

2021.04.05

Høringsbrev til Frederiksberg Kommune vedrørende Forslag til Kommuneplan 2021

Som medlem af Klimabevægelsen i Danmark skal jeg hermed takke for, at vi er blevet inviteret til at kommentere udkastet til ny kommuneplan.

Først vil jeg kvittere for, at kommunen så flot har sat øget fokus på at udvikle Frederiksberg som en grøn og klimavenlig kommune. Forslaget indeholder mange gode elementer hertil, men jeg vil fokusere på et enkelt, spørgsmålet om flere elbiler.

I rapporten 'Hovedstruktur' hedder det:

- *"Vi skal være elbil-by nummer 1, den mest cyklende by i Danmark, og vi fremmer delebiler"* (side 18).
- *"Senest i 2021 kan alle lade deres elbil op inden for en afstand af maksimalt 250 m fra husstanden, og alle kommunale køretøjer er eldrevne i 2030"* (side 24).

Dette underbygges i rapporten 'Rammer og retningslinjer':

- *"Via dialog med bygherrer skal delebilsordninger og ladestandere til elbiler fremmes* (side 64).
- *Ladestandere til elbiler skal etableres jf. bygningsreglementets bestemmelser"* (side 64).
- *"Der skal i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes eller forsynes med el til opladning af elbiler (jf. krav i bygningsreglementet), og at disse har en attraktiv og hensigtsmæssige placering"*. (side 66).

Med tanke på, at 93 % af Frederiksbergs boliger er etageboliger (Redegørelse side 19), forekommer ambitionen meget vanskelig, hvis ikke umulig, at indfri med de nuværende rammebetingelser. Der er brug for helt ekstraordinære virkemidler.

For at illustrere udfordringernes omfang har jeg til dette brev knyttet et bilag med citater fra Eldrup Kommissionens rapport om ladeinfrastruktur fra februar 2021.

På grundlag af Eldrup Kommissionens rapport står det klart, at hvis den nationale strategi vil blive at satse på *'hjemmeopladning som den primære kilde til opladning'*, så vil de fleste af os, der bor i etageboliger, blive ladt i stikken. I en så tæt by som Frederiksberg er der ikke plads til at stille tilstrækkeligt mange laderstandere op på offentlig grund til at kunne servicere alle borgere på rimelig vis.

Eldrup Kommissionen nævner et par muligheder, som vil kunne fremme opstillingen af ladestandere i boligforeninger:


1. Tilskud til etablering af ladefaciliteter (side 48).
2. Udvide kommunernes hjemmelsgrundlag (side 49).

Da Frederiksberg ikke vil kunne løse udfordringen alene, foreslår jeg, at kommunen snarest muligt søger indflydelse på det lovforslag, som Transportministeriet arbejder på, og som skal sikre klare rammer for, hvilken rolle kommunerne kan spille i forbindelse med udrulning af ladeinfrastruktur, herunder tilvejebringelse af den nødvendige hjemmel dertil. Da de særlige udfordringer, som bykommuner står overfor, ikke har fået tilstrækkelig opmærksomhed i Eldrup Kommissionen, vil det givetvis være formålstjenligt, hvis Frederiksberg går sammen med andre bykommuner om dette.

Udover spørgsmålet om elbiler, skal jeg sluttelig minde om et par konkrete forslag til forbedring af trafikinfrastrukturen, der blev bragt frem af Klimabevægelsen på en workshop om et bæredygtigt Frederiksberg for ca. 2 år siden:

- GL kongevej bør lukkes for biler og omdannes til gågade. Ligesom Vesterbrogade bør lukkes af for biltrafik og omdannes til gå- og cykelgade. I begge tilfælde vil en mindre ideel løsning være at omdanne en eller begge disse gader efter model Nørrebrogade.
- Der bør indsættes shuttle el-busser på Nordre Fasanvej/Allégade for at skabe en god forbindelse mellem Åboulevarden og Valby. Dette kunne være et prisbilligt alternativ til den foreslående nye metro-linje, som ellers er et udmærket forslag.

