

# **REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 12-04-2021**

**Mødedato** Mandag d. 12. april 2021 kl. 22:01

**Mødested** Møde i Teams

# Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Anlægsoverførsler 2020 til 2021.....	5
1. forventede regnskab 2021.....	8
Opstilling af NaboMøbler på Solbjerg Plads i 2021.....	21
Grøn Frivillighedsdag i 2021.....	23
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem David Munis Zepernick, rådmænd Lone Lol	25
Regulering af udlejningsløbehjul på Frederiksberg.....	27
Forslag til beslutning fra rådmænd Balder Mørk Andersen om pulje til samarbejde om øget biodiversitet	33
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe om at kommunalbestyrelsen	35
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og 2. viceborgmester Michael	37
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe, 2. viceborgmester Michael	41
Forslag til beslutning fra rådmænd Lone Loklindt og kommunalbestyrelsesmedlemmerne David Mu	43
Hørings svar til vejledning om overgangsordningen som følge af ny lovgivning om klimatilpasning.	46
Revideret projektforslag for cykelstier på Platanvej.....	49
Loppetorv på Frederiksberg 2021-2023.....	52
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe om at loppetorvet ved Fred	56
Status på planlægningen af løberuter på Frederiksberg.....	58
Ansøgning om etablering af forhæng på vejareal ved Lykkesholm Allé 3D.....	61
Disponering af midler til træpuljen.....	63
Status på justering af parkeringsordning efter 1 år.....	65
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmænd Thyge Enevold	69
Indsamling af haveaffald.....	71
Ansøgning om etablering af skolegård på vejareal til skolerne på Troels-Lunds Vej.....	75
Lokalplansproces for parkeringskælder og byrum på pladsen bag rådhuset.....	77
Strategi for Ren Luft 2030.....	80
Frederiksberg Bakke, anlæg af byrum - orientering om projektforslag og anlægsfase.....	85
Jyllandsvej 29, Opførelse af nyt dobbelthus samt nedrivning af eksisterende villa.....	87

## Punkt 110: Meddelelser

00.22.04-P35-6-20

### Sagsfremstilling

#### a. Besigtigelse – Rahbeks Allé 32 – Altaner

Besigtigelse af ejendommen Rahbeks Allé 32 - altaner - foreslås berammet mandag den 19. april kl. 9.05 – umiddelbart i forlængelse af besigtigelse af Bernhard Bangs Allé 25-31 samme dag kl. 08.15-08.45. Sagen behandles på udvalgs mødet den 3. maj 2021.

#### b. Forsøgsordning med forsøg med flytning af cykler i bymidten

I forbindelse med disponeringen af midlerne til 'Forbedring af cykelparkering' i 2020, besluttede By- og Miljøudvalget, at Transportministeriet skulle søges om tilladelse til at etablere en forsøgsordning med flytning af cykler parkeret udenfor stativ på Solbjerg Plads og metroforpladsen. Vejdirektoratet har nu givet tilladelse til gennemførelse af forsøgsordningen i en 6 måneders periode. Forsøget vil gå i gang, når både færdselstavler og infoskilte er sat op. Det vil dog også være hensigtsmæssigt, hvis gymnasieeleverne og de studerende på CBS er vendt tilbage i større omfang, da udfordringen med cykler parkeret udenfor stativ er væsentlig reduceret pt. Forvaltningen går i dialog med gymnasiet om genåbningsplanen og et gunstigt tidspunkt for opstart af ordningen, og By- og Miljøudvalget vil blive orienteret om den præcise dato for opstart af ordningen, når tidsplanen foreligger samt oplæg til kommunikationsindsats.

#### c. Supercykelsti Roskilderuten på Frederiksberg

Forvaltningen er blevet kontakte af Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, om Supercykelstien Roskilderuten. Byens Fysik skal anlægge cykelsti på noget af strækningen mellem Rahbeks Allé og Vesterfælledvej. I den forbindelse berøres 8 meter cykelsti på Frederiksberg med mindre justeringer og afmærkning for at få bedst mulig sammenhæng og trafikale løsninger i projektet. By-, Kultur- og Miljøområdet har vurderet og kommenteret på projektet, og er enig med Københavns Kommune i, at det er den bedste trafikale løsning. Udgifter til justeringerne på Frederiksberg afholdes af Københavns Kommune.

#### d. "Den tredobbelte bundlinje" et – tværkommunalt projekt, der skal bidrage til flere grønne arbejdspladser

Arbejdsmarkedsafdelingen og Vej, Park og Miljø har startet projektet "Den tredobbelte bundlinje", som har til formål at skabe flere arbejdspladser, og for at virksomhederne i kommunen arbejder mere med den grønne omstilling. Tre virksomheder deltager allerede i første pilotprojekt, og virksomheder til næste pilotprojekt er ved at blive fundet. Det overvejes, om projektet "Den tredobbelte bundlinje" skal blive et fast tilbud i Arbejdsmarkedsafdelingen, som virksomhedskonsulenterne kan tilbyde til virksomheder.

#### e. Forsøg med affaldssortering i udvalgte etageejendomme

Partierne bag budgetaftalen for 2020-23 har afsat klimafondsmidler til projektet "Sammen om Skraldet", der har til formål at skabe øget gejst og motivation for sortering i kommunens etageejendomme.

Efter en indledende undersøgelse af centrale udfordringer på området, afprøves der i foråret 2021 en række forsøgsindsatser i 3-7 udvalgte etageejendomme. Disse forsøg kan konkret omfatte følgende:

1. Registrering af eget restaffald, 2. Optimering/forskønnelse af skraldeområder, 3. Midlertidig nedjustering af kapaciteten til restaffald, 4. Nudging i skralderum, 5. Indsatser for bedre sortering af en enkelt fraktion. Desuden arbejdes der på at udarbejde og afprøve: 7. En guide til håndtering af erhvervsaffald i etageejendomme samt 8. Indflytningspakker med hjælp til indretning af affaldssortering for borgere, der flytter til en ny lejlighed.

Forsøgene sker i samarbejde og løbende dialog med kontaktpersoner i de pågældende ejendomme.

#### f. Udvidelse af udeserveringsareal og flytning af cykelstativ ved Café Godthåb

Café Godthåb på hjørnet Godthåbsvej/Bentzonsvej har søgt om at flytte et cykelstativ i forbindelse med ønske om udvidelse af udeserveringsarealet. Cykelstativet står i vejen i forhold til at få plads til flere borde ude foran caféen.

Det er forvaltningens vurdering, at der på det pågældende sted er et stort behov for cykelparkering, hvilket besværliggør en udvidelse af udeserveringsarealet. Dog er der en mulighed for, at cykelstativet på øen flyttes til nærmeste p-bås ude foran Bentzonsvej 53, så der frigøres plads til udeservering. Såfremt udvalget ikke har indvendinger herimod, agter forvaltningen at gennemføre dette. Der nedlægges dermed en enkelt p-plads på Bentzonsvej – foreløbig for perioden med mulighed for udvidet udeservering.

#### g. Skolevejsprojekt i Københavns Kommune

Københavns Kommune har i forbindelse med deres overførselssag vedtaget et skolevejsprojekt på Aalholm Skole ved Skellet, som kan vedrøre Frederiksberg Kommunes del af vejen. Det forudsættes i projektet, at der nedlægges parkeringspladser i Frederiksberg Kommune. Forvaltningen har overfor forvaltningen i Københavns Kommune

tilkendegivet, at dette i givet fald kræver politisk forelæggelse for By- og Miljøudvalget med en samlet vurdering af betydning for parkeringssituationen for beboerne i området. Forvaltningen har flere kommentarer til det foreløbige projekt, og vil indgå i dialog med Københavns Kommune herom. By- og Miljøudvalget vil senere få forelagt en sag om projektet.

#### **h. Dieselbusser på linje 18**

I takt med den gradvise åbning af samfundet følger Movia løbende op på, om de (svagt) stigende passagemængder i busserne er afstemt i forhold til de gældende begrænsninger i, hvor mange passagerer der maksimalt må være i busserne. Siden uge 11 og 12 har linje 18 været udfordret i de tidlige eftermiddagstimer, hvor der – i modsætning til om morgenen – ud over stadigt flere skolebørn (og pendlere) i busserne samtidig er en hel del indkøbstrafik.

Desværre er der ingen overskydende kapacitet af elbusser hos busoperatøren. Derfor har Movia accepteret, at der udføres supplerende busdrift på linje 18 i tidsrummet klokken 14-16 med tre dieseldrevne busser. Kørslen blev igangsat i tirsdags, den 6. april og foregår på strækningen mellem Mozarts Plads og Nuuks Plads – via blandt andet Valby Station og Frederiksberg Station. Supplementskørslen kører foreløbig i de tre første uger efter påske. Herefter undersøger Movia om forstærkningen har den ønskede virkning og skal fortsætte frem til skoleårets slutning omkring Sankt Hans.

#### **i. Forlængelse af høringsfrist for Lokalplan 231 og Kommuneplantillæg 17**

Forvaltningen har set sig nødsaget til at forlænge høringsfristen for Lokalplanforslag 231 og KP tillæg 17 (Kong Georgs Vej) frem til 6. juni. Årsagen er, at en række udsendte høringsbreve til borgere i nærområdet, der ikke har e-boks, er kommet retur på grund af maskinel fejllæsning hos Postnord. Og på grund af hjemmearbejde er de returnerede breve (ca. 50 stk.) ikke blevet opdaget før en måned efter udsendelsen. Da de ca. 50 borgere har krav på samme høringsfrist som alle andre, betyder det, at der skal sendes ud på ny, og at fristen forlænges med 8 uger fra nu. Det får desværre den konsekvens, at den endelige politiske behandling kun kan nås i by- og miljøudvalget inden sommer, men først kommer i magistraten og kommunalbestyrelsen efter sommerferien.

#### **j. Revideret tidsplan for arbejdet på pladsen bag rådhuset og nyhedsbrev til naboerne**

Ledningsomlæggingerne på pladsen er i gang, og de skal afsluttes inden det egentlige arbejde med etablering af parkeringskælder og byrum på pladsen bag rådhuset kan igangsættes.

Radius etablerer tre transformerstationer, hvoraf den ene skal give strøm til lynladestationen, og den er ved at blive etableret. De to andre skal give strøm til parkeringskælder og byrum, ligesom de skal sørge for byggestrøm, mens parkeringskælderens bygges. Den seneste melding fra Radius er, at transformerstationerne kan stå klar forventeligt slut juni. Der skal herudover foretages arkæologiske og tekniske forundersøgelser af arealet ovenpå parkeringskælderens. De arkæologiske forundersøgelser er i gang, mens de tekniske undersøgelser forventes at foregå sommer/efterår. Derfor forventes første spadestik til parkeringskælderens at kunne ske til oktober, og anlægsperioden forventes at være ca. 2 år. For at gøre plads til anlægsarbejdet, vil det ikke være muligt at bruge p-pladserne fra september måned, hvor rydningen af pladsen går i gang.

Der vil i indeværende måned blive informeret bredt ud via nyhedsbrev til naboerne, hvor der blandt andet informeres om den nye tidsplan, samt de igangværende arbejder på pladsen.

# Punkt 111: Anlægsoverførsler 2020 til 2021

00.30.08-000-1-20

## Resume

Ved regnskabets afslutning opgøres mer- og mindreforbrug af rådighedsbeløb på anlægsprojekter med henblik på at opgøre de midler, der indstilles overført fra 2020 til 2021 i overensstemmelse med kommunens principper for overførsel af budget imellem år.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen vedrørende 1. forventede regnskab 2021 til efterretning.

## Indstilling

Direktionen indstiller til magistraten, at

1. der vedrørende udgifter inden for anlægsrammen overføres mindreforbrug fra 2020 til 2021 på i alt 22,7 mio. kr. som tillægsbevillinger med modpost på den negative anlægspulje i 2021
2. der vedrørende udgifter inden for anlægsrammen overføres et mindreforbrug fra 2020 til 2022 på i alt 0,2 mio. kr., som indarbejdes i det tekniske budgetforslag til 2022,
3. der vedrørende udgifter uden for anlægsrammen overføres merforbrug fra 2020 på i alt 2,0 mio. kr. til 2021, hvor 0,2 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på kassen i 2021 og 1,8 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på lånoptagelse i 2021,
4. der vedrørende det brugerfinansierede område overføres merforbrug fra 2020 på i alt 1,4 mio. kr. til 2021, som tillægsbevilges med modpost på lånoptagelse i 2021,
5. der overføres mindreanlægsindtægter fra 2020 på i alt 6,9 mio. kr. til 2021 som tillægsbevillinger, der tilgår kassen.

Direktionen indstiller, at fagudvalg tager anlægsoverførsler fra 2020 til 2021 til efterretning.

## Sagsfremstilling

Ifølge Principper for økonomistyring opgøres ved regnskabsårets slutning mer- og mindreforbrug på årets igangværende anlægsprojekter med henblik på at opgøre de midler, der indstilles overført.

Afvielser mellem forbrug og rådighedsbeløb opgøres brutto ved regnskabsårets afslutning og overføres automatisk til efterfølgende år medmindre anlægsprojektet er afsluttet, eller at der allerede er afsat rådighedsbeløb på det efterfølgende års anlægsbudget til at dække de økonomiske konsekvenser af en forsinkelse eller forskydning. Såfremt der er tale om en anlægspulje, der årligt har et fast budget, er der kun overførselsadgang for de dele af puljen, som er knyttet til en konkret projekt og er disponeret i fagudvalg.

Af bilag 1 fremgår de enkelte anlægsprojekters mindreforbrug samt eventuelle merforbrug i 2020, og det er anført, hvorvidt projektet hører under kriterierne for overførsel, og om beløbet overføres til 2021. Endvidere fremgår det af bilag 1 hvilke anlæg, der er afsluttet i 2020.

Bilag 2 viser de projekter, hvor overførslen ikke sker på samme anlægsprojekt, hvor afvigelsen er opstået.

Niveauet for overførsler inden for anlægsrammen fra 2020-2021 er på 22,7 mio. kr. Fra 2019-2020 var beløbet 18,9 mio. kr. Der er således tale om et større beløb af overførte rådighedsbeløb end sidste år.

Overførslerne for udgifter uden for anlægsrammen er merforbrug fra 2020 på 3,4 mio. kr. Fra 2019-2020 blev der overført et merforbrug på 2,5 mio. kr.

Overførslerne af anlægsindtægter på 6,9 mio. kr. er udtryk for forskydning af indtægter, det vil sige indtægter, der ikke blev realiseret i 2020 og som derfor ikke tilgik kassen, hvorfor de tilgår kassen i 2021.

Tabel 1. Afvielser på rådighedsbeløb samt overførsler pr. udvalg

	1.000 kr.	U/I	Rådigheds- beløb 2020	Forbrug 2020	Afvigelse rådigheds- beløb 2020	Overføres til 2021	Overføres til 2022
<b>Skattefinansieret</b>		U	404.660	384.201	-20.459	20.705	153
		I	-97.769	-91.712	6.057	-6.903	0
		N	306.891	292.488	-14.403	13.802	153
<b>Heraf inden for rammen</b>		U	313.420	292.180	-21.240	22.701	153
01 Magistraten		U	9.635	4.166	-5.468	6.027	0
02 Bolig- og Ejendomsudvalget		U	72.260	68.687	-3.573	2.945	620
03 Undervisningsudvalget		U	36.647	38.213	1.566	-1.484	0
04 Ældre- og Omsorgsudvalget		U	37.337	34.091	-3.245	4.268	0
05 Kultur- og Fritidsudvalget		U	49.130	44.111	-5.019	5.595	0
06 Børneudvalget		U	10.424	5.252	-5.173	5.025	0
07 Socialudvalget		U	10.510	9.689	-821	126	0
08 By- og Miljøudvalget		U	86.627	87.307	681	12	-467
10 Sundheds- og Forebyggelsesudv.		U	850	662	-188	188	0
<b>Heraf uden for rammen (plejeboliger)</b>		U	91.240	92.020	780	-1.996	0
01 Magistraten		U	154	-46	-200	0	
02 Bolig- og Ejendomsudvalget		U	28	28	0	0	
04 Ældre- og Omsorgsudvalget		U	91.058	92.038	980	-1.996	
<b>Heraf uden for rammen - indtægter</b>		I	-97.769	-91.712	6.057	-6.903	0
01 Magistraten		I	-69.035	-69.082	-47	0	
02 Bolig- og Ejendomsudvalget		I	-8.417	-4.717	3.700	-3.617	
03 Undervisningsudvalget		I	-3	-897	-894	0	
05 Kultur- og Fritidsudvalget		I	-4.871	-4.871	0	0	
08 By- og Miljøudvalget		I	-15.443	-12.145	3.298	-3.286	
<b>Brugerfinansieret område alt uden for rammen</b>		U	49.708	46.766	-2.942	-1.410	
		I	0	0	0	0	
<b>B08 By- og Miljøudvalget</b>		U	49.708	46.766	-2.942	-1.410	

Der er overført mer- og mindreforbrug på anlægsprojekterne, der dermed enten har opskrevet eller reduceret rådighedsbeløb i 2021 svarende til afvigelsen i 2020, så den samlede projektøkonomi forbliver uændret over de to år. Samme princip er gældende for merforbrug på disponerede puljeprojekter, som afsluttes i 2020. Disse merforbrug reducerer rådighedsbeløbet på den tilsvarende pulje i 2021. Der overføres samlet 0,2 mio. kr. fra 2020 til 2022.

Der er for anlægsindtægter samlede overførsler på 6,9 mio. kr. hvilket er 0,8 mio. kr. højere end regnskabsresultatet på 6,1 mio. kr. Forskellen på 0,8 mio. kr. skyldes hovedsageligt at en merindtægt på 0,9 mio. kr. på Klub på J. M. Thieles Vej ikke er overført til 2021.

Der er for anlægsudgifter inden for anlægsrammen samlede overførsler på 22,7 mio. kr. hvilket er 1,5 mio. kr. højere end regnskabsresultatet på 21,2 mio. kr. Forskellen på 1,5 mio. kr. skyldes hovedsageligt et ikke overført merforbrug på 1 mio. kr. på Søndervang (servicedel), et ikke overført merforbrug på 1,3 mio. kr. på andre projekter der er lukket med årsregnskabet samt et ikke overført mindreforbrug på 0,8 mio. kr. på projekter der forventes afsluttet i 2021.

Der er for anlægsudgifter uden for anlægsrammen samlede overførsler på et merforbrug på 2,0 mio. kr. hvilket er 1,2 mio. kr. højere end regnskabsresultatet, der viser merforbrug på 0,8 mio. kr. Baggrunden skal findes i, at der både er merforbrug og mindreforbrug på projekterne, og at en mindredgift på 1,1 mio. kr. på Søndervang (boligdel) ikke overføres, da det skal ses i sammenhæng med merforbruget på den del af Søndervang, der ligger inden for anlægsrammen.

