskabsorienterede aktiviteter. Og så kan kommunen måske i højere grad bistå med fx rådgivning og vejledning.

UW: Det er en god pointe, at vi skal kigge på, om der er oplagte steder, vi kan støtte op om de frivillige initiativer. Men det, som kommunen gør, er jo også fællesskabet. Det man kan i en storby, er at lave de store fælles løsninger fx fjernvarme, som vi deles om, og metroen er en fælles løsning.