Med venlig hilsen,



Jørgen Boldt
Dalgas Have 4, 3. th.
2000 Frederiksberg

Bilag 1.

Citater fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler (Eldrup kommissionen): Delrapport 2 - Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur, februar 2021.

Side 41: Størstedelen af de danske bilejere forventes at benytte hjemmeopladning som den primære kilde til opladning.

Side 45: Kommunerne er vejmyndighed for kommuneveje og private fællesveje og kan spille en række konkrete roller vedr. udrulningen af ladeinfrastruktur. Det gælder fx i forbindelse med kantstens-/parkeringsopladning på offentlig grund, i kraft af sin rolle som offentlig arbejdsgiver (opladning på arbejdspladsen), samt gennem implementering af ladestanderbekendtgørelsen (opstilling/forberedelse til ladestandere i forbindelse med byggeri) og ved lokal- og kommunalplanlægning (boligforeninger, indkøb, offentlige parkeringspladser ved haller mv.).

Side 48: EU's bygningsdirektiv fastsætter bl.a.

- For eksisterende beboelsesbygninger er der ikke krav om etablering af ladestandere.
- Ved nybyggeri af beboelsesbygninger med mere end 10 parkeringspladser skal alle parkeringspladser forberedes til ladestandere med etablering af tomrør.

Side 48: Opstilling af ladestandere i boligforeninger forudsætter finansiering af boligforeninger, såfremt der ikke er interesse fra ladeoperatører. Såfremt boligforeninger skal tilvejebringe finansieringen, vil den månedlige boligydelse for lejerne som udgangspunkt skulle forhøjes. Det vil i så fald være alle lejere, der betaler for ladestanderne, ligesom for øvrige fælles anlæg, uanset om den enkelte beboer efterspørger en ladestander eller ej. I en sædvanlig stemmeafgivelse, hvor hver beboer enten har én stemme eller vægtes i forhold til areal, vil der således kun blive etableret ladestandere, hvis flertallet efterspørger det. Der er forskellige muligheder til håndtering af dette. Det kan fx være krav om eller tilskud til etablering af ladefaciliteter ved boligforeningerne, eller en kombination af de to, formuleret under hensyntagen til beboerdemokratiet i boligforeningerne.

Side 49: Med klimasamarbejdsaftalerne fra juni 2020 har regeringen forpligtet sig til at undersøge hjemmelsgrundlaget for kommuner, og Transportministeriet arbejder i øjeblikket på et lovforslag, der skal sikre klare rammer for, hvilken rolle kommunerne kan spille i forbindelse med udrulning af ladeinfrastruktur, herunder tilvejebringelse af den nødvendige hjemmel dertil.

Side 49: Det er planloven, der sætter de planmæssige rammer for kommunernes muligheder for fx at stille krav vedr. etablering af ladeinfrastruktur, antal ladestandere mv. i forbindelse med kommunal- og lokalplaner. Det er overordnet set vurderingen, at kommunerne kan planlægge for ladeinfrastruktur og reservere areal til det, men at der ikke er hjemmel til at stille krav om etablering af ladeinfrastruktur.

Side 50: Det vurderes på den baggrund, at der er hjemmel i planlovens § 11 a, stk. 5 til at planlægge for ladeinfrastruktur i kommuneplaner, men at det må antages, at meget ladeinfrastruktur ikke kræver arealreservation på baggrund af den meget begrænsede størrelse.

Efter planlovens § 15, stk. 2, nr. 5, kan der i en lokalplan optages bestemmelser om beliggenhed af spor- og

ledningsanlæg, herunder til elforsyning. Ved beliggenhed forstås beliggenhed i niveau, herunder at der for nye anlæg kan fastsættes bestemmelser om nedgravning lige så vel som luftledninger. Der kan ikke fastsættes bestemmelser om den tekniske udformning og udførelse af spor- og ledningsanlæg. Der er således alene tale om arealreservation. Det vurderes, at ledningsanlæg, som udgør ladeinfrastruktur, er omfattet af bestemmelsen.