Der blev i en tidligere sag i Kommunalbestyrelsen 15. marts disponeret 0,2 mio. kr. til sagen "Ny Søndervang – godkende byggeprogram", med henvisning til reelle mindreforbrug på anlægsprojekter der enten er lukkede i 2020, eller hvor

mindreforbrug ikke ønskes overført. Efter konsolidering af tallene viser denne sag, at der ikke er finansiering til dette i overførselssagen. Samlet er der et merforbrug på lukkede anlægsprojekter, og projekter hvor mindreforbrug ikke overføres, på i alt 1,4 mio. kr. Finansieringen til ”Ny Søndervang – godkende byggeprogram” vil i stedet indgå som en del af 2. forventede regnskab 2021.

### ***Tekniske korrektioner af anlægsbevillinger, jf. bilag 2***

Nedenfor er en oversigt over anlægsbevillinger, der teknisk søges korrigeret som følge af overførsler fra 2020. Samlet indstilles det, at bevillinger øges med 0,3 mio. kr. samt at bevillinger reduceres med 0,5 mio. kr.

Mens rådighedsbeløb afspejler den politisk vedtagne finansiering af et projekt, afspejler anlægsbevillingen den politiske godkendelse til faktisk at igangsætte og bruge midler til en konkret defineret projekt. En anlægsbevilling kan således godt være mindre end den fulde afsatte finansiering i form af rådighedsbeløbet. Baggrunden for de tekniske korrektioner af anlægsbevillinger er puljer i 2020 hvor rådighedsbeløb overføres til den tilsvarende pulje i 2021. Da puljerne i forskellige år teknisk er separate anlægsprojekter, skal anlægsbevillingerne korrigeres, når der overføres imellem år.

Derudover nedjusteres anlægsbevillingen på projektet vedrørende hovedbiblioteket så den stemmer med rådighedsbeløbet.

Anlægsbevillingerne på følgende syv anlæg foreslås ændret, som følge af ændrede rådighedsbeløb til finansiering af merforbrug på afsluttede anlæg således at der er overensstemmelse mellem rådighedsbeløb og anlægsbevilling:

- Pulje til udlægning af nyt slidlag øges med 106 t. kr.
- Pulje til offentlige legepladser reduceres med 9 t. kr.
- Pulje til renovering af vejbelysning inkl. Master samt intelligent belysning reduceres med 135 t. kr.
- Pulje til tilplantning af vejtræer reduceres med 161 t. kr.
- Skoleveje 2021 reduceres med 5 t. kr.
- Pulje til cykelparkering i 2021 øges med 232 t. kr.
- Hovedbiblioteket - Udskiftning af kobbertag på vestsiden, gennemgang af vinduer reduceres med 150

Ændringerne har ingen konsekvenser for kassen

### **Økonomi**

Jævnfør tabel 1 søges der om overførsel af bruttoanlægsudgifter på i alt 20,7 mio. kr. til 2021 og 0,2 mio. kr. til 2022 og bruttoanlægsindtægter på i alt 6,9 mio. kr. til 2021 som tillægsbevillinger.

De overførte anlægsindtægter på 6,9 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på kassen.

Tillægsbevilling af merforbrug på 0,2 mio. kr. uden for anlægsrammen tillægsbevilges kassen, og merforbrug på 1,8 mio. kr. uden for anlægsrammen tillægsbevilges med modpost på lånoptag i 2021.

Tillægsbevillinger på 22,7 mio. kr. inden for anlægsrammen modregnes i den negative anlægspulje i 2021, som udmøntes via forskydninger af rådighedsbeløb i de forventede regnskaber. Såfremt tillægsbevillingerne i denne sag godkendes, udgør den negative anlægspulje herefter 104,5 mio. kr. i 2021, hvilket er udgangspunktet for 1. forventede regnskab, der behandles på samme møde.

Tillægsbevillingerne vedrørende merforbrug i 2020 på klimatilpasningstiltag (brugerfinansieret) på i alt 1,4 mio. kr. overføres til 2021 og modsvares af tilsvarende lånoptagelse i 2021.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

Magistraten og udvalg d. 12. april, kommunalbestyrelsen 19. april.

### **Bilag**

Bilag 2 Anlægsoverførsler 2020-2021

Bilag 1 Anlægsoverførsler fra 2020 til 2021

# Punkt 112: 1. forventede regnskab 2021

00.30.14-S00-2-21

## Resume

Sagen indeholder forvaltningens første samlede prognose for regnskabsresultatet 2021 samt overførsel af driftsmidler fra 2020 til 2021.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog anlægsoverførsler fra 2020 til 2021 til efterretning.

## Indstilling

Direktionen indstiller,

1. at 1. forventede regnskab 2021 tages til efterretning
2. at følgende tillægsbevillinger godkendes under serviceudgifter:
  - a. at mindreudgifter på driften i 2021 på 2,0 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på puljen til uforudsete udgifter jf. bilag 3-12,
  - b. at demografiregulering i 2021 på 26,5 mio. kr. jf. afsnit 1.1.2 og bilag 5, 6 og 8 tillægsbevilges med modpost på puljen til uforudsete udgifter,
  - c. at decentrale mindreforbrug i 2020 på 0,9 mio. kr. overføres til 2021 med modpost på puljen til uforudsete, at decentrale mindreforbrug i 2020 på 1,3 mio. kr. overføres til 2022, samt at decentrale mindreforbrug i 2020 på 11,3 mio. kr. overføres til 2021, men tilbageholdes på en central pulje under magistraten til frigivelse, såfremt likviditet og serviceramme tillader det, jf. bilag 16.
  - d. at decentrale merforbrug i 2020 på 6,3 mio. kr. jf. bilag 16 overføres til 2021 med modpost på puljen til uforudsete udgifter,
  - e. at mindreforbrug på eksternt finansierede projekter i 2020 på 9,2 mio. kr. jf. bilag 16 overføres til 2021 med modpost på puljen til uforudsete udgifter,
  - f. at udgiftsbehovet i politisk vedtagne projekter er revurderet eller udskudt til 2022 svarende til lavere udgifter for 5,2 mio. kr. i 2021 jf. bilag 16
  - g. at mindreforbrug på 5,1 mio. kr. i 2020 på politiske vedtagne projekter overføres til 2021 med modpost på puljen til uforudsete udgifter, samt at mindreforbrug i 2020 på politiske projekter for 4,9, mio. kr. jf. bilag 16 udskydes til senere udmøntning.
  - h. at ansøgte overførsler af mindreforbrug i 2020 på 1,7 mio. kr. jf. bilag 16 overføres til 2021 med modpost på puljen til uforudsete, og at ansøgte overførsler for 2,4 mio. kr. jf. bilag 16 udskydes til senere udmøntning,
  - i. Udgiftsneutrale omplaceringer imellem udvalg i 2021, jf. bilag 3-12. Herunder omflyttes netto 0,01 mio.kr. fra overførselsudgifter til serviceudgifter.
3. at følgende tillægsbevillinger gives under overførselsudgifter:
  - a. Udgiftsneutrale omplaceringer imellem udvalg i 2020, jf. bilag 3-12. Herunder omflyttes netto 0,01 mio.kr. fra overførselsudgifter til serviceudgifter.
  - b. ansøgt overførsel af mindreforbrug i 2020 på 0,2 mio. kr. overføres til 2021 med modpost på kassen,
4. at følgende tillægsbevillinger gives under anlæg:
  - a. Mindreudgifter inden for anlægsrammen på 17,3 mio. kr. i 2021, med modpost på den negative anlægspulje. Herudover indarbejdes merudgifter som følge af forskydninger for 17,2 mio. kr., i oplægget til budget 2022 jf. bilag 13 og 14.
  - b. Mindreudgifter uden for anlægsrammen på 26,9 mio. kr. i 2021, hvoraf 10,1 mio. kr. har modpost på kassen, og 16,8 mio. kr. har modpost på lånoptagelse. Herudover indarbejdes merudgifter på 26,9 mio. kr. som følge af forskydninger i oplægget til budget 2022 jf. bilag 13.
5. at følgende tillægsbevillinger gives under finansielle poster:
  - a. Nettomindreindtægter under kommunes indtægtsside på 12,6 mio.kr. i 2021, jf. bilag 15.
  - b. Nettomindreindtægter for 16,8 mio. kr. i 2021 under lånoptagelse som modpost til mindreudgifter uden for anlægsrammen jf. bilag 15.

Direktionen indstiller, at fagudvalgene tager orienteringen vedrørende 1. forventede regnskab 2021 til efterretning.

# Sagsfremstilling

## Sammenfatning

### Service

I forvaltningens første samlede prognose for 2021 forventes kommunens ordinære driftsudgifter (ekskl. corona) samlet set at ligge tæt på det budgetterede. Dette dækker dog over en række modgående bevægelser. På de specialiserede områder (både børn og voksne) forventes et merforbrug på ca. 22 mio. kr., som delvist kan finansieres af den i budget 2021 afsatte efterværnspulje på 9,6 mio.kr., der netop blev reserveret til at dække fortsatte budgetrisici på områderne. Hertil kommer, at demografireguleringen i 1. forventede regnskab medfører faldende udgifter, hvor især et lavere antal 0-5 årige betyder, et mindre behov for daginstitutionspladser, og dermed færre udgifter.

Ekstraordinære corona-relaterede udgifter udgør imidlertid også i 2021 en væsentlig budgetrisiko. Størrelsen heraf er på nuværende tidspunkt forbundet med betydelig usikkerhed, idet det er uvist, hvor længe og i hvilket omfang der fortsat vil være restriktioner og øgede krav til afstand, test, rengøring mv. Derudover ses der også tegn i plejesektoren på en ændrede søgemønstre som følge af corona, som kan påvirke økonomien, hvis de fortsætter igennem 2021. I 1. forventede regnskab er indregnet et skøn for de forventede merudgifter til Corona på mellem 25-45 mio. kr. Der er i skønnet ikke taget højde for en evt. statslig kompensation, der i lyset af erfaringerne fra 2020 i givet fald kun ventes at dække en del af merudgiften.

Der er i budget 2021 afsat en pulje til uforudsete udgifter, der inklusiv tidligere politiske beslutninger og 1. forventede regnskab udgør 40,6 mio. kr. Puljen til uforudsete udgifter kan altså i væsentlig omfang dække de forventede ekstraordinære corona-relaterede udgifter.

Hertil kommer, at i det omfang, der besluttes driftsoverførsler fra 2020 til 2021, vil disse skulle finansieres krone til krone. På denne baggrund viser første forventede regnskab, at kommunen står med en samlet finansieringsudfordring under service på mellem 20 og 40 mio. kr., når der tages højde for corona-relaterede merudgifter samt mulige driftsoverførsler fra 2020 til 2021 sammenholdt med finansieringskilderne i budget 2021, herunder puljen til uforudsete udgifter, jf. tabel 1.

Tabel 1. Oversigt over udfordringer i 1. forventede regnskab **Mio. kr.**

<b>1. forventede regnskab ekskl. corona</b>	<b>-0,4</b>
Skøn for corona-relaterede udgifter	+25,0 til +45,0
Puljen til uforudsete udgifter	-40,6
<b>Finansieringsudfordring inkl. corona</b>	<b>-16,0 til +4,0</b>
Merudgift ved fuld overførsel af mindreforbrug fra 2020 til 2021	35,7
<b>Samlet finansieringsudfordring ved fuld overførsel af mindreforbrug</b>	<b>+19,7 til +39,7</b>

(-) er mindredgifter, (+) er merudgifter/udfordring

Den i tabel 1 opgjorte finansieringsudfordring er baseret på den forudsætning, at der ikke opstår andre uforudsete merudgifter i løbet af året, samt at der ikke politisk træffes beslutning om nye initiativer, som ikke er finansieret i budgettet.

Første forventede regnskab bygger helt overvejende på regnskabsresultatet for 2020, som er sammenholdt med det nye budget for 2021, idet der på dette tidlige tidspunkt af året ikke foreligger valide forbrugsdata til at underbygge en egentlig forbrugsbaseret udgiftsprognose for 2021. Dette betyder også, at 1. forventet regnskab er forbundet med en vis usikkerhed.

Ud over de direkte udgifter til Corona i 2021, har Corona også været medvirkende årsag til, at en række både politisk initierede og eksternt finansierede projekter ikke blev færdige i 2020 og dermed er blevet forskudt ind i 2021. I alt er der mindredgifter i 2020 på konkrete projekter og decentral opsparing for 35,7 mio.kr., som hvis de alle overføres til 2021, skal finansieres inden for budgettet, jf. ovenfor.

Det forventede regnskab udviser – jf. tabel 1 – et interval på mindreudgifter for 16 mio. kr. til merudgifter for 4 mio. kr. inden der er finansieret driftsoverførsler og en finansieringsudfordring på 19,7-39,7 mio. hvis alle mulige overførsler imødekommes. Det er således baseret på 1. forventede regnskab ikke plads til at rumme samtlige overførsler fra 2020 til 2021 inden for budgettet. På den baggrund anbefaler forvaltningen, at endelig beslutning om driftsoverførsler for størstedelens vedkommende afventer senere forventede regnskaber, hvor der foreligger et nyt skøn for udgiftsudviklingen i kommunen.

Forvaltningen har gennemgået samtlige mulige driftsoverførsler fra 2020 til 2021 og foreslår følgende konkrete tilgang:

- De decentrale institutioners opsparring afventer med at blive udmøntet, indtil der måtte være plads hertil i budgettet.
- Merforbrug, som ikke skyldes Corona-relaterede udgifter, tillægsbevilges i 1. forventede regnskab., således at de pågældende institutioner/afdelinger får mest mulig tid til at tilpasse deres forbrug resten af året. Det bemærkes, at institutioner med merforbrug, som skyldes corona-relaterede udgifter ikke tillægsbevilliges.
- for politisk initierede projekter sker der en opdeling, hvor projekter, der vurderes kritiske at udmønte nu tillægsbevilges ved 1. forventede regnskab., mens øvrige enten afventer igangsættelse eller videreføres til 2022. Derudover er udgiftsbehovet projekterne revurderet og det vurderes, at enkelte projekter kan holdes inden for budgettet i år uden en overførsel. Med disse greb foreslås udgiftsbehovet i projekter for i alt 6,5 mio. kr. tilpasset eller udskudt til 2022, mens overførsler for i alt 18,8 mio. kr. udskydes til eventuel senere udmøntning i 2021 eksempelvis ved 2. forventede regnskab.
- Samtlige mindreforbrug under eksternt finansierede projekter for 9,2 mio. kr. overføres til 2021 og tillægsbevilges i 1. forventede regnskab., da alternativet hertil er at tilbagebetale de uforbrugte midler på uafsluttede projekter.

Samlet vi forvaltningens forslag nedbringe de samlede overførsler i 1. forventede regnskab til netto 10,6 mio. kr. og den samlede finansieringsudfordring til mellem -5,4 mio. kr. og +14,6 mio. kr. jf. tabel 2.

Tabel 2. Løsninger til 1. forventede regnskab

**Mio. kr.**

1. forventede regnskab ekskl. corona	-0,4
Skøn for coronarelaterede udgifter	+25,0 til +45,0
Puljen til uforudsete udgifter	-40,6
<b>Finansieringsudfordring inkl. corona</b>	<b>-16,0 til +4,0</b>
Merudgift ved foreslået model for overførsel af mindreforbrug fra 2020 til 2021	10,6
<b>Samlet finansieringsudfordring ved foreslået model for overførsel af mindreforbrug</b>	<b>-5,4 til +14,6</b>

(-) er mindreudgifter, (+) er merudgifter/udfordring

Det skal igen understreges, at finansieringsudfordringen i tabel 2 vil vokse i det omfang, der opstår pt. uforudsete eller fra politisk side besluttet nye merudgifter i løbet af året. Omvendt er det også erfaringen, at udgiftsprognoserne i nogle år forbedres efter 1. forventede regnskab. Skulle det samlede billede af økonomien forbedres i løbet af 2021, vil det være muligt at frigive dele af eller alle de resterende driftsoverførsler, som forvaltningen indtil videre foreslår tilbageholdt

#### *Overførsler*

Under overførselsudgifter forventes der på nuværende tidspunkt balance med indmeldte merudgifter for 0,7 mio. kr. Coronas effekter på arbejdsmarkedet og varigheden af hjælpepakker skaber stadig stor usikkerhed omkring ledighedsudviklingen, og billedet kan derfor ændre sig over de kommende måneder.

#### *Anlæg*

Anlægsrammen udgør i alt 341,6 mio. kr. i 2021. Da der erfaringsmæssigt vil være forsinkelser og forskydninger på en række af kommunens anlægsprojekter i løbet af året, er der før 1. forventede regnskab igangsat anlægsprojekter for 446,1 mio. kr., hvilket er 104,5 mio. kr. mere, end hvad anlægsrammen kan rumme. I 1. forventede regnskab er der forventede mindreudgifter for 31,9 mio. kr. mens der forudsættes yderligere forskydninger i den resterende del af året for 72,6 mio. kr.

## 1. Serviceudgifter

### 1.1 Serviceudgifter - samlet

Indmeldingerne til første forventede regnskab viser samlede mindreudgifter for 0,4 mio. kr. på serviceudgifter ekskl. Corona-relaterede udgifter. Dette dækker over et forventet merforbrug på driften på 35,7 mio. kr., en forventet fuld disponering af efterværnspuljen vedrørende de specialiserede områder samt en demografiregulering på -26,5 mio. kr., jf. tabel 2.

Tabel 2 – Serviceudgifter ekskl. Corona-relaterede udgifter

	Mio. kr.
Indmeldinger efter tillægsbevillinger	35,7
Efterværnspuljen	-9,6
Demografiregulering	-26,5
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>-0,4</b>

### 1.1.1 Serviceudgifter – indmeldinger og efterværnspulje

Indmeldingerne til første forventede regnskab viser samlede merudgifter for 35,7 mio. kr. på serviceudgifter ekskl. Corona-relaterede udgifter efter tillægsbevillinger, jf. tabel 3.

Tabel 3 Serviceudgifter ekskl. Corona-relaterede udgifter

Udvalg (mio. kr.)	Korr. budget 2021	Udgifts-neutrale tillægs-bevillinger	Afvielser 1. FR (uden corona)	Ansøgte tillægs-bevillinger	Afvigelse efter tillægs-bevillinger
Magistraten	825,3	-15,4	10,0	-3,3	13,3
Bolig- og Ejendomsudvalget	107,3	-1,6	5,1	0,0	5,1
Undervisningsudvalget	805,4	0,9	1,8	0,0	1,8
Ældre- og Omsorgsudvalget	913,8	16,6	2,9	0,0	3,0
Kultur- og Fritidsudvalget	186,9	0,0	-0,7	0,0	-0,7
Børneudvalget	716,4	-0,5	7,7	1,1	6,6
Socialudvalget	468,4	-0,1	13,9	0,0	13,9
By- og Miljøudvalget	107,7	-0,1	-7,1	0,2	-7,3
Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget	19,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Sundheds- og Forebyggelsesudvalget	86,0	0,1	0,0	0,0	0,0
<b>I alt</b>	<b>4.236,3</b>	<b>0,0</b>	<b>33,7</b>	<b>-2,0</b>	<b>35,7</b>
<i>Efterværnspulje</i>					-9,6
<b>I alt</b>					<b>26,1</b>

Den samlede afvigelse på 35,7 mio. kr. dækker over mer- og mindreudgifter på de forskellige udvalg. Den væsentligste udfordring er fortsat opdrift i udgifterne til de specialiserede områder. På det specialiserede børneområde (børneudvalget) er der særligt merudgifter på anbringelsesområdet i form af dyrere anbringelser på døgninstitutioner. På det specialiserede voksenområde (socialudvalget) ligger udfordringen især på køb af støtte i eget hjem. Endelig er der fortsat udgiftsutfordringer på specialundervisningen (undervisningsudvalget). Samlet set udgør de forventede merudgifter på de specialiserede områder 22,3 mio. kr. På både børneudvalget og socialudvalget er der igangsat handleplaner, som skal medvirke til at udgifterne ikke stiger yderligere.

Udfordringerne på det specialiserede område er en fortsættelse af en udvikling, der har været set de seneste år – både på Frederiksberg og i hele landet. Derfor blev der i budget 2021 givet et betydeligt varigt løft til områderne og samtidig som et efterværn afsat en pulje på 9,6 mio. kr., hvis formål var at skabe et budgetværn mod et fortsat udgiftspres og sikre en buffer ved evt. forsinkelser i de planlagte effektiviseringer på området. Efterværnspuljen kan derfor anvendes som en finansieringskilde til en del af de forventede merudgift på 22,3 mio. kr. på de specialiserede områder. Der blev i budget 2021 foretaget en genopretning af økonomien på de specialiserede områder på baggrund af en ubalance der var opstået over tid, og som blev opgjort i 2020. Nogle af de områder, der blev givet midler til, er presset af en fortsat stigning i udgifter, mens andre områder er stabiliseret med bevillingen i budget 2021. I budget 2021 blev der blandt andet bevilget midler til flygtningebørn og –unge, hvis flygtningestatus er ophørt. Med ophøret bortfalder den refusion som kommunen modtager, men det enkelte barn og unge har stadig behov for anbringelse eller anden foranstaltning. Dette udgiftspres er nu håndteret.

Der blev også i budget 2021 bevilget midler til øgede udgifter til køb af særligt specialiserede tilbud til unge. Tendensen med øget behov for specialisering er fortsat i 2020, og dermed ses der en fortsat udgiftsstigning.

Merudgifterne på 22,3 mio. kr. på de specialiserede områder i 2021 består af merforbrug på både børne-, voksen- og specialundervisningsområdet.

På det specialiserede børneområde forventes merudgifter for 7,1 mio. kr. i 2021. Der er flere årsager til, at udgifterne er fortsat med at stige. Væsentligt er, at der i årets første 3 måneder er sket en stigning i antallet af unge på sikrede døgninstitutioner, hvilket er en ny udfordring i forhold til budgetforudsætningerne for 2021. Således har eller er 6 unge været i ophold på et sikret institution allerede på nuværende tidspunkt af 2021. Samtidig er forventningerne til indtægterne fra salg af pladser på egne institutioner halveret i forhold til niveauet fra 2020, da andre kommuner har taget borgere hjem. Derudover er der fortsat et pres på behovet for anbringelser på højt specialiserede institutioner, som er en fortsættelse af tendensen i 2020, og endelig at det ikke i det ønskede omfang og tempo lykkedes at omstille anbringelser til øget brug af plejefamilier frem for anbringelse på institution.

På specialundervisningen forventes der samlet merudgifter på 1,8 mio. kr. Den primære årsag, er et stigende behov for mere specialiserede tilbud, der ikke kan rummes på egne specialskoler. På området er også mindreudgifter på Christiansskolen, hvor der er færre elever.

På det specialiserede voksenområde forventes merudgifter for 13,4 mio. kr. Den væsentligste udfordring er køb af støtte i eget hjem, der udgør 7,4 mio. kr. Herudover er de væsentligste udfordringer på køb og salg af misbrugsbehandling, manglende indtægter for salg af bo- og dagtilbud, merudgifter til køb af aktivitets- og samværstilbud, samt hjælp til borgere med handicap i form af Borgerstyret Personlig Assistance (BPA).

Ud over de specialiserede områder under børneudvalget, socialudvalget og undervisningsudvalget er der også afvigelser på andre udvalg. Magistraten udviser forventede merudgifter for 10 mio. kr. Det dækker over flere forskellige udfordringer, hvoraf flere er tværgående. Det drejer sig bl.a. om øgede udgifter til arbejdsskader samt større administrationsbidrag til Udbetaling Danmark. By- og miljøudvalget udviser mindreudgifter for i alt 7,1 mio. kr., som primært kan henføres til en forventet mindreudgift i Frederiksberg Kommunes driftstilskud til Movia. Mindreudgiften skyldes, at der på tidspunktet for budgetvedtagelsen var usikkerhed om, hvorvidt staten ville kompensere Movia for Corona-merudgifter i 2021, hvilket efterfølgende er bekræftet. På bolig- og ejendomsudvalget er der forventede merudgifter for 5,1 mio. kr., som bl.a. skyldes mindreindtægter på kommunale udlejningsejendomme og merudgifter til forbrugsudgifter. Ældre- og omsorgsudvalget udviser forventede merudgifter for 2,9 mio. kr., som kan henføres til flere forskellige delområder bl.a. rehabilitering og hjælpemidler. De øvrige udvalg udviser forventet balance eller kun mindre afvigelser.

### *1.1.2 Demografiregulering*

I Frederiksberg Kommune demografireguleres de store velfærdsområder for udviklingen i befolkning og efterspørgsel for at sikre, at serviceniveauet fastholdes ved ændringer i befolkning. For områder, hvor antallet af borgere har en direkte indflydelse på økonomien, reguleres budgettet i 2021. Dette gælder normalområdet under skoler, modtageklasser, fritidsordninger, dagtilbud samt hjemmeplejen og til dels plejeboliger. For områder, hvor befolkningsudviklingen har en

mindre direkte indvirkning, reguleres budgetterne for 2022 og frem. Dette omhandler dele af kultur- og specialområdet, børnetandplejen samt sundhedstjenesten og sker i 1. finansielle orientering om budget 2022.

Demografireguleringen for 2021 viser samlede mindreudgifter på 26,5 mio. kr. på de demografiregulerede områder, hvilket dækker over både mer- og mindreudgifter. Mindreudgifterne vedrører primært dagtilbudsområdet, hvor der frigøres 18,4 mio. kr. Hovedårsagen er et væsentlig lavere børnetal end forudsat, da budget 2021 blev vedtaget. Konkret forventes der nu 175 færre 0-5 årige i 2021, end da budgettet blev vedtaget. Under normale omstændigheder korrigeres institutionernes budgetter hver 3. måned når det faldende børnetal er realiseret. Denne demografiregulering vurderes dog af et omfang, hvor det er formålstjeneligt at korrigere budgetterne så hurtigt som muligt, således at den enkelte institution kan få mere tid til tilpasningen.

På undervisningsudvalgets område forventes der ligeledes mindreudgifter på grund af lavere børnetal (-7,2 mio. kr.). Det medfører færre børn i skoler, SFO'er og klubber. Der har dog i 2020 været en så stor søgning til privatskoler og efterskoler, at der på trods af faldende børnetal, sker en opjustering af budgettet hertil.

På ældre- og omsorgsudvalgets område har der i 2020 været store ændringer i, hvordan kommunens plejetilbud er blevet brugt og efterspurgt. Corona-pandemien har særligt påvirket plejeboligerne. Flere steder i landet og også på Frederiksbergs plejecentre, så man udbrud af sygdommen, der er særlig farlig for de ældste borgere. Dette medførte både, at færre borgere ønskede at flytte i plejebolig, og at det tog længere tid som følge af de skærpede retningslinjer fra en plads blev ledig, til der flyttede en ny ind. Derudover holdt kommunen i de perioder, hvor pandemien var værst, en række pladser i reserve på Frederiksbergs Døgnrehabilitering for at sikre plads til svage borgere fra hospitalerne, hvis presset på hospitalerne blev for stort.

De borgere, der ikke flyttede i plejebolig, blev til gengæld længere i hjemmeplejen, hvilket modsat betød flere udgifter i hjemmeplejen.

Den ændrede adfærd er fortsat ind i 2021, men forventes at ændre sig i takt med at den ældre del af befolkningen bliver vaccineret og samfundet åbnes op igen. Selvom udrulning af vacciner netop på plejecentrene er færdiggjort, forventes borgernes adfærd og tilbagevenden til plejeboligerne dog at ske gradvist i løbet af hele 2021. Da en mindre del af Frederiksbergs plejeboligkapacitet er midlertidige og fleksible pladser, er det i nogen grad muligt at tilpasse kapaciteten gradvist.

Den ændrede adfærd hos borgerne og usikkerheden om, hvornår adfærden er tilbage i normal tilstand, medfører at det er vanskeligere at prognostisere hvor stor efterspørgslen vil være efter plejeboliger og hjemmepleje. Demografireguleringen på hjemmeplejeområdet i 2021 justeres derfor alene i forhold til befolkningsudviklingen, mens efterspørgslen forbliver uændret. Dette betyder en regulering af budgettet som følge af ændringer i befolkningen og berigtigelser på -0,9 mio.kr. Budgetterne til køb og salg af plejeboligpladser sættes lig med regnskabsresultatet for 2020. Udviklingen i området vil blive fulgt tæt i de kommende opfølgninger.

Tabel 4 Oversigt over demografiregulering 2021

	Mio. kr.
Skoler	-3,5
Privatskoler og efterskoler	2,4
SFO og Klub	-6,1
<b>Undervisningsudvalget i alt</b>	<b>-7,2</b>
Demografiregulering af hjemmepleje	-0,9
Øget hjemmeplejebudget	5,0
Lavere plejeboligkapacitet 8 pladser	-5,0
<b>Plejeområdet i alt</b>	<b>-0,9</b>
<b>Dagtilbud i alt</b>	<b>-18,4</b>
<b>Demografi i alt</b>	<b>-26,5</b>

## 1.2 Serviceudgifter - udfordring

Jf. tabel 3 og 4 ovenfor, forventes de samlede serviceudgifter ekskl. Corona med 1. forventede regnskab omtrent at balancere. Der er imidlertid to typer udfordringer, som udfordrer budgetoverholdelsen i 2021:

- Der vil også i 2021 være ekstraordinære Corona-relaterede merudgifter, som vil skulle finansieres i det omfang, de ikke dækkes af staten
- I det omfang der besluttes driftsoverførsler fra 2020 til 2021 vil disse skulle finansieres krone til krone.

### *1.2.1 Corona-relaterede udgifter*

Corona kommer også i 2021 til at få stor indflydelse på Frederiksberg Kommunes drift og forventede regnskabsresultat. Samtidig knytter der sig betydelig usikkerhed til, hvordan Corona-situationen udvikler sig, særlig i forhold til hvor længe og hvilket omfang skærpede krav til afstand, rengøring og test vil gælde.

Derfor er det også vanskeligt præcist at prognosticere de forventede Corona-relaterede udgifter i 2021, og forvaltningens beregningen bygger derfor på en række forudsætninger og antagelser, som samlet giver et skønnet udgiftsniveau for de forventede coronaudgifter i 2021.

To udgiftstyper, der må forventes at fortsætte i betydeligt omfang i 2021, er udgifter til hhv. ekstra rengøring og test. Øvrige udgiftstyper er derimod mere usikre og meget afhængig af, hvordan Corona udvikler sig. Hvis vaccination af borgerne medfører en tilbagevenden til en mere almindelig dagligdag, vil der ikke være samme behov for ekstra personale til at løse de mange ekstraopgaver forbundet med Corona, ligesom mange af de afledte udgifter – f.eks. værnemidler og ekstra transport – gradvist vil forsvinde. Samtidig viser erfaringerne fra 2020, at Corona påvirker søgemønstret til plejeydelser på ældreområdet, hvor flere borgere har valgt at blive i eget hjem frem for at flytte i plejebolig. Denne ændrede adfærd medfører en øget efterspørgsel efter hjemmehjælp, da det særligt er borgere, som modtager mange timers pleje, som får øget behov for hjemmehjælp. Disse borgere er typisk i målgruppen for en plejebolig, men har altså valgt den fra pga. Corona. Det er forventningen at dette vil ændre sig mod et mere normalt adfærdsmønster i takt med at flere borgere vaccineres og samfundet igen åbner op.

Ydermere viser erfaringerne fra 2020, at der f.eks. på personaleudgifter også er sparede udgifter, da en række af de aktiviteter (f.eks. kurser), der kræver vikardækning, også er aflyst. I 2020 havde de fleste institutioner således også mindreudgifter til personale.

I 1. forventede regnskab er det lagt til grund, at der som minimum skal afholdes udgifter til rengøring og test. Herudover kan komme udgifter til øvrige kategorier som de ovenfor nævnte – f.eks. personale, værnemidler og ekstra transport. Der forventes ikke at være nettomerudgifter til personale, når der tages højde for både mer- og mindreudgifter. Med baggrund i disse forudsætninger er forventningen til 1. forventede regnskab, at der i 2021 vil være Corona-relaterede udgifter for 25-45 mio. kr. Området vil blive fulgt tæt, og de Corona-relaterede udgifter vil fortsat blive opgjort særskilt i resten af 2021.

### *1.2.2 Driftsoverførsler 2020 til 2021*

Som en del af Frederiksberg Kommunes principper for økonomistyring er der opsat rammer for hvilke midler, der kan overføres imellem budgetår. Som udgangspunkt er der tre typer mindreforbrug, der kan overføres: 1. decentrale institutioners opsparing op til 2 pct. (merforbrug overføres fuldt ud), 2. eksternt finansierede projekter samt 3. politisk vedtagne projekter af midlertidig karakter, der er forsinkede. Muligheden for at overføre midler imellem år understøtter, at der er de rette incitamenter til fornuftigt forbrug og langsigtet planlægning for kommunens budgetansvarlige ledere, samt at projekter kan gennemføres, også selvom planlægningen rækker over årsskiftet, eller projektet er forsinket.

Derudover er der for institutioner mulighed for at ansøge om at få yderligere mindreforbrug overført, hvis institutionen har sparet op i løbet af året til et konkret projekt eller investering, der ikke kan rummes inden for budgettet i det enkelte år.

### *1.2.3 Særligt vedrørende de decentrale institutioners overførsler*

Ved behandlingen af 3. forventede regnskab (KB 7. december 2020) besluttede kommunalbestyrelsen, at ingen decentrale institutioner med overførselsadgang får driftsoverført merforbrug i 2020 til 2021, hvis merforbruget kan henføres til udgifter relateret til Corona, samt at Corona-nettomerudgifter opgøres i regnskabet med henblik på modregning i institutionernes regnskabsresultat, når overførselsadgangen fra 2020 til 2021 skal beregnes. Disse merudgifter vil som udgangspunkt udgøre værnemidler købt uden for KVIK, Corona-rengøring og evt. nettomerudgifter til andre konkrete udgiftsposter.

Regnskabsresultat har som ventet vist, at mange decentrale institutioner kom ud af 2020 med et merforbrug, samt at merforbruget i stort omfang kunne henføres til Corona-relaterede udgifter.

Forvaltningen har derfor opgjort hver enkelt institutions Coronaudgifter i 2020. Alle institutioner, der i 2020 havde et merforbrug som følge af Coronaudgifter, får ikke dette merforbrug overført til 2021. Dermed bærer ingen en gæld med

videre som følge af Corona. Derudover har institutionerne fået modregnet alle deres Coronaudgifter brugt på varekøb, (f.eks. værnemidler og ekstern rengøring), ligesom merudgifter isoleret på løn er modregnet i forbindelse med opgørelsen af institutionernes opsparing.

Corona-modregningen betyder imidlertid, at de decentrale institutioners kommer ud af 2020 med en stor decentral opsparing på 19,8 mio. kr. Dette er betydeligt over niveauet for de seneste 3 år. Fra 2018-2020 har opsparingen i gennemsnit ligget på 11,1 mio. kr., hvilket betyder, at det beregnede opsparingsniveau i 2020 er hele 78 pct. højere end set i de tidligere regnskabsår. Dette indikerer tydeligt, at der også har været et betydeligt Corona-mindreforbrug, som ikke er blevet eksplicit opgjort. Regnskabstal for landets øvrige kommuner bekræfter denne formodning.

Set i lyset af de udfordringer, som 1. forventet regnskab for 2021 viser, samt det faktum, at kommunen samlet set og hovedparten af institutionerne faktisk havde et merforbrug i 2020, er det forvaltningens vurdering, at den decentrale opsparing, som kan overføres til 2021 ikke bør overstige gennemsnittet af mindreforbrug de seneste tre år. Dette bringer overførselsniveauet for de decentrale institutioner ned på netto 7,2 mio. kr.

Uanset ovenstående korrektioner af de decentrale institutioners regnskaber er det dog fortsat sikret, at ingen decentral institution får overført merudgifter, såfremt merforbruget kan henføres til Corona-relaterede udgifter.

#### 1.2.4 Driftsoverførsler – Opsamling

En gennemgang af regnskab 2020 viser, at der efter korrektioner på de decentrale institutioner er driftsoverførsler på i alt 31,5 mio. kr., ud fra de tre kriterier, der vil belaste servicerammen i 2021, hvis de alle overføres. Hertil kommer yderligere 4,2 mio. kr. i ansøgte overførsler, hvor midler udover kriterierne for overførselsadgang søges overført fra 2020 til 2021, da der er tale om særlig opsparede midler eller afdrag på gæld. I alt er der således overførsler for 35,7 mio. kr., jf. tabel 6.

Tabel 6 Oversigt over driftsoverførsler 2020 til 2021

<b>Mio. kr.</b>	<b>Decentrale institutioner</b>	<b>Eksternt finansierede projekter</b>	<b>Politisk vedtagne projekter</b>	<b>Ansøgte overførsler</b>	<b>I alt</b>
Samlede overførsler, service	7,2	9,2	15,2	4,2	<b>35,7</b>

Overføres der midler fra 2020 ind i 2021, skal de krone-for-krone finansieres inden for budgettet til serviceudgifter i 2021. Overførsler fra 2020 skaber derfor et pres på økonomien i 2021.

Midlerne fordeler sig, så de decentrale institutioners samlede overførsler udgør netto 7,2 mio. kr. Dette udgøres både af ikke Corona-relateret merforbrug på 6,3 mio. kr. og mindreforbrug på 13,5 mio. kr. Herudover er der eksternt finansierede projekter for 9,2 mio. kr. For de eksterne projekter gælder det, at hvis midlerne ikke bruges, skal midlerne tilbagebetales.

Dertil kommer en række politisk vedtagne projekter, der er blevet forsinkede eller udskudt i løbet af 2020. I alt er der under denne kategori overførsler for 15,2 mio. kr.

Endelig har flere afdelinger og decentrale institutioner benyttet muligheden for at ansøge om at få midler overført til kommende år ud over rammerne for de beregnede overførsler. Dette kan eksempelvis være tilfældet ved opsparing til særlige initiativer eller projekter. I alt er der 4,2 mio. kr. i denne kategori. I denne kategori er også afdragsordninger, hvor enkelte institutioner har oparbejdet et så stort merforbrug, at det ikke umiddelbart vurderes muligt at tilbagebetale midlerne inden for et budgetår. Af de 4,2 mio. kr. udgør 1,4 mio. kr. nye afdragsordninger eller justeringer af tidligere ordninger.

Af bilag 16 fremgår en gennemgang af de projekter, hvor en revurdering af udgiftsbehovet har medført, at overførslen kan bortfalde, udgiftsbehovet kan justeres eller overførsel kan udskydes til 2022.

Konkret indstilles det, at overførte ikke Corona-relaterede merforbrug tillægsbevilges af hensyn til styringsgrundlaget for berørte institutioner (-6,3 mio. kr.), og at overførsel af mindreforbrug på tre konkrete institutioner (0,9 mio. kr.) tillægsbevilges ud fra en konkret vurdering. Netto giver det overførsler på decentrale institutioner for -5,4 mio. kr. Herudover tillægsbevilges eksternt finansierede projekter, da midlerne ellers skal tilbagebetales (9,2 mio. kr.), samt hhv. 12 politiske projekter (5,1 mio. kr.) og to ansøgte overførsler (1,7 mio. kr.) ud fra en konkret vurdering af overførselens karakter (se bilag 16). Af Tabel 8 fremgår omfanget af de justerede ønsker om driftsoverførsler.

Tabel 8 Oversigt over overførsler fra 2020 til 2021, som foreslås tillægsbevilget ved 1. FR.

Mio. kr.	Decentrale institutioner	Eksternt finansierede projekter	Politisk vedtagne projekter	Ansøgte overførsler	I alt
Samlet overførselsønske, service	7,2	9,2	15,2	4,2	35,7
Revurderet udgiftsbehov eller udskydelse til 2022	-1,3	0,0	-5,2	0,0	-6,5
Udskudt beslutning vedr. 2021	-11,3	0,0	-4,9	-2,4	-18,6
Tillægsbevilling 1. FR	-5,4	9,2	5,1	1,7	10,6

Hvis denne indstilling tiltrædes vil den samlede udfordring kunne nedskaleres til et interval på mindreudgifter på 5,4 mio. kr. til merudgifter på 14,6 mio. kr. – jf. tabel 2 ovenfor.

Det bemærkes, at med budget 2021 er der budgetlagt med langsigtede effektiviseringspuljer på 20 mio. kr. årligt i hvert af overslagsårene 2022 til 2025, som forudsættes finansieret via mindreforbrug på regnskabet for det foregående år. Det betyder, at regnskabet for 2021 skal udvise et mindreforbrug på minimum 20 mio. kr.

## 2. Overførselsudgifter

Nedenstående tabel viser, at der forventes merudgifter på overførselsudgifter for 0,7 mio. kr. efter tillægsbevillinger, hvilket sat i forhold til budgettets størrelse og tidspunkt på året må betragtes som balance.

Tabel 10 Oversigt over afvigelser og tillægsbevillinger på overførselsudgifter

Overførselsudgifter (mio. kr.)	Korr. Budget	Udgiftsneutrale omplaceringer	Afvigelse 1. FR 2021
Magistraten	57,5	-20,0	8,4
Bolig- og ejendomsudvalget	-7,5	0,0	-0,2
Ældre- og omsorgsudvalget	0,7	0,0	0,0
Børneudvalget	-2,4	0,0	-1,7
Socialudvalget	-22,2	0,0	-6,5
Arbejdsmarkeds- og uddannelsesudvalget	1257,9	0,0	-0,7
Sundheds- og forebyggelsesudvalget (aktivitetsbestemt medfinansiering)	426,2	20,0	0,6
Samlet	1.710,3	0,0	0,0

Socialudvalget udviser et samlet mindreforbrug på 6,5 mio. kr., som fordeler sig på flere poster. Den væsentligste afvigelse er forventet merindtægt på særligt dyre enkeltsager på 4,0 mio. kr., og herudover forventes mindreudgifter til personlige tillæg (2,5 mio. kr.), merudgiftsydelser (1,5 mio. kr.) og senblindekurser (0,5 mio. kr.). I modsat retning trækker merudgifter til tomgangsleje for 2 mio. kr.

På børneudvalget forventes mindreudgifter til hhv. merudgifter og tabtsarbejdsfortjeneste (1,0 mio. kr.) samt øget statsrefusion på anbringelsesområdet i form af særligt dyre enkeltsager (0,7 mio. kr.).

På arbejdsmarkeds- og uddannelsesudvalget forventes mindredgifter på integrationsområdet (3,6 mio. kr.) vedrørende danskuddannelse, som delvist opvejes af merudgifter på beskæftigelsesindsatsen (3,2 mio. kr.). Herudover er der mindre mer- og mindredgifter på bolig- og ejendomsudvalget og sundheds- og forebyggelsesudvalget.

Afvigelsen på magistraten skyldes en teknisk indtægts/udgiftspulje vedr. statsrefusion på de specialiserede områder. Øgede udgifter til særligt dyre enkeltsager giver også en refusion fra staten, men da refusionen er under overførselsrammen og udgiften er under service, hjælper refusionen ikke på at overholde servicerammen. Der er derfor afsat en indtægtspulje under overførsler og tilsvarende udgiftspulje under service, med henblik på evt. senere omplacering til serviceudgifter. Både indtægts- og udgiftspuljen er indregnet i bundlinjen på henholdsvis overførsels- og servicerammen.

### 3. Anlæg

Der er ved 1. forventede regnskab foretaget en gennemgang af samtlige anlægsprojekter. Nedenstående tabel 11 viser de indmeldte afvigelser og ansøgte tillægsbevillinger på anlægsudgifter inden for anlægsrammen i forhold til det korrigerede budget 2021.

Tabel 11 Oversigt over budget, afvigelser og tillægsbevillinger i 1. forventede regnskab

Anlægsudgifter (mio. kr.)	Korr. budget 2021	1. FR 2021	Afvigelser 2021	TB 2021	TB 2022	TB 2023	TB 2024	TB 2025
Magistraten	42,3	37,8	-4,5	-1,6	1,6	0,0	0,0	0,0
Bolig- og Ejendomsudvalget	87,1	81,8	-5,2	-4,0	4,0	0,0	0,0	0,0
Undervisningsudvalget	45,5	36,5	-9,0	-9,0	9,0	0,0	0,0	0,0
Ældre- og Omsorgsudvalget	38,3	40,0	1,8	1,8	-1,8	0,0	0,0	0,0
Kultur- og Fritidsudvalget	114,1	108,7	-5,4	-4,4	4,4	0,0	0,0	0,0
Børneudvalget	7,9	7,9	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Socialudvalget	2,8	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
By- og Miljøudvalget	106,3	96,9	-9,4	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Sundheds- og Forebyggelsesudvalget	1,8	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Korrigeret budget - eksklusiv negativ pulje	446,1	414,2	-31,9	-17,3	17,2	0,0	0,0	0,0
Negativ anlægspulje	-104,5	0,0	104,5	17,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Yderligere forventede forskydninger	0,0	-72,6	-72,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Korrigeret budget - inklusiv negativ pulje	341,6	341,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Negativt anlægspuljeefters 1. FR				-87,2				

Der er forventede afvigelser/forskydninger inden for anlægsrammen svarende til 31,9 mio. kr. i 2021, hvoraf 17,3 mio. kr. søges tillægsbevillet i 2021. Af disse søges 17,2 mio. kr. overført til 2022. Forskellen skyldes mindredgifter til et projekt vedrørende udvidelse af miljøzone med varebiler under by- og miljøudvalget på 90 t. kr.

#### 3.1 Status på den negative anlægspulje

Der arbejdes igen i 2021 med en negativ anlægspulje, som afspejler forventede forskydninger og mindreforbrug på de igangværende projekter. Da det ikke er muligt på forhånd at pege på hvilke projekter, der bliver forsinkede, er der indarbejdet en negativ anlægspulje under magistraten, der er udtryk for de forventede forsinkelser. Dette muliggør en budgetlægning på de konkrete anlægsprojekter, der samlet set ligger ud over anlægsrammen, og dermed at det samlede forbrug kommer tættere på at udnytte hele kommunens anlægsramme.

Puljen er på nuværende tidspunkt på 104,5 mio. kr. Heraf skyldes 78,8 mio. kr. forskydninger af projekter fra 2020 overført ved 3. forventede regnskab, 1 mio. kr. skyldes omdisponering fra drift til anlæg vedrørende Aveny T samt 2 mio. kr. vedrørende en sag om salg af Lindevej. Desuden forudsættes det, at kommunalbestyrelsen godkender sideløbende sag om anlægsoverførsler, hvori der overføres uforbrugte anlægsudgifter fra 2020 til 2021 på 22,7 mio. kr.

Indmeldingerne til 1. forventede regnskab betyder, at den negative anlægspulje reduceres til 87,2 mio. kr. Puljen er dermed højere end samme tidspunkt sidste år hvor den var på 64,6 mio. kr. Forvaltningen arbejder fortsat med fremdriften af hele anlægspuljen, og der forelægges en ny vurdering i forbindelse med 2. forventede regnskab. På nuværende tidspunkt er det vurderingen, at der ikke er behov for yderligere handlinger i forhold til at overholde kommunens anlægsramme.

## Økonomi

På baggrund af indmeldingerne til 1. forventede regnskab 2021 forventes en kassebeholdning på 667,6 mio. kr. ultimo 2021, jf. tabel 12. Ift. det korrigerede budget forventes kassen ultimo året dermed at være 13,7 mio. kr. lavere.

Tabel 12 Strukturel balance, resultat og kassebeholdning

<b>1. forventede regnskab (mio. kr.)</b>	<b>Opr. Budget 2021</b>	<b>Korr. Budget 2021</b>	<b>1. FR 2021</b>	<b>Afvigelse</b>	<b>TB 2021 inkl. omplaceringer</b>
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-6.181,8</b>	<b>-6.181,8</b>	<b>-6.145,4</b>	<b>36,4</b>	<b>12,6</b>
<b>Driftsudgifter i alt</b>	<b>5.947,6</b>	<b>5.946,6</b>	<b>5.951,4</b>	<b>4,8</b>	<b>0,2</b>
Serviceudgifter	4.237,4	4.236,3	4.241,0	4,7	0,0
Overførselsudgifter	1.710,2	1.710,3	1.710,4	0,1	0,2
<b>STRUKTUREL BALANCE</b>	<b>-234,1</b>	<b>-235,2</b>	<b>-194,0</b>	<b>41,2</b>	<b>12,8</b>
Anlægsudgifter inden for rammen	341,6	341,6	341,6	0,0	0,0
Anlægsudgifter uden for rammen	86,4	101,7	74,8	-26,9	-26,9
Anlægsindtægter	-44,7	-51,6	-49,1	2,5	0,0
Brugerfinansieret område	49,0	69,1	61,9	-7,2	0,0
<b>Resultat i alt (- = overskud)</b>	<b>198,1</b>	<b>225,6</b>	<b>235,2</b>	<b>9,6</b>	<b>-14,1</b>
<b>Kassebeholdning primo</b>	<b>960,8</b>				
Årets resultat	198,1	225,6	235,2	9,6	-14,1
Lånoptagelse	-258,4	-182,9	-158,9	24,0	16,8

Finansforskydninger	190,3	204,8	185,2	-19,6	0,0
Afdrag på lån	32,0	32,0	31,7	-0,3	0,0
<b>Kassepåvirkning (- = kasseforbrug)</b>	<b>-162,0</b>	<b>-279,5</b>	<b>-293,2</b>	<b>-13,7</b>	<b>-2,7</b>
<b>Kassebeholdning ultimo</b>	<b>798,8</b>	<b>681,3</b>	<b>667,6</b>		

I serviceudgifterne i tabel 12 indgår puljer, som ikke er indregnet i tabel 3 ovenfor, hvorfor tabellerne ikke er direkte sammenlignelige. I tabel 12 indgår 35 mio. kr. vedr. Corona-relaterede udgifter, hvilket svarer til middelværdien af det interval, der er beregnet. Ligeledes indgår demografireguleringen på i alt 26,5 mio. kr. Endelig indgår puljen til uforudsete (40,6 mio. kr.) og efterværnspuljen (9,6 mio. kr.), samt driftsoverførsler for 3,9 mio. kr.

I oprindeligt budget 2021 var der en forventet ultimokasse på 798,8 mio. kr. I korrigeret budget er den forværret til 681,3 mio. kr. Der er flere årsager til forværringen, og den største skyldes at lånoptagelsen er sænket med 75,5 mio. kr. Denne forværring er imidlertid af teknisk karakter og skyldes en forskydning af lånoptag til Metro mellem årene. Den oprindelige kassebeholdning på 798,8 mio. kr. ultimo er derfor kunstigt høj, da lånet allerede blev optaget i 2020 og derfor indgår i primokassebeholdningen, men samtidig er budgetteret under lånoptagelse i oprindeligt budget.

1. forventede regnskab viser en forværring af den forventede kassebeholdning i forhold til det korrigerede budget på 13,7 mio. kr. Forværringen består af flere modsatrettede bevægelser. Væsentligst er mindreindtægter fra beskæftigelsestilskuddet, der dækker udgifter til forsikrede ledige. Tilskuddet efterreguleres med baggrund i udviklingen for andre kommuner i landsdelen i 2020. KL har opgjort et foreløbigt skøn for Frederiksbergs andel af efterreguleringen på 28,3 mio. kr. Den præcise udmelding foretages fra ministeriets side i juli 2021, og tillægsbevilling søges herefter til 3. forventede regnskab. Efterreguleringen skal ses i sammenhæng med, at Frederiksberg i 2020 fik et større tilskud til forsikrede ledige end det faktiske forbrug, og efterreguleringen er derfor udtryk for, at en del af de merindtægter, som Frederiksberg havde i 2020, nu skal tilbagebetales til staten. Herudover er der mindreforbrug på deponering under finansforskydninger. Mindreudgifter under anlæg uden for rammen og det brugerfinansierede område modsvares af lavere lånoptag.

En nærmere gennemgang af det finansielle område findes i bilag 15.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Magistraten og fagudvalg 12. april 2021 og kommunalbestyrelsen 19. april 2021.

## **Bilag**

Bilag 1 Bevillingsoversigt 1. forventede regnskab

Bilag 2 Strukturel balance, resultat og kassebeholdning

Bilag 3 Magistraten

Bilag 4 Bolig- og ejendomsudvalget

Bilag 5 Undervisningsudvalget

Bilag 6 Ældre- og omsorgsudvalget

Bilag 7 Kultur- og fritidsudvalget

Bilag 8 Børneudvalget

Bilag 9 Socialudvalget

Bilag 10 By- og miljøudvalget

Bilag 11 Arbejdsmarkeds- og uddannelsesudvalget

Bilag 12 Sundheds- og forebyggelsesudvalget

Bilag 13 Anlægsafvigelser fordelt på udvalg

Bilag 14 Beskrivelser af afvigelser på anlægsprojekter

Bilag 15 Det finansielle område

Bilag 16 - Driftsoverførsler

# Punkt 113: Opstilling af NaboMøbler på Solbjerg Plads i 2021

05.14.00-G01-150-19

## Resume

Urban Consulting har i lighed med 2019 og 2020 ansøgt om på ny at opstille NaboMøbler i 2021. Den seneste opstilling i 2020 er blevet evalueret i forhold til benyttelse, renholdelse mv. Udvalget skal på baggrund heraf tage stilling til, om der skal gives tilladelse til opstilling af NaboMøbler på Solbjerg Plads i 2021.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at der gives tilladelse til opstilling af NaboMøbler på Solbjerg Plads i 2021,
2. at udgifter til ekstra renholdelse i lighed med sidste år sker ved en neddrosling af renholdelsen fordelt på flere veje.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at der gives tilladelse til opstilling af NaboMøbler på Solbjerg Plads i 2021,
2. at udgifter til ekstra renholdelse i lighed med sidste år sker ved en neddrosling af renholdelsen fordelt på flere veje

## Sagsfremstilling

Urban Consulting opstillede i sommeren 2019 i bymidten NaboMøbler for første gang som et pilotprojekt. Det blev vurderet til at være en succes, og projektet blev derfor videreført som NaboMøbler 2.0, idet der blev givet tilladelse til en opstillingsperiode henover sommeren og efteråret 2020. Urban Consulting ønsker, at der ligeledes i 2021 opstilles NaboMøbler på Solbjerg Plads (bilag 1).

I ansøgningen ønsker NaboMøbler at opstille 18 stole, 8 trepersoners bænke, 8 højbede samt 30 plantekummer i lighed med, hvad der blev opstillet i 2020 (bilag 2).

På baggrund af opstillingen i 2020 har forvaltningen såvel som Urban Consulting foretaget en evaluering. Den samlede vurdering er, at NaboMøbler har været en succes. Møblerne har været flittigt brugt af borgerne og der har generelt kunne observeres en øget brug af pladsen. Der har under opstillingen af NaboMøbler ikke været udfordringer med hærværk, uagtsomt brug af møblerne eller lign.

Det er forvaltningens vurdering, at den øgede brug af pladsen har medført mere henkastet affald. Forvaltningen har derfor opsat en række affaldskurve, hvilket har afhjulpet problemet noget.

Selve opsætningen af møblerne skaber imidlertid udfordringer i forhold til at holde pladsen ren, da møblerne, plantekummerne og højbederne forhindrer, at der kan bruges fejmaskine på pladsen, hvor møblerne er opstillet. Det er derfor nødvendigt at håndfje mellem møblerne, hvilket gør driften ineffektiv.

Forvaltningen har været i dialog med Urban Consulting for at optimere renholdelsen og efter gensidig aftale reduceres antallet af plantekummer til 20 og antallet af højbede til 6, hvorved der bliver mere plads og det dermed bliver lettere at renholde og drifte stedet. Herudover har forvaltningen aftalt med Urban Consulting, at der kan ske en løbende tilpasning af indretningen på stedet, hvis dette bliver nødvendigt af hensyn til blandt andet renhold.

Hvad angår betaling for renholdelsen ønsker Urban Consulting i lighed med tidligere år, at kommunen afholder udgifterne hertil, og står for udførelsen af renholdelsen. I den forbindelse vedtog By- og Miljøudvalget den 27. april 2020, at arbejdet med renhold og oprydning i forbindelse med afviklingen af NaboMøbler dækkes gennem omdisponering af renhold fra forskellige vejområder på skift (bilag 3).

Sidste år skete finansieringen af renholdelsen ved en nedprioritering af renholdelsen på en række lokalveje i perioden. Forvaltningen foreslår, at dette ligledes sker i år, idet det bemærkes, at der ikke blev modtaget klager over dette.

### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at NaboMøbler de to forgangne år har fungeret godt og at projektet har bidraget til ophold og samvær på Solbjerg Plads. En tilladelse til afholdelse af NaboMøbler vil støtte op om Frederiksbergstrategiens mål om at skabe kultur- og oplevelsestilbud i byens rum, herunder mulighed for rekreative ophold.

## Økonomi

Udgifterne hertil sker gennem en omdisponering af renholdelsesindsatsen i perioden.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Bilag 1. Arrangementsansøgning\_NM

Bilag 2. Inventarliste med priser

Bilag 3. Referat udvalgssag 27. april 2020

# Punkt 114: Grøn Frivillighedsdag i 2021

20.15.00-G01-1-21

## Resume

I budget 2019 blev der afsat midler til afholdelse af en årlig Grøn Frivillighedsdag fra 2019 til og med 2021. Frivillighedsdagen har været afholdt i 2019 og 2020 med et relativt lavt deltagerantal og høje omkostninger til mandetimer, kommunikation og materiel. I sagen foreslås det derfor, at en anden arrangør overtager afviklingen, samt at der afventes med en disponering af de resterende midler.

## Beslutning

By – og Miljøudvalget udsatte sagen.  
Gunvor Wibroe ønskede sagen drøftet i forligskredsen for budget 2019.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at 10.000 kr. af de afsatte midler til Grøn Frivillighedsdag i 2021 anvendes til indkøb af ladcykel til foreningen "Dråben i havet"
2. at foreningen "Dråben i havet" overtager afviklingen af Grøn Frivillighedsdag i 2021 med et tilskud på 30.000 kr. til afvikling af arrangementet
3. at de udisponerede midler på 60.000 kr. disponeres på et senere tidspunkt.

## Sagsfremstilling

Med budget 2019 blev det bestemt, at renholdelsesindsatsen skulle suppleres med en Grøn Frivillighedsdag. Der blev afsat 100.000 kr. årligt i 2019 til og med 2021. 2021 er således sidste år, der er afsat midler hertil. Ved Grøn Frivillighedsdag inviteres kommunens borgere til at deltage i en frivillig indsats for en renere by ved i fælleskab at indsamle affald i byen. Ved opstart af arrangementet var det målsætningen, at der skulle deltage 500 frivillige borgere på dagen.

Grøn Frivillighedsdag har indtil videre været afholdt i 2019 og 2020. I 2019 deltog knap 200 personer og i 2020 deltog 117 personer.

Forvaltningen har reklameret og annonceret for dagen via en lang række kommunikationskanaler, herunder via pressemeddelelser, hjemmeside, infoannonce i Frederiksberg Bladet, plakater i byen, nyhedsbreve til foreninger, skoler, institutioner og virksomheder, facebook og infoskærme.

Ved evaluering af arrangementerne vurderes det, at deltagerne er glade for arrangementet, men at det lave antal deltagere ikke har kunne opveje de økonomiske omkostninger til mandetimer, indkøb af materiel, annoncering og trykning af plakater.

Foreningen "Dråben i havet" er meget aktive i forhold til planlægning og afholdelse af affaldsindsamlingsarrangementer blandt andet på Frederiksberg. Det kunne derfor være naturligt, at foreningen overtog Grøn Frivillighedsdag på Frederiksberg i 2021.

Forvaltningen har været i dialog med foreningen om overtagelse af Grøn Frivillighedsdag, som er positive i forhold til at tage over. Det foreslås, at de får et tilskud på 30.000 kr. til afholdelse af arrangementet. Indkøbt materiel såsom veste, handsker og poser fra Grøn Frivillighedsdag i 2019 og 2020 kan genbruges, så det forventes ikke, at der skal bruges yderligere midler hertil. Kommunen vil kunne støtte foreningen med kommunikation og promovning af arrangementet på hjemmesiden, facebook m.v.

I lighed med vilkårene for tildeling af midler fra arrangements- og kulturpuljer, vil arrangøren blive underlagt afrapporteringspligt, herunder krav om aflæggelse af regnskab med relevante bilag, krav om tilbageførelse af ubrugte midler og en generel redegørelse for arrangementets forløb.

Ydermere blev det i budget 2021-22 besluttet, at der skal stilles en el-cykel til rådighed for "Dråben i havet". "Dråben i havet" har udtrykt ønske om en ladcykel, hvilket foreslås indkøbt istedet for en el-cykel. En ladcykel, som opfylder foreningens ønsker, koster ca. 10.000 kr. Indkøbet heraf foreslås finansieret af midlerne til afholdelse af Grøn Frivillighedsdag i 2021.

Det foreslås således i alt at bevillige 40.000 kr til "Dråben i havet ved tildeling af 30.000 kr. til planlægning af Grøn Frivillighedsdag 2021 og 10.000 kr til køb af ladcykel.

De resterende midler foreslås disponeret på et senere tidspunkt, når det er vurderet, om midlerne eventuelt skal bidrage til kommunens økonomiske udfordringer i 2021, som beskrevet i 1. forventede regnskab.

### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

Forvaltningen vurderer, at foreningen "Dråben i havet" med fordel kan overtage afholdelsen af arrangementet, da gruppen jævnligt arrangerer affaldsopsamlingssture med relativt mange deltagere.

## **Økonomi**

Ved overdragelse af ansvaret for Grøn Frivillighedsdag vil 40.000 kr. blive givet til "Dråben i havet" til omkostninger ved afholdelse af arrangementet og køb af ladcykel. De resterende midler foreslås disponeret på et senere tidspunkt, når det er vurderet, om midlerne eventuelt skal bidrage til kommunens økonomiske udfordringer i 2021, som beskrevet i 1. forventede regnskab.

Såfremt udvalget vælger at aflyse af Grøn Frivillighedsdag i 2021 foreslås det at anvende 10.000 kr. til indkøb af en ladcykel til affaldsindsamlingsgruppen "Dråben i Havet". I så fald foreslås det, at de resterende 90.000 kr. disponeres til andet formål på et senere tidspunkt eller lægges i kassen.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K

# **Punkt 115: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem David Munis Zepernick, rådmænd Lone Loklindt og kommunalbestyrelsesmedlem Thomas Baark om udvidet adgang til udeservering**

05.14.00-G01-19-21

## **Resume**

Kommunalbestyrelsesmedlem David Munis Zepernick, rådmænd Lone Loklindt og kommunalbestyrelsesmedlem Thomas Baark har stillet forslag om forlængelse af den udvidet adgang til udeservering i 2021. By- og Miljøudvalget vedtog den 1. februar 2021, at der gives mulighed for udvidet udeserveringstilladelse frem til den 1. september 2021 med mulighed for forlængelse. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

## **Beslutning**

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm, Fasaël Rehman) indstiller.

at forslaget forkastes, idet By- og Miljøudvalget allerede har besluttet, at der gives mulighed for udvidet udeserveringstilladelse frem til den 1. september 2021 med mulighed for forlængelse.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Thyge Enevoldsen, Gunvor Wibroe og Balder Mørk og Ruben Kidde) stemte imod indstillingen.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget forkastes, idet By- og Miljøudvalget allerede har besluttet, at der gives mulighed for udvidet udeserveringstilladelse frem til den 1. september 2021 med mulighed for forlængelse.

## **Sagsfremstilling**

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 8. marts 2021 sagen, idet forvaltningen blev bedt om at redegøre nærmere for de præcise forskelle mellem det, der blev besluttet i udvalget 1. februar og beslutningsforslaget.

Beslutningsforslaget lægger op til, at udeserveringstilladelser gentages i 2021, herunder at sæsonen udvides til at gælde fra påske til om med efterårsferien, alternativt året ud, for at tilgodese udvidet udeservering i forbindelse med julehandlen 2021.

Den 1. februar 2021 vedtog By- og Miljøudvalget, at forlænge ordningen omkring udvidet udeserveringstilladelse for restaurationer, caféer og beværtninger frem til 1. september 2021. Beslutningen giver samtidig mulighed for at forlænge ordningen yderligere således, at det vil kunne løbe året ud.

Forvaltningen vil forlænge de udstedte tilladelser til at gælde frem til den 31. december 2021, hvis coronasituationen fortsat gør, at der er strikse afstandskrav.

Restaurations- og caféejere, der endnu ikke har en udeserveringstilladelse, har også mulighed for at benytte sig af den udvidede udeserveringstilladelse. Således er ordningen ikke kun forbeholdt dem, der allerede har en udeserveringstilladelse.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Kommunalbestyrelsen oversendte den 25. januar 2021 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem David Munis Zepernick, rådmænd Lone Loklindt og kommunalbestyrelsesmedlem Thomas Baark om udvidet adgang til udeservering.

"Det Radikale Venstre ved David Munis Zepernick, Lone Loklindt og Thomas Baark foreslår, at de i 2020 indførte midlertidige regler vedrørende ekstratilladelser til udeservering i sommersæsonen for både nye og eksisterende indehavere af udeserveringstilladelser gentages i 2021. Det foreslås ligeledes, at sæsonen udvides til at gælde fra f.eks. påske til efterårsferien, og evt. med mulighed for også at tilgodese udvidet udeservering i forbindelse med julehandlen 2021.

### **Motivation:**

2021 tegner til at blive endnu en udfordrende sæson for byens café- og restaurationsliv. På grund af coronarestriktioner og krav om lukning i hele eller dele af 1. kvartal må vi forvente et markant fald i omsætningen med øget risiko for afskedigelser og lukninger. Selv om det bliver muligt at genåbne, så må antallet af borde og stole indendørs forventes

reduceret som konsekvens af afstandskravene, hvilket ligeledes vil sætte sig negativt i omsætningen, hvis der ikke åbnes for kompenserende adgang til udeservering.

Derudover vil øget udeservering i en længere periode understøtte ambitionen om liv i byen og dermed Frederiksbergs attraktivitet som turistdestination også for indenlandske turister."

Baggrund:

Forslag som fremsat på Kommunalbestyrelsesmødet 22.juni 2020

Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem David Munis Zepernick, ra°dmand Lone Loklindt og kommunalbestyrelsesmedlem Ruben Kidde om Nordens Paris - konvertér endnu flere P-pladser til udeservering i sommersæsonen

Sagsfremstilling

Beslutningsforslaget blev oversendt til by- og miljøudvalget.

Det Radikale Venstre foresla°r at udvide det eksisterende midlertidige tilbud til de frederiksbergske cafeer, restauranter, beværtninger og lign. om at kunne fast-track ansøge om at konvertere P-pladser til mere udeservering, sa°ledes at ogsa° frederiksbergske cafeer, restauranter og beværtninger, som ikke allerede i dag har en udeserverings-tilladelse, omfattes.

Det foresla°s ligeledes, at disse midlertidige, nye tilladelser gives for sa° lang en periode som muligt, og evt. helt frem til eftera°rsferien, sa°ledes at cafeer, restauranter og lign. fa°r mulighed for en rimelig forrentning af investeringen i etablering af udeservering.

Motivation

Meget tyder pa°, at det i a°r er den indenlandske turisme, som skal skabe omsætning i byens restauranter og cafeer, som jo ba°de er ramt af afstandsrestriktioner og indrejseforbud. Derfor er det ekstra vigtigt, at vi giver det nødlidende restaurationsliv optimale forudsætninger for at tiltrække kunder og dermed konsolidere forretningen efter mere end to ma°neder uden omsætning. I sommerferien er mange Frederiksberg-borgere og -biler alligevel ikke hjemme, og det mindskede pres pa° parkeringspladserne kunne passende udnyttes til en langt mere generøs uddeling af midlertidige udeserveringspladser, ogsa° til restauranter og caféer og lign., som ikke i dag er i besiddelse af en sa°dan. Hvis vejguderne sa° er med os i a°r, sa° kan vi komme ganske tæt pa° at blive Nordens Paris."

*Bemærkninger til forslaget*

By- og Miljøudvalget godkendte den 1. februar 2021 at give mulighed for udvidet udeserveringstilladelse for restauranter, caféer og lignende frem til den 1. september 2021 med mulighed for forlængelse. Denne forlængelse vil således kunne strække sig over julen 2021, som dette beslutningsforslag lægger op til.

## Økonomi

Forslaget har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og Miljøudvalget, m, k

## Historik

### Indstilling 8. marts 2021, pkt. 81:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslaget forkastes, idet By- og Miljøudvalget allerede har besluttet, at der gives mulighed for udvidet udeserveringstilladelse frem til den 1. september 2021 med mulighed for forlængelse.

### Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 8. marts 2021, pkt. 81:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

# Punkt 116: Regulering af udlejningsløbehjul på Frederiksberg

05.14.00-G01-248-20

## Resume

En ændring af færdselsloven bevirker, at der fastsættes egentlige regler for opstilling af udlejningsløbehjul på offentlige arealer. Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet et forslag til krav og vilkår for en tilladelse til opstilling af udlejningsløbehjul til udlejning på offentlige arealer på Frederiksberg. Udvalget skal tage stilling til, hvorvidt der skal gives tilladelse til opstilling af udlejningsløbehjul på offentlige arealer og i fald hvilke vilkår, der skal stilles for en sådan tilladelse.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, hvorvidt der skal gives tilladelse til opstilling af udlejningsløbehjul på offentlige arealer, og i fald med de foreslåede vilkår for tilladelsen.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 8. februar 2021 sagen omkring regulering af løbehjul, idet udvalget ønskede en oversigt, der viser de konkrete ændringer i forhold til de oprindelige foreslåede rammebetingelser og vilkår, der blev sendt i høring blandt løbehjulsudbydere m.fl., og de reviderede rammebetingelser og vilkår, som foreslås på baggrund af høringen og input fra henholdsvis Københavns Kommune og Odense Kommune.

Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet et oversigtsskema, der beskriver disse forskelle (bilag 10).

Forvaltningen har herudover nedenfor beskrevet:

- Hvordan løbehjulsboksene efter vejlovgivningen skal markeres på vejareal, hvor meget de forventes at fylde m.v.
- En vurdering af behov for forbudszoner
- Samt en række forslag til serviceniveau i forhold til tilsyn m.v. og betalingen herfor

### Løbehjulsbokse

Set i lyset af det foreslåede øgede antal løbehjul vurderes der også at være behov for at øge antallet af løbehjulsbokse fra 50 til 75.

En løbehjulsboks, som er en vejafmærkning, skal afmærkes med smal ubrudt linje, så løbehjulsboksen fremtræder som et felt, og dette skal forsynes med et løbehjulssymbol., jf. nedenfor. Herudover vil løbehjulsboksene blive forsynet med et gelænder (i ral 6009) på hver side af boksen således, at løbehjulene ikke kan vælte ud af boksen.



Ifølge lovgivningen på området må løbehjul maksimalt være 2 meter langt og 70 centimeter bredt.

I rammebetingelserne for opsætning af løbehjul kan der placeres mellem 3 og 10 løbehjul i løbehjulsboksene. Boksene vil således variere i størrelse fra 1,5 meter x 2 meter op til 8 meter x 2 meter.

Set i lyset af det øgede antal løbehjul er antallet af løbehjulsbokse øget fra 50 til 75.

Placering af løbehjulsbokse udfordrer pladsen i byrummet, herunder også i forhold til de arealer, hvor der kan indtænkes plads til øget bynatur og cykelstativer (hvor der er fastsat et politisk mål om 1200 nye cykelparkeringspladser i 2025) m.v. Herudover kan ønsket om placering af løbehjulsbokse ved stationer, metrostationer, uddannelsessteder m.v. betyde, at der disse steder skal fjernes cykelparkering for at skabe plads til boksene.

En mulighed kunne være visse steder at anvende bilparkeringspladser hertil.

Forvaltningen vil, når der foreligger en endelig plan for placeringen forelægge dette for udvalget.

### Eventuelle forbudszoner

Hidtil har det aktuelle brug af løbehjul de forskellige steder på Frederiksberg ikke givet udfordringer i forhold til trafikafvikling m.v. Det vurderes derfor ikke relevant pt. at indføre forbudszoner på Frederiksberg. Vilkårene kan på et senere tidspunkt suppleres, hvis et behovet for en forbudszone måtte vise sig.

### *Betaling for administration og tilsyn*

I lovgivningen er der lagt op til, at kommunen kan få dækket sine udgifter til administration, tilsyn m.v. i forhold til ordningen.

Der forventes at være en del administration med ordningen, herunder til besvarelse af borgerhenvendelser, møder med løbehjulsejere, behandling af data fra løbehjulsejerne, evaluering af ordningen mv. Det vurderes, at der skal afsættes et halvt årsværk hertil svarende til 250.000 kr.

I forhold til tilsyn afhænger omfanget heraf af det serviceniveau By- og Mijøudvalget ønsker for ordningen.

Som udgangspunkt kan kommunen helt undlade at føre tilsyn. Hermed vil der ikke være udgifter forbundet hermed. Det vil herefter være op til aftaleparten selv at føre tilsyn med, at løbehjul står placeret korrekt.

Et mindre tilsyn kan indføres, så løbehjul, der står til fare for trafikikkerheden løftes ind til siden, så de står sikkert, og med indberetning til aftaleparten. Et sådant tilsyn vil kunne varetages af cityassistenterne i tidsrummet mellem 6.30-23.30 på hverdage og i tidsrummet mellem 7-15 i lige weekender og mellem 9-17 i ulige weekender. Det vurderes, at der skal tilføres et halvt til et helt årsværk hertil (svarende til lønudgifter på mellem 250.000 og 450.000 kr.), hvis der ikke skal ske en nedprioritering i cityassistenternes nuværende arbejdsopgaver. Det er en sådan ordning, der er lagt op til i de foreslåede vilkår.

Der kan indføres et dedikeret tilsyn i dagtimerne 37 timer om ugen, hvor der systematisk følges op i forhold til løbehjul. Det vurderes, at der skal afsættes 1½ årsværk hertil (svarende til lønudgifter på 750.000 kr.), idet der ikke vil være back up i ferier og ved sygdom.

Endelig kan der indføres et dedikeret tilsyn 24 timer alle ugens dage. Det vurderes, at der skal afsættes 3 årsværk til en sådan ordning (svarende til 1,5 mio. kr.), idet der heller ikke her vil være back up i ferier og ved sygdom.

Hvis udvalget finder, at tilsynet skal foretages af cityassistenterne som foreslået, vil der skulle afsættes mellem et halvt til et helt årsværk (250.000 kr- 450.000 kr.) samt et halvt årsværk til administration svarende til 250.000 kr.

Afhængigt af om der afsættes et halvt eller et helt årsværk til cityassistenternes ekstra tilsyn vil de samlede omkostninger beløbe sig til mellem 500.000 kr- og 700.000 kr. Dette svarer til en udgift til hver udbyder på mellem 250.000 kr. og 350.000 kr. Dette svarer til en betaling pr. enhed pr. år på mellem 1.000 kr og 1.400 kr. ved 500 løbehjul.

### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget udsatte den 9. november 2020 sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at gennemføre en høring af elløbehjulsudlejerne, Cyklistforbundet, Ældrerådet, Handicaprådet og Ungerådet om de påtænkte krav og vilkår.

Efterfølgende er lovgrundlaget blevet endeligt vedtaget og indeholder følgende bestemmelser:

- Kommunen kan som vejmyndighed beslutte om mindre udlejningskøretøjer, såsom elløbehjul, må placeres på vejareal med henblik på udlejning, herunder antallet heraf.
- Opsætning af elløbehjul m.v. på udpegede pladser – løbehjulsbokse - kræver en aftale mellem kommunen og den enkelte udlejningsoperatør.
- Kommunen kan som vilkår fastsætte, at kommunens omkostninger til administration og tilsyn betales af operatøren.
- Udlejningskøretøjet skal stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur eller område, og kommunen kan kræve betaling for omkostningerne hertil, herunder vedligeholdelsen heraf.
- Kommunen kan fjerne køretøjer og bringe det til en opbevaringsplads, hvis køretøjet står i strid med reglerne, og hvor det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt inden for en rimelig afstand. Kommunens udgifter til transport, opbevaring og administration kan pålægges ejeren af køretøjet. Kommunen skal underrette ejeren om fjernelsen, herunder om tidspunktet for og årsagen til fjernelsen og hvor det opbevares. Der skal gives en frist for afhentning, hvorefter kommunen kan sælge eller bortgive løbehjulet.
- Kommunens ret til at fjerne ulovligt placerede køretøjer gælder ligeledes udlejningskøretøjer, der ikke er omfattet af en aftale, eller hvor aftalen er opsagt.
- Kommunen kan som vejmyndighed fastsætte yderligere saglige vilkår for en eventuel aftale.

Forvaltningen har på baggrund af udvalgets anmodning haft et udkast til regulering af området i høring hos Ældrerådet, Handicapområdet, Cyklistforbundet, Ungerådet samt løbehjulsudlejerne.

Jvf. bilag 5-9 er der modtaget høringssvar fra Ældrerådet, Handicapområdet, Cyklistforbundet, mens Ungerådet har oplyst, at det pt. ikke er i funktion. Herudover er der modtaget høringssvar fra løbehjulsoperatørerne Voi og Tier.

Handicaprådet og Ældrerådet har samstemmende oplyst, at man ikke er begejstrede for løbehjul, men at man glæder sig over, at kommunen lægger op til en ordning. Cyklistforbundet er også enige i, at der er et behov for regulering i forhold til antal af elløbehjul. Voi finder, at Frederiksberg Kommunes tilgang til regulering af løbehjul er fornuftig. Tier har ikke bemærkninger til det fremsendte, men de ser gerne, at der koordineres med Københavns Kommune.

Herudover er der fra de enkelte høringsparter modtaget en række supplerende bemærkninger og forslag. Der er udarbejdet et tematiseret høringsnotat som bilag 2 og et høringsnotat, der indeholder alle høringskommentarerne som bilag 3.

Forvaltningen har endvidere haft dialog med Københavns Kommune. Københavns Kommunens udkast til aftalevilkår i forhold til elløbehjul til udlejning vedlægges som bilag 4. En række af de aftalevilkår, som Københavns Kommune har fastsat har forvaltningen fundet relevante at indarbejde i de reviderede vilkår, som fremgår nedenfor.

Endvidere har forvaltningen skelet til aftalevilkårene i Odense Kommune.

Efter loven kan kommunen fjerne køretøjer, der står i strid med reglerne, og som ikke er mulige at placere lovligt inden for rimelig afstand. Køretøjet skal bringes til en opbevaringsplads, og udgifter til transport, opbevaring og administration afholdt af kommunen, påhviler ejeren af køretøjet. Kommunen skal underrette ejeren herom, herunder om tidspunktet for og årsagen til fjernelsen, og hvor det opbevares, og der skal gives en frist for afhentning, hvorefter kommunen kan sælge eller bortgive løbehjulet. Københavns Kommune agter at benytte denne mulighed.

Forvaltningen finder imidlertid, at ordningen bliver meget tung at administrere og dyr for operatørerne. Forvaltningen foreslår derfor, at der ikke indføres en sådan ordning på Frederiksberg. Ordningen vil kunne indføres efterfølgende, hvis der viser sig et behov herfor.

På baggrund af de indkomne høringssvar, samt med inspiration i aftalevilkår fra Odense Kommune og i udkast til aftalevilkår i Københavns Kommune, foreslår forvaltningen følgende reviderede krav og vilkår til en ordning med udlejningsløbehjul på Frederiksberg:

- De opstillede løbehjul skal være forsynet med udskiftelige batterier, så løbehjulene ikke skal indsamles hver aften. Udskiftning af batterier skal ske med brug af el-ladcykel eller elbiler.
- Batterilevetiden skal være så god som mulig og med minimum 1.000 opladninger, jf. udvælgelseskriterierne.
- Levetiden på løbehjulene skal være så god som mulig og have minimum tre års levetid, jf. udvælgelseskriterierne.
- Løbehjulene må ikke udsende støj, der kan genere naboer m.v., jf. udvælgelseskriterierne.
- Aftalehaveren skal for egen regning afsætte ressourcer til løbende at flytte løbehjul til løbehjulsbokse, hvis de ikke er placeret heri. Aftalehaver forpligter sig til at foretage rundring med tilstrækkelig frekvens med henblik på at sikre lovlig opstilling af løbehjul opstillet med henblik på udlejning.
- Responstiden fra løbehjulsudbydere på at fjerne løbehjul, der står eller ligger til gene for trafikken, fastsættes til maksimalt 1 time, hvis aftalehaveren modtager henvendelser herom enten fra kommunen eller fra borgere.
- Kommunen kan flytte løbehjul, der står til gene for trafikken, inden for en meget kort radius herfra således, at de står trafikssikkert. Aftalehaveren forudsættes efterfølgende at flytte disse løbehjul til en boks.
- Aftalehaver skal på et varsel på 1 uge flytte løbehjul, hvis et areal skal bruges til andre formål såsom arrangementer, udendørsservering, vejarbejde, og lignende. Aftalehavers eventuelle omkostninger eller tab af omsætning i denne forbindelse er kommunen uvedkommende.
- Aftalehaveren er forpligtet til at dele deres forbrugsdata en gang i kvartalet fordelt pr. måned, herunder
  - Overblik over omfanget af udlejningen, herunder på bestemte steder i kommunen, om aftalehavers løbehjul er i brug eller ej, hvor langt de kører, og hvor fra og til de kører
  - Overblik over hvor mange køretøjer, der ikke placeres i bokse.
  - Dokumentation for responstid i forhold til fjernelse af løbehjul
  - Overblik over personskader, som aftalehaver har kendskab til.
  - Aftalehaver skal sikre, at der ikke indgår personoplysninger som defineret i databeskyttelsesforordningens artikel 4, nr. 1 i de data, som der leveres til eller gøres tilgængelige for kommunen.
- Der afholdes kvartalsvise møder med forvaltningen, som aftalehaveren er forpligtet til at deltage i, i forhold til vilkårsopfyldelse m.v. og med evaluering af ordningen et halvt år efter aftalens indgåelse. Ældrerådet, Handicaprådet, Cyklistforbundet og Ungerådet vil blive inddraget i evalueringen.
- Aftalehaveren skal sikre kvalitet og vedligehold af materiel, herunder fjerne defekte køretøjer. Aftalehaver skal til enhver tid have en ordning, der sikrer, at aftalehaver løbende kan vedligeholde sine el-løbehjul.
- De anvendte løbehjul skal til hver en tid leve op til gældende lovgivning.
- Aftalen er tidsbegrænset til at gælde indtil videre ét år med mulighed for forlængelse i yderligere to år på baggrund af evalueringen i efteråret 2021, hvorefter der kan ansøges om fornyelse.
- Kommunen kan ændre i vilkårene med tre måneders varsel, hvis der bliver behov herfor.
- Aftalen kan opsiges umiddelbart, hvis vilkårene gentagne gange ikke efterleves.
- Aftalen kan i øvrigt opsiges af aftaleparterne med et varsel på 6 måneder.

Herudover foreslås følgende udvælgelseskriterier for udvælgelse af løbehjulsudlejningsfirmaer:

- Levetid på løbehjul, idet længst mulige levetid tillægges vægt. Oplysningerne herom skal være baseret på en uafhængig livscyklusanalyse.
- Levetid på batterier, idet længst mulige levetid på batterier tillægges vægt
- Støj fra løbehjul, idet det tillægges vægt, at løbehjul ved flytning, parkering, lavbatteritid m.v. støjer mindst muligt.
- Hurtigste responstid i forhold til fjernelse af løbehjul, der er placeret i strid med vilkårene, idet den korteste responstid tillægges vægt.
- Erfaring med drift af udlejningsvirksomhed under tilladelser i sammenlignelige byer, idet erfaring tillægges vægt.

*By-, Kultur og Miljørådets vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at der med de foreslåede vilkår skabes en god ramme for el-løbehjulsudlejning på

Frederiksberg. Ordningen foreslås evalueret efter et halvt år. Her vil erfaringerne blive vurderet, ligesom det her er muligt at justere på vilkårene, hvis der viser sig behov herfor.

#### *Tidligere sagsfremstilling*

Med ændringen af færdselsloven kan kommunerne beslutte, om el-løbehjul til udlejning må placeres på det offentlige vejareal med henblik på udlejning. Kommunerne kan endvidere beslutte, hvor mange køretøjer, der maksimalt må placeres på vejarealet. Hertil kommer, at der kan fastsættes vilkår i forhold til tilladelsen.

Det er med lovændringen op til kommunerne, om de vil give tilladelse til udlejning af løbehjul fra offentlige arealer. Selvom der ikke gives tilladelse hertil, vil det vil fortsat være muligt at køre på udlejningsløbehjul, herunder at udleje løbehjul fra forretninger m.v. Herudover vil det være muligt at parkere løbehjulet under brug, f.eks. hvis der holdes pause. Lovændringen træder i kraft 1. januar 2021, og det er derfor hensigtsmæssigt, at der allerede nu fastsættes en ramme for, hvordan reguleringen kan foregå på Frederiksberg.

Vejdirektoratet har i den forbindelse sendt et forslag i høring til ny afmærkning af opstillingszoner til løbehjul – en såkaldt løbehjulsboks. Løbehjulsboksen skal afmærkes med en smal, ubrudt linje, så løbehjulsboksen fremtræder som et felt, og heri placeres et løbehjulssymbol.

Forvaltningen igangsatte før sommerferien en dialog med de eksisterende løbehjulsudlejere med henblik på at få deres input til en eventuel regulering, herunder i forhold til antallet af udlejningsløbehjul, antallet af løbehjulsbokse, indsamlingsfrekvens af løbehjul, levetid m.v. Det er alene Voi, Lime og Tier, der har svaret. Dette hænger formentlig sammen med, at antallet af udbydere, der er aktive i København og på Frederiksberg, er reduceret væsentligt, og nu kun består af Voi, Lime og Tier.

Københavns Kommune har tidligere givet tilladelse til udlejning af el-løbehjul fra offentlig vej generelt i Københavns Kommune. Den 8. oktober 2020 besluttede Borgerrepræsentationen imidlertid, at forvaltningen skal arbejde videre med at forberede koncepter for aftaler om opstilling af et begrænset antal udlejningsløbehjul fordelt på et begrænset antal udbydere efter en model, hvor forbuddet mod udlejning fra kommunalt areal udvides til at inkludere områder af kommunen kategoriseret som "tæt by". Der vedlægges et kort med forbudszonen i Københavns Kommune i bilag 1.

Kortet betyder det, at udlejningsløbehjul ikke længere må opstilles til udlejning på kommunale arealer i Indre By og de indre brokvarterer. Her er der områder, som grænser op til og omfatter det østlige Frederiksberg. Det vil med ordningen være muligt at krydse kommunegrænsen fra Frederiksberg til København ved de indre brokvarterer med et udlejningsløbehjul, men det kan ikke parkeres efter endt brug (idet løbehjulet herefter står til udlejning) i København i ovennævnte områder. Det vil naturligvis være muligt at udleje fra offentlige arealer og dermed også parkere løbehjul i bydele som Valby, Vanløse mv. En konsekvens af den københavnske beslutning kan være, at mange løbehjul vil blive opsat til udlejning/parkeret på Frederiksbergs østlige side, der grænser til forbudszonen, alternativt at det bliver uattraktivt at benytte løbehjulene.

Udvalget kan overveje, hvorvidt Frederiksberg Kommune skal følge samme beslutning som Københavns Kommune og derved helt at forbyde udlejning af løbehjul på hele eller dele af Frederiksberg. Generne med uhensigtsmæssig opstillede løbehjul mindskes herved. Et forbud kan evt. omfatte den østlige del af Frederiksberg. Et delvis forbud vil imidlertid ikke reducere generne ved uhensigtsmæssig placerede løbehjul i den øvrige del af kommunen.

Hvis udvalget derimod ønsker, at der skal gives tilladelse til udlejning af udlejningsløbehjul på offentligt areal på Frederiksberg vil forvaltningen på baggrund af de indkomne input fra løbehjulsudlejerne anbefale følgende krav og vilkår for en sådan ordning:

- Der gives tilladelse til opstilling af i alt 300 el-løbehjul til udlejning på offentlige arealer på Frederiksberg.
- Tilladelse gives til to udbydere med 150 løbehjul til hver.
- Der stilles krav om, at udlejningsløbehjul skal henstilles i dertil indrettede løbehjulsbokse med eventuelt supplerende skiltning, idet der samtidig stilles krav om, at udbyderne afholder udgifterne hertil.
- Det foreslås i den forbindelse, at der etableres 50 løbehjulsbokse på Frederiksberg, dels ved trafikknudepunkter som S-tog, metro og større busstoppesteder, ved uddannelsesinstitutioner, sportsfaciliteter m.v. med plads til mellem 3-10 løbehjul i hver løbehjulsboks. Der kan stå 2 løbehjul pr. m<sup>2</sup>.
- At der stilles krav om, at løbehjulene indrettes således, at de ikke kan væltes, når de står i løbehjulsboksen. De adspurgte løbehjulsudlejere ønsker ikke stativer til opsætning, da de forskellige løbehjul har forskellig højde, og de nemt står uden.
- Der stilles krav om, at løbehjulene skal placeres/afleveres i disse løbehjulsbokse, og hvis det ikke sker, at brugeren betaler et ekstra gebyr for ikke at gøre det.
- At de opstillede løbehjul skal være forsynet med udskiftelige batterier, så løbehjulene ikke skal indsamles hver aften.
- At udskiftning af batterier sker med brug af el-ladcykel eller elbiler.
- At batterilevetiden er så lang som mulig og minimum 20.000 opladninger.

- At levetiden på løbehjulene skal være så lang som mulig – f.eks. minimum to år (to af de adspurgte løbehjulsudlejere har løbehjul med en levetid på to år, mens den sidste har på fem år).
- At responstiden fra løbehjulsudbydere på at fjerne løbehjul, der står eller ligger til gene for trafikken, fastsættes til maksimalt 1 time.
- At kommunen kan fjerne løbehjul, der står til gene for trafikken, således at de står trafiksikkert mod betaling på 100 kr. pr. gang fra tilladelsesindehaveren, idet der tages billeddokumentation, før det flyttes.
- At de, der opnår tilladelse, er forpligtet til at dele deres forbrugsdata en gang i kvartalet.
- At der afholdes kvartalsvise møder med forvaltningen i forhold til vilkårsopfyldelse m.v. og med evaluering af ordningen et halv år efter tilladelsens udstedelse.
- At de anvendte løbehjul til hver en tid lever op til gældende lovgivning.
- At tilladelsen er tidsbegrænset til at gælde indtil videre ét år med mulighed for forlængelse i yderligere to år på baggrund af evalueringen i efteråret 2021, hvorefter der kan ansøges om fornyelse.
- At kommunen kan ændre i vilkårene med tre måneders varsel, hvis der bliver behov herfor.
- At tilladelsen kan inddrages, hvis vilkårene ikke efterleves.

Hvis udvalget ønsker at give tilladelse på disse vilkår, vil forvaltningen annoncere muligheden for at søge om tilladelse til opstilling af elløbehjul til udlejning på offentligt areal, og hvis der kommer mere end to bydere, at de to bydere med bedst levetid på løbehjulene, levetid på batterierne og hurtigste responstid i forhold til fjernelse af løbehjul, der står til gene for trafikken, får tilbud om at operere på Frederiksberg fra 1. januar 2021.

Det bemærkes, at de 50 løbehjulsbokse vil fratage plads til cykelparkering særligt på trafikknudepunkter. Det kan i den forbindelse overvejes, at et antal bilparkeringpladser anvendes hertil.

#### *By-, kultur- og miljøområdets vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt, at der træffes en beslutning om, hvorledes området skal reguleres på Frederiksberg, og i fald, at der gives tilladelse til udlejning på offentligt areal på hele eller del af Frederiksberg, at der stilles en række vilkår herfor. Med Københavns Kommunes beslutning om ikke at tillade udlejning af el-løbehjul på offentlige arealer i indre by og de indre brokvarterer, er der en usikkerhed ift. konsekvenserne på Frederiksberg, hvis det tillades at opstille elløbehjul her. Det anbefales derfor, at en evt ordningen evalueres efter et halvt år således, at der i denne periode kan opsamles erfaringer med ordningen og den reelle anvendelse af el-løbehjulene samt samarbejdet med udbydere.

## **Økonomi**

Det er ikke forbundet med økonomiske omkostninger at etablere løbehjulsbokse, skiltning og ved at rejse eller flytte uhensigtsmæssigt placerede løbehjul, da aftalehaveren betaler herfor.

Derimod vil der være administrative omkostninger i forhold til tilbudsindhentning, evaluering, løbende vurdering af data og overholdelse af vilkår, som vil fragå den øvrige opgavevaretagelse.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget, m, k

## **Historik**

### **Indstilling 9. november 2020, pkt. 325:**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

hvorvidt der skal gives tilladelse til opstilling af udlejningsløbehjul på offentlige arealer, og i fald med de foreslåede vilkår for tilladelsen.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 9. november 2020, pkt. 325:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at gennemføre en høring af elløbehjulsudlejere, Cyklistforbundet, Ældrerådet, Handicaprådet og Ungerådet om de påtænkte krav og vilkår.

### **Indstilling 8. februar 2021, pkt. 47:**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

hvorvidt der skal gives tilladelse til opstilling af udlejningsløbehjul på offentlige arealer, og i fald med de foreslåede vilkår for tilladelsen.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 8. februar 2021, pkt. 47:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

- Bilag 1. Kort over forbudszone mod el-løbehjul i København
- Bilag 2. Tematiseret høringsnotat
- Bilag 3. Høringsnotat elløbehjul
- Bilag 4. Københavns kommunes aftalekoncept vedr løbehjul 26. okt 2020
- Bilag 5. Høringssvar fra Tier
- Bilag 6. Høringssvar fra Voi
- Bilag 7. Høringssvar Ældrerådet
- Bilag 8. Høringssvar Cyklistforbundet
- Bilag 9. Høringssvar fra Handicaprådet
- Bilag 10. Oversigtsskema

# **Punkt 117: Forslag til beslutning fra rådmand Balder Mørk Andersen om pulje til samarbejde om øget biodiversitet med grundejerforeninger, boligforeninger og boligselskaber**

04.01.00-G01-115-20

## **Resume**

Udvalget skal i sagen tage stilling beslutningsforslaget om etablering af en pulje til samarbejde med boligforeninger m.v. om øget biodiversitet. Kommunen kan ikke umiddelbart støtte private parter direkte økonomisk, men det er muligt i forlængelse af allerede besluttede aktiviteter at understøtte det ønskede formål.

## **Beslutning**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Indstilling**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes, idet forslaget kan imødekommes via udmøntning af den i budget 2021-22 besluttede pulje til øget bynatur og biodiversitet, hvor der bliver mulighed for private til at søge om en gadehave f.eks. langs en facade.

## **Sagsfremstilling**

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 1. marts 2021 sagen.

Det bemærkes, at der udover puljen til øget bynatur og biodiversitet er en mulighed for at anvende byfornyelsesmidler til at støtte en øget biodiversitet i samarbejde med boligforeninger mv. Indenfor byfornyelsesloven er det muligt at yde støtte til bynatur- og biodiversitetsprojekter, hvis det foregår på arealer, hvor der er offentlig adgang.

Det skal dog bemærkes i denne sammenhæng, at det ikke er muligt at benytte sig af byfornyelsesloven uden for byfornyelsesområder. Derved er en eventuel økonomisk støtte til boligforeninger til beplantning betinget af, at det foregår i et byfornyelsesområde, og at der er offentlig adgang til arealet. På Frederiksberg findes der områdefornyelse Finsensvej Vest.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Kommunalbestyrelsen oversendte den 22. juni 2020 følgende forslag fra rådmand Balder Mørk Andersen om pulje til samarbejde om øget biodiversitet med grundejerforeninger, boligforeninger og boligselskaber.

"SF foreslår, at Frederiksberg Kommune opretter en biodiversitetspulje, som foreninger og selskaber kan byde ind på at få del i. Foreningen stiller arealet til rådighed, kommunen klargør arealet til beplantning og sørger for planlægning, rådgivning, frø og planter. Efterfølgende står foreningen for plantningen og den videre drift af arealet.

### *Begrundelse:*

Samarbejde med foreninger og borgere er alfa og omega, hvis Frederiksberg skal tage videre skridt i arbejdet for som bivenlig kommune at blive endnu bedre til at sikre biodiversitet. For nogen foreninger og selskaber kan økonomi og viden være en bremseklods. Hvis kommunen stiller en del af økonomien og ekspertisen til rådighed for opstarten, kan det i flere tilfælde være det, der skal til for at få engageret mange flere i arbejdet for en grønnere by."

### *Bemærkninger til forslaget*

Indledningsvist skal det bemærkes, at kommunen i henhold til kommunalfuldmagten ikke generelt kan yde støtte til private parter. Der skal således i konkrete tilfælde være særskilt lovhjemmel til at yde støtte. Aktuelt er der ikke hjemmel til at yde støtte til private projekter / aktiviteter, der alene har til formål at øge biodiversitet.

I forbindelse med budgettet for 2021-22 blev der afsat 15,8 mio. kr. over 4 år til øget bynatur og biodiversitet. En særskilt sag om bevilling af disse midler blev behandlet i Kommunalbestyrelsen den 22. februar. Det vil være muligt inden for disse midler at gennemføre projekter og initiativer, der bl.a. sigter mod at involvere grundejerforeninger, boligforeninger og boligselskaber m.v., idet der blandt andet åbnes op for etablering af gadehaver på offentlige arealer, som drives af private, herunder ovennævnte foreninger og selskaber.

Kommunen kan herudover, i forlængelse af egne aktiviteter, der retter sig mod at fremme biodiversitet, yde rådgivning til f.eks. boligforeninger m.v. Det kan f.eks. ske i regi af det 3 årige borgernære projekt, der i 2019 blev igansat med henblik på at udvikle og forankre bæredygtighed i byen i samarbejde med Miljøpunkt Nørrebro.

### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at intentionerne bag forslaget på mange måder kan imødekommes ved bevillingen til øget bynatur og biodiversitet, hvor der bliver mulighed for private for at søge om en gadehave f.eks. langs en facade, og hvor forvaltningen leverer plantekassen, jord og frø, idet der vil være fokus på planter, der øger biodiversiteten. Herudover er der afsat midler til at udarbejde et katalog, der beskriver, hvordan man kan arbejde med bynatur med fokus på øget biodiversitet. Hertil kommer, at forvaltningen inden for allerede afsatte midler kan yde rådgivning om øget biodiversitet til boligforeninger m.v.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, m, k

## **Historik**

### **Indstilling 1. marts 2021, pkt. 61:**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes, idet forslaget kan imødekommes via udmøntning af den i budget 2021-22 besluttede pulje til øget bynatur og biodiversitet, hvor der bliver mulighed for private til at søge om en gadehave f.eks. langs en facade.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 1. marts 2021, pkt. 61:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

# **Punkt 118: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe om at kommunalbestyrelsen opretter en tilskudspulje med henblik på at få private aktører til at plante mindst 1.000 træer på Frederiksberg**

04.00.00-G01-108-20

## **Resume**

Kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe har stillet forslag om, at der oprettes en tilskudspulje til økonomisk støtte af private aktører til at plante træer på Frederiksberg. Det er imidlertid ikke foreneligt med kommunalfuldmagten at give kommunalt tilskud til privat træplantning. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

## **Beslutning**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslaget om oprettelse af en tilskudspulje til plantning af træer forkastes, idet der ikke vurderes at være lovhjemmel til det foreslåede.

## **Sagsfremstilling**

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 1. marts 2021 sagen. Forvaltningen har på baggrund af udvalgets bemærkninger undersøgt hvilke tilskudsordninger, der er i Københavns Kommune i forhold til træer.

Københavns Kommune har i den forbindelse oplyst, at de har etableret puljen "partnerskabstræer", hvor boligforeninger, borgere mv. kan søge om tilskud til plantning af træer på private arealer med offentlig adgang. Der gives herunder også tilskud til, at grundejere kan plante træer i private haver, hvis der er udsyn til træet fra en offentlig vej.

Det vil være muligt, som i tilfældet med Københavns Kommune, at give tilskud til boligforeninger og lignende, hvis der er offentlig adgang til der, hvor træerne bliver plantet. Dette er dog kun muligt indenfor byfornyelsesloven, der giver mulighed for, at der kan ydes tilskud til træer i private gård- og haveanlæg, hvor der er offentlig adgang. Det skal dog bemærkes i denne sammenhæng, at det ikke er muligt at benytte sig af byfornyelsesloven uden for byfornyelsesområder. Det er derfor en forudsætning for at yde økonomisk støtte til træer, at det sker i områder, hvor der er igangsat områdefornyelse. På Frederiksberg findes der områdefornyelse Finsensvej Vest. Det er dog i denne sammenhæng stadigvæk ikke muligt med områdefornyelsesmidler at give tilskud til private grundejere, selvom man kan se deres træ fra en offentlig vej.

Herudover er det stadig forvaltningens vurdering, at kommunalfuldmagten ikke åbner yderligere muligheder for at støtte plantning af træer.

Hvis udvalget finder, at sagen skal afklares yderligere, kan spørgsmålet forelægges Ankestyrelsen.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Kommunalbestyrelsen oversendte den 7. december 2020 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe om oprettelse af en tilskudspulje.

"Socialdemokratiet foreslår, at kommunalbestyrelsen opretter en tilskudspulje med henblik på at få private aktører til at plante mindst 1000 træer på Frederiksberg.

### *Begrundelse:*

Træer har et særligt fokus på Frederiksberg. Vi beskytter træer over 25 år og udskifter løbende kommunens træer, hvis de er syge eller beskadigede. Frederiksberg Kommune skal bidrage til FN's 17 verdensmål, og mål nr. 15 handler netop om at beskytte, genoprette og støtte bæredygtig brug af økosystemer. Vi har brug for mere bynatur på Frederiksberg og flere træer! Et mål der bl.a. kan indfries ved at beskytte eksisterende og plante flere træer, ligesom træerne binder CO2 og dermed bidrager i kampen mod global opvarmning. Der findes ca. 6.000 vejtræer på Frederiksberg, men skal vi have flere træer i kommunen, er det vigtigt, at vi understøtter private aktører i forhold til at plante flere træer. Derfor foreslår Socialdemokratiet, at Frederiksberg Kommune opretter en særlig tilskudspulje, som private aktører kan søge med henblik på, at der de kommende år plantes mindst 1.000 nye træer på Frederiksberg, eksempelvis ved at kommunen yder et tilskud på 50 % af anskaffelsesprisen."

### *Bemærkninger til forslaget*

Forvaltningen læser forslaget således, at det foreslåes, at der gives et tilskud på 50 % af anskaffelsesprisen af et træ til private, der planter træerne på deres private matrikler.

Et "normalt" træ, der indkøbes til private haver koster ca. 300 - 2000 kr. afhængig af art og størrelse.

De fleste tilskud til private ikke er forenelig med kommunalfuldmagten med mindre det har særskilt hjemmel i lovgivningen. Der er derfor foretaget en juridisk vurdering af forslaget og på den baggrund vurderes det, at forslaget ikke vil være foreneligt med kommunalfuldmagten, da der ikke forelægges lovhjemmel til at give tilskud til privat træplantning.

### *By- Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at forslaget ikke er i overensstemmelse med kommunalfuldmagten og indstiller derfor, at foreslaget ikke tiltrædes.

## **Økonomi**

Hvis forslaget imødekommes skal der til en tilskudspulje til plantning af 1.000 træer afsættes minimum 150.000 kr. maksimalt på 1 mio. kr. svarende til halvdelen af anskaffelsesprisen på et træ.

## **Borgmesterpåtegning**

Ja

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K

## **Historik**

### **Indstilling 1. marts 2021, pkt. 60:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget om oprettelse af en tilskudspulje til plantning af træer forkastes, idet der ikke vurderes at være lovhjemmel til det foreslåede.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 1. marts 2021, pkt. 60:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at undersøge baggrunden for en lignende ordning i København.

# **Punkt 119: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og 2. viceborgmester Michael Vindfeldt om flere hastighedsdæmpende tiltag**

05.13.00-G01-1-20

## **Resume**

Kommunalbestyrelsen oversendte den 27. januar 2020 forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og 2. viceborgmester Michael Vindfeldt om vedtagelse af mål for flere hastighedsdæmpende foranstaltninger. Med udgangspunkt i forvaltningens vurdering af forslaget om at udarbejde et sæt retningslinjer, skal udvalget tage stilling til forslaget.

## **Beslutning**

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm og Fasael Rehman) indstiller,

1. at forslaget ikke tiltrædes,
2. at der udarbejdes en hastighedsplan for kommunen til en udgift på 150.000 kr., som finansieres af driftskontiene skilteafmærkningskontoen og kontoen for hastighedskampagner.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe, Thyge Enevoldsen, Balder Mørk Andersen og Ruben Kidde) indstiller at forslaget tiltrædes.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt forslag om at vedtage mål om flere hastighedsdæmpende foranstaltninger tiltrædes

## **Sagsfremstilling**

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 21. september 2020 sagen efter drøftelse.

### *Supplerende bemærkninger til forslaget*

Erfaringer fra undersøgelser omkring sammenhængen mellem hastighed og trafikuheld viser, at hastigheden både kan være årsagen til, at ulykker sker og også har betydning for skadens omfang, når ulykken sker. At nedsætte hastigheden vil derfor, alt andet lige, have en positiv effekt på både antallet af ulykker og skadernes omfang. Derfor giver det mening at nedsætte hastigheden de steder, hvor problemerne med hastigheder er størst. Undersøgelser viser, at det primært er i det åbne land, hvor hastighederne er størst, at de fleste hastighedsrelaterede ulykker sker og hvor skadernes omfang er størst.

På Frederiksberg viser de seneste års ulykkesregistreringer, at hastigheden ikke vurderes at have betydning for antallet af ulykker. De seneste års målinger af trafikken på Frederiksberg viser også, at gennemsnitshastigheden ligger omkring 33 km/t, altså betydeligt under de gældende hastighedsgrænser.

På Frederiksberg er mange veje i forvejen omfattet af en eller anden form for hastighedsnedsættelse, enten ved en reel hastighedsnedsættelse til 40 km/t eller i områder, hvor der er lavet hastighedsdæmpende tiltag og vejene her skiltet med en anbefalet hastighed på 30 km/t eller 40 km/t.

Prioriteringer af de kommende års indsatser, for at skabe større fokus på kørsel med høj hastighed, minimere eller helt fjerne vanvidsbilisme, og skabe større tryghed i byen, bør ske med afsæt i en overordnet plan for kommunen. By-, Kultur- og Miljøområdet anbefaler derfor, at der er udarbejdes en egentlig hastighedsplan for kommunen. Hastighedsplanen skal indeholde en systematisk kortlægning af de trafikale forhold, trafik- og hastighedsmålinger (og heri et særligt fokus på de steder, hvor der køres for stærkt) samt trafikulykker og utryghed. De første er en faktuel gennemgang og opstilling af data. Utryghed, som ikke er en målbar størrelse, afdækkes via en borgerdialog og heri specifikt en inddragelse af skoler og børneinstitutioner, samt relevante interesseorganisationer, som Ældreråd, Handicapråd og Dansk Cyklistforbund.

I hastighedsplanen opstilles en række anbefalinger til indsatser, der kan danne grundlag for en kommende drøftelse.

Forvaltningen vurderer, at udarbejdelse af en hastighedsplan for kommunen vil have en udgift på 0,15 mio. kr. Der er mulighed for at finansiere hastighedsplanen ved at disponere midler fra henholdsvis driftskontiene skilteafmærkningskontoen og kontoen for hastighedskampagner.

På baggrund af den supplerende sagsfremstilling, indstiller By-, Kultur- og Miljøområdet:

1. at forslaget ikke tiltrædes
2. at der udarbejdes en hastighedsplan for kommunen til en udgift på 150.000 kr., som finansieres af driftskontiernes skilte- afmærkningskontoen og kontoen for hastighedskampagner

#### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 2. marts 2020 sagen efter drøftelse. Udvalget ønskede en ny tælling på Bernhard Bang Allé. Tælling blev udført da trafikken var normaliseret efter nedlukningen pga. Corona.

På baggrund af drøftelserne i udvalget, er der gennemført nye trafiktællinger på 2 lokaliteter på Bernhard Bangs Allé, samme steder som tidligere tællinger er gennemført. Resultatet af tællingerne fra både 2018 og 2020 er vedlagt som bilag til sagen.

Tællingen fra 2020 viser, at der på målestedet mellem Moltkesvej og C.F. Richs Vej er registreret et fald i gennemsnitshastigheden på ca. 3 km/t, fra 39,6 km/t i 2018 til 36,5 km/t i 2020. Den registrerede døgntrafik er ligledes faldet fra 5.600 køretøjer i 2018 til knap 4.900 i 2020. For målestedet mellem N. Dalhoffs Vej og Dalgas Boulevard er gennemsnitshastigheden til gengæld steget fra 35,8 km/t i 2018 til 40,7 km/t i 2020. Døgntrafikken er ligeledes faldet, fra godt 5.600 køretøjer i døgnet i 2018, til 4.800 i 2020. Ændringerne i hastighederne er ikke kritisk.

Bernhard Bangs Allé er i kommuneplanen udpeget som en mindre trafikvej. Om vejenes funktion står der i kommuneplanen blandt andet følgende.

- De overordnede trafikveje er det vejnet i kommunen, hvor trafikken gennem kommunen og trafikken til, fra og mellem de frederikbergske kvarterer afvikles. De overordnede trafikveje skal ligeledes afvikle den tunge trafik.
- De mindre trafikveje supplerer de overordnede trafikveje. På disse veje afvikles trafik til, fra og mellem de frederikbergske kvarterer.
- Lokalveje udgør i princippet det øvrige vejnet i kommunen og afvikler trafikken fra trafikvejene til selve turmålet/boligen.
- De lokale veje skal ved hastighedsdæmpende foranstaltninger og vejlukninger fredeliggøres for gennemkørende og hurtigkørende trafik. Fredeliggørelsen skal ske efter en plan for hvert lokalområde, som indeholder en vurdering af de samlede trafikale konsekvenser for hele lokalområdet.
- På de overordnede trafikveje-handelsgader skal fodgængere, cyklister og den kollektive trafik (busserne) prioriteres.

#### *By-, Kultur- og Miljørådets vurdering*

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at der ikke er behov for yderligere hastighedsdæmpende tiltag på Bernhard Bangs Allé idet de nyeste trafiktællinger viser, at hastighedsbillede ikke er væsentligt ændret fra 2018 til 2020. Derudover viser de seneste uheldsoplysninger, at der ikke er sket hastighedsrelaterede uheld.

#### *Tidligere sagsfremstilling*

Kommunalbestyrelsen oversendte den 27. januar 2020 følgende forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og 2. viceborgmester Michael Vindfeldt om flere hastighedsdæmpende tiltag.

"Forslag om at vedtage mål om flere hastighedsdæmpende foranstaltninger, eksempelvis vejbump.

#### *Begrundelse:*

Frederiksberg er plaget af en række bilister, der kører stærkt og dermed gør flere veje utrygge. Socialdemokratiet har været i dialog med en række borgere, der ønsker vejbump for at dæmpe hastigheden, og det er en rigtig god ide.

Eksempelvis er Bernhard Bangs Allé en trafikeret vej, der både rummer mange familieboliger, Flintholm Svømmehal og er lokalitet for rigtig mange sportsklubber for børn og voksne. Men også Hostrupsvej er en vej, hvor der ofte køres stærkt. En række andre eksempler kan nævnes.

Det er vigtigt, at beboere og forældre kan være trygge ved, at deres børn færdes til fods eller på cykel ved deres hjem, skole og fritidsaktivitet. Desværre oplever mange ofte, at der køres for alt for stærkt og i værste fald hensynsløst på vores veje og alléer. Der er brug for fartdæmpende tiltag for at gøre en række veje på Frederiksberg mere sikre for både børn og

voksne. Derfor foreslår Socialdemokratiet, at der etableres hastighedsdæmpende tiltag herunder vejbump, lyskryds og bedre skiltning disse steder."

#### *Bemærkninger til forslaget*

Frederiksberg Kommune vægter borgernes og trafikanternes sikkerhed og tryghed højt. I lighed med de fleste andre kommuner i landet, har kommunen en målsætning om, at antallet af tilskadekomne i trafikken skal være halveret, fra 2010 til 2020. For at kunne nå det mål, er der årligt afsat ca. 3 mio. kr. på budgettet (har tidligere været 4 mio. kr.) primært til fremme af trafikikkerheden, men også til at skabe en by, hvor alle kan føle sig trygge. De sidste par år er uheld med cyklisterne steget og der er derfor behov for, at der her gøres særlige tiltag for at knække kurven. Forvaltningen får i disse år mange henvendelser fra borgere, der ønsker tiltag, der skal dæmpe trafikken ved skoler, institutioner og lokalt på deres boligveje. Ikke alle ønsker kan imødekommes med det samme, men det sikres, at alle ønsker står på prioriteringslisten. Det vigtigste er at sikre, at færre, og helst ingen, kommer til skade i trafikken, så det er de steder, hvor der er størst risiko for ulykker og hvor målinger viser, at der køres med for høj hastighed, hvor der først sætter ind. Selvom målinger kan vise generel lav hastighed, kan det også konstateres, at der er flere og flere trafikanter, både bilister og cyklister, der udviser en uhensigtsmæssig adfærd, der kan bringe både dem selv og andre i fare. Der er derfor også en tæt dialog med politiet om at sætte ind over for denne adfærd, blandt andet via flere hastighedskontroller.

Fastsættelse af egentlige mål for, hvor mange veje eller hvor stor en andel af kommunens veje, der bør forsynes med hastighedsdæmpende foranstaltninger, vil efter forvaltningens vurdering ikke nødvendigvis løse udfordringerne, set i et større perspektiv. I og med, at hastighedsdæmpende foranstaltninger, udover at dæmpe hastighederne, også kan betyde overflytning af trafik, risikerer man blot at flytte problemerne fra den ene vej til den anden. Brugen af hastighedsdæmpende foranstaltninger bør derfor tage afsæt i følgende elementer: trafiktællinger (herunder hastighedsmålinger), uheldsdata, vurdering af vejen trafikikkerheds- og tryghedsmæssigt og de enkelte vejes sammenhæng med den øvrige infrastruktur. Forvaltningens anbefaling er derfor, at der i stedet bør udarbejdes retningslinjer for anvendelsen af hastighedsdæmpende foranstaltninger, med afsæt i ovenstående.

#### *Bernhard Bangs Allé*

Forvaltningens seneste hastighedsmålinger på Bernhard Bangs Allé viser, at gennemsnitshastigheden er relativ lav. Gennemsnitshastigheden er målt to steder på Bernhard Bangs Allé ved henholdsvis Moltkesvej og N. Dalhoffsvvej til henholdsvis 39,6 km/t og 35,8 km/t. Tilsvarende ligger 85 %-fraktilen på 47,4 km/t og 44,5 km/t. Bernhard Bangs Allé er en af kommunens mindre trafikveje og har ca. 6.000 biler i årsdøgntrafik og buslinje 37 kører på strækningen. I dag har vejen en hastighedsgrænse for byzone på 50 km/t. Der er ikke registreret hastighedsrelaterede uheld på strækningen. På baggrund af blandt henvendelser fra Magneten, er det forvaltningens vurdering, at der er behov for en bedre og mere sikker krydsningsmulighed, hvorfor der etableret en løsning, hvor krydsningspunktet ved Flintholm Svømmehal er opgraderes med mere lys, fodgængerfelt og gule blink. Dette projekt er udført.

#### *Hostrupsvej*

Forvaltningens seneste hastighedsmålinger på Hostrupsvej viser, at gennemsnitshastigheden er lav. Gennemsnitshastigheden er målt til 32,2 km/t. 85 %-fraktilen ligger på 38,5 km/t. Hostrupsvej er en af kommunens mindre trafikveje og har ca. 4.300 biler i årsdøgntrafik og buslinje 37 kører på strækningen. I dag har vejen en hastighedsgrænse på 50 km/t, dog er en del af strækningen skiltet med 40 km/t. Forvaltningen har ikke registreret hastighedsrelaterede uheld på Hostrupsvej, og de målte hastigheder er ikke bekymrende høje i forhold til tilsvarende veje. Derfor vurderer forvaltningen, at det på nuværende tidspunkt ikke er nødvendigt at trafiksanere strækningen eller etablere bump.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Brug af hastighedsdæmpende tiltag vil som udgangspunkt medvirke til en sænkning af hastighedsniveauet og dermed virke tryghedsskabende. Brug af hastigheds- og andre trafikdæmpende tiltag kan dog have den negative konsekvens, at en del af trafikken flyttes over på andre veje. Planlægger man at etablere trafikdæmpende tiltag på en vej, bør man derfor nøje se på de mulige konsekvenser for øvrige veje, og vurdere behovet for eventuelle tilsvarende tiltag her, så problemet ikke bare flyttes fra den ene vej til den anden. Frederiksberg Kommune har i dag ikke et egentlig sæt retningslinjer for, hvornår hastighedsdæmpende tiltag tages i anvendelse. Det er ofte sket på grundlag af konkrete henvendelser, hvor der ses på henvendelsens karakter (utryghed), registrerede uheld og på hastighedsniveauet det pågældende sted. Hvis der ikke allerede er gennemført en trafiktælling på stedet, gennemføres sådan en.

Forvaltningen anbefaler, at der i stedet for egentlige mål udarbejdes et sæt retningslinjer med udgangspunkt i trafiktællinger, uheldsdata, vurdering af vejen trafikikkerheds- og tryghedsmæssigt og vejenes sammenhæng med den øvrige infrastruktur. Disse retningslinjer kan således bruges som udgangspunkt for anvendelsen af hastighedsdæmpende tiltag.

## **Økonomi**

Midlerne til udarbejdelse af hastighedsplanen på 150.000 kr. finansieres af driftskontiene skilte- afmærkningskontoen og kontoen for hastighedskampagner

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K

## **Historik**

### **Indstilling 2. marts 2020, pkt. 68:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag om at vedtage mål om flere hastighedsdæmpende foranstaltninger tiltrædes ved, at der udarbejdes retningslinjer for, hvornår hastighedsdæmpende tiltag bør anvendes.

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 2. marts 2020, pkt. 68:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

### **Indstilling 21. september 2020, pkt. 272:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag om at vedtage mål om flere hastighedsdæmpende foranstaltninger tiltrædes ved, at der udarbejdes retningslinjer for, hvornår hastighedsdæmpende tiltag bør anvendes.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 21. september 2020, pkt. 272:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

BBA nøgletal 2018

BBA nøgletal 2020

# **Punkt 120: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe, 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmand Thyge Enevoldsen om lavere hastigheder på Frederiksberg**

05.13.00-G01-6-20

## **Resume**

Socialdemokratiet og Enhedslisten foreslår, at Frederiksberg sænker hastigheden til 40 km/t og om muligt 30 km/t på skoleveje, veje med mange børn og ældre samt veje med dårlige oversigtsforhold. Med den nuværende lovgivning kan kommunen ikke egenhændigt træffe beslutning herom, idet det kræver politimyndighedens godkendelse. Forvaltningen foreslår, at der udarbejdes en hastighedsplan for hele kommunen.

## **Beslutning**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at forslaget om lavere hastigheder på Frederiksberg ikke tiltrædes, idet kommunen ikke egenhændigt kan træffe beslutningen
2. at der udarbejdes en hastighedsplan for kommunen til en udgift på 150.000 kr., som finansieres af driftskontiene skilte- afmærkningskontoen og kontoen for hastighedskampagner

## **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen oversendte den 16. november 2020 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe, 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmand Thyge Enevoldsen om lavere hastigheder på Frederiksberg.

### **"Forslag**

Socialdemokratiet og Enhedslisten foreslår, at Frederiksberg sænker hastigheden til 40 km/t og om muligt 30 km/t på skoleveje, veje med mange børn og ældre samt veje med dårlige oversigtsforhold.

### **Begrundelse**

Venstre, SF og Radikale Venstre på Christiansborg arbejder for, at kommunerne får mulighed for sænke hastigheden til 30 km/t og 40 km/t på veje omkring skoler, i boligkvarterer og på veje med dårlige oversigtsforhold. Borgmestrene i seks nordsjællandske kommuner har tillige sendt et fælles brev til transportministeren med et ønske om at få 40 km/t-zoner nær skoler og i boligområder. Og for nylig fik København efter tovtrækkeri med Københavns Politi tilladelse fra Transportministeriet til at etablere lokale hastighedsgrænser på 40 km/t i Holmbladsgadekvarteret. Begrundelsen fra Transportministeriet til at give tilladelse til 40 km/t-zoner var bl.a. en høj koncentration af børne- og ældreinstitutioner samt dårlige oversigtsforhold på grund af mange parkerede biler og byinventar.

Socialdemokratiet har allerede stillet forslag om at etablere hastighedsdæmpende tiltag som vejbump med henblik på at sænke hastigheden for at øge sikkerhed og tryghed på vejene på Frederiksberg, og sammen med Enhedslisten foreslår vi derfor, at Frederiksberg i dialog med politiet og Transportministeriet vedtager at sænke hastigheden til 40 km/t og om muligt 30 km/t på skoleveje, veje med mange børn og ældre samt på veje med dårlige oversigtsforhold for trafikanter og forgængere."

### **Bemærkninger til forslaget**

Erfaringer fra undersøgelser omkring sammenhængen mellem hastighed og trafikuheld viser, at hastigheden både kan være årsagen til, at ulykker sker, og også har betydning for skadens omfang, når ulykken sker. At nedsætte hastigheden vil derfor, alt andet lige, have en positiv effekt på både antallet af ulykker og skadernes omfang. Derfor giver det mening at nedsætte hastigheden de steder, hvor problemerne med hastigheder er størst. Undersøgelser viser, at det primært er i det åbne land, hvor hastighederne er størst, at de fleste hastighedsrelaterede ulykker sker og hvor skadernes omfang er størst. Med den nuværende lovgivning kan kommunen ikke egenhændigt træffe beslutning herom, idet det kræver politimyndighedens godkendelse.

På Frederiksberg viser de seneste års ulykkesregistreringer, at hastigheden ikke vurderes at have betydning for antallet af ulykker. De seneste års målinger af trafikken på Frederiksberg viser også, at gennemsnitshastigheden ligger omkring 33 km/t, altså betydeligt under de gældende hastighedsgrænser.

På Frederiksberg er mange veje i forvejen omfattet af en eller anden form for hastighedsnedsættelse, enten ved en reel hastighedsnedsættelse til 40 km/t eller i områder, hvor der er lavet hastighedsdæmpende tiltag og vejene her skiltet med

en anbefalet hastighed på 30 km/t eller 40 km/t.

Prioriteringer af de kommende års indsatser, for at skabe større fokus på kørsel med høj hastighed, minimere eller helt fjerne vanvidsbilisme, og skabe større tryghed i byen, bør ske med afsæt i en overordnet plan for kommunen. By-, kultur- og miljøområdet anbefaler derfor, at der er udarbejdes en egentlig hastighedsplan for kommunen. Hastighedsplanen skal indeholde en systematisk kortlægning af de trafikale forhold, trafik- og hastighedsmålinger (og heri et særligt fokus på de steder, hvor der køres alt for stærkt) samt trafikulykker og utryghed. De første er en faktuel gennemgang og opstilling af data. Utryghed, som ikke er en målbar størrelse, afdækkes via en borgerdialog og heri specifikt en inddragelse af skoler og børneinstitutioner, samt relevante interesseorganisationer, som Ældreråd, Handicapråd og Dansk Cyklistforbund.

I hastighedsplanen opstilles en række anbefalinger til indsatser, der kan danne grundlag for en kommende drøftelse.

## **Økonomi**

Forvaltningen vurderer, at udarbejdelse af en hastighedsplan for kommunen vil have en udgift på 0,15 mio. kr. Der er mulighed for at finansiere den ved at disponere midler fra henholdsvis driftskontiene skilte- afmærkningskontoen og kontoen for hastighedskampagner.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, m, k

# Punkt 121: Forslag til beslutning fra rådmand Lone Loklindt og kommunalbestyrelsesmedlemmerne David Munis Zepernick og Thomas Baark om hastighedsbegrænsning på Frederiksberg

05.13.00-G01-7-20

## Resume

Radikale Venstre foreslår at gøre Frederiksberg til en 40 km zone og øge trafikikkerheden. Med den nuværende lovgivning, kan kommunen ikke egenhændigt træffe beslutning herom, idet det kræver politimyndighedens godkendelse. Forvaltningen foreslår, at der udarbejdes en hastighedsplan for hele kommunen.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm og Fasael Rehman) indstiller,

1. at forslaget om at gøre hele Frederiksberg til 40 km zone og øg trafikikkerheden ikke tiltrædes, idet kommunen ikke egenhændigt kan træffe beslutning herom,
2. at der udarbejdes en hastighedsplan for kommunen til en udgift på 150.000 kr., som finansieres af driftskontiene skilte-afmærkningskontoen og kontoen for hastighedskampagner.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Thyge Enevoldsen og Ruben Kidde) indstiller, at forslaget tiltrædes.

Et andet mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe og Balder Mørk Andersen) tog forbehold.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at forslaget om at gøre hele Frederiksberg til 40 km zone og øg trafikikkerheden ikke tiltrædes, idet kommunen ikke egenhændigt kan træffe beslutning herom
2. at der udarbejdes en hastighedsplan for kommunen til en udgift på 150.000 kr., som finansieres af driftskontiene skilte-afmærkningskontoen og kontoen for hastighedskampagner

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 16. november 2020 følgende forslag til beslutning fra rådmand Lone Loklindt, kommunalbestyrelsesmedlemmerne David Munis Zepernick og Thomas Baark om hastighedsbegrænsning på Frederiksberg.

"Gør hele Frederiksberg til 40 km zone og øg trafikikkerheden

Radikale Venstre ønsker at højne trafikikkerheden. Vi foreslår derfor, at Frederiksberg Kommune anmoder Københavns Politi om at indføre hastighedsbegrænsning på 40 km/timen i hele kommunen undtagen statsveje som Bispeengbuen. Formålet er at sænke antallet af ulykker blandt fodgængere og cyklister. Københavns Kommune har netop fået medhold fra Trafikministeriet til at indføre 40 km/t-zoner, selvom politiet først sagde nej.

Undersøgelser viser, at hastighedsbegrænsning giver roligere kørsel og dermed også mindre støj og mindre luftforurening, især hvis der indføres grønne bølger. Det ændrer formentlig ikke stort på fremkommeligheden, idet mange steder på Frederiksberg i forvejen er præget af køkørsel i travle perioder, men det vil konkrete trafikundersøgelser eller pilotforsøg kunne afdække.

Begrundelse:

I den seneste rapport "Trafikuheld på Frederiksberg 2019" fremgår det tydeligt, at de svage trafikanter, fodgængere og cyklister, udgør henholdsvis 12 og 64 procent af de tilskadekomne i trafikken. (sag 303 BMU 2.11.2020) Af sagsfremstillingen fremgår det, "Af de officielle uheldsdata er hastighed dog ikke 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."

Det står dog i skærende kontrast til erfaringer fra 40 km hastighedszoner i København og Gladsaxe, hvor mængden af personskadeuheld er faldet mellem 33 og 77 procent. (Politiken 05.11.2020: <https://politiken.dk/del/MJ-BQFAAVsjQ>)

Trafikministeriets Rapport om mulighederne for lokalt at nedsætte hastighedsgrænserne i tættere bebygget område, marts 2017: <https://trafikministeriet.dk/media/2875/arbejdsgrupperapport-om-aendring-af-hastighedscirkulaeret.pdf>

Rapporten viser blandt andet, at hastighedsnedsættelsen i Malmø har medført at en lavere gennemsnitshastighed, (fra 52 til 47 km/t), og at man i Holland har positive erfaringer i forhold til antallet af ulykker efter hastighedsnedsættelsen."

#### *Bemærkninger til forslaget*

Som situationen lovmæssigt er i dag, kan Frederiksberg ikke selv beslutte at gøre hele kommunen til en 40 km zone. Det er politimyndigheden, der skal godkende de ønsker kommunen har omkring indførelsen af lokale hastighedsgrænser, jævnfør færdselslovens § 42, stk. 5 og § 92a, stk. 2.

En gennemgang af de seneste 5 års trafiktællinger (2016-2020) viser, at medianværdien for gennemsnitshastigheder for samtlige tællinger ligger på 33 km/t. Højeste gennemsnitshastighed ligger på 49,1 km/t. Kortbilag er vedhæftet sagen.

Forholdene i projektet i Mørkhøj i 1996 er ikke sammenlignelige med forholdene på Frederiksberg. Baggrunden for projektet var blandt andet en sortpletudpegning gennemført i 1991. De registrerede uheld var fordelt på 58%, hvor 2 biler var involveret, 22% mellem cykel/knallert og fodgænger og 36% mellem bil og cykel/knallert eller fodgænger. Mange af uheldene var hastighedsrelaterede, og det var ønsket om at reducere antallet af denne type uheld, der udgjorde målsætningerne for projektet. Projektmålene var, at der i perioden 1995-1997 skulle være 30% færre tilskadekomne, 20% lavere gennemsnitshastighed og 5% flere cyklister. Eftermålinger har vist, at gennemsnitshastighederne faldt mellem 14% og 32% på vejene i projektområdet. Der er også registreret et fald i antallet af tilskadekomne, omend det var behæftet med en vis statistisk usikkerhed. Målet om flere cyklister synes derimod ikke at være opnået.

Projektet i Mørkhøj har vist, at indførelsen af en lokal hastighedsgrænse sammen med hastighedsdæmpende tiltag, har en positiv effekt på både hastigheder og uheldsantal. Men udgangspunktet i Mørkhøj var også, at der var flere hastighedsrelaterede uheld, hvorfor det var forventeligt, at der kunne opnås en reduktion i både gennemsnitshastigheder og antallet af tilskadekomne med de gennemførte tiltag. Udgangspunktet i Mørkøj og på Frederiksberg er dermed ikke det samme.

På Frederiksberg er mange veje i forvejen omfattet af en eller anden form for hastighedsnedsættelse, enten ved en reel hastighedsnedsættelse til 40 km/t eller i områder, hvor der er lavet hastighedsdæmpende tiltag og vejene her skiltet med en anbefalet hastighed på 30 km/t eller 40 km/t, jævnfør vedhæftede bilag. Yderligere indførelse af lokale hastighedsnedsættelser kan, med afsæt i det uheldsbillede vi kender, derfor ikke nødvendigvis forventes at ændre væsentligt i antallet af tilskadekomne, da hastighed ikke har vist sig at være en væsentlig faktor i de registrerede uheld. Derudover er det generelle hastighedsbillede, at der køres med relativ lav hastighed på de fleste veje. På større veje og i særlige tidsrum opleves det, at der er enkelt der kører med alt for høj fart. Et stigende problem, som kommunen har en løbende dialog med politiet om. Indførelsen af lokale hastighedsnedsættelser vil ikke nødvendigvis ændre på det, med mindre der samtidig etableres flere hastighedsdæmpende tiltag, da adfærden blandt vanvidsbilister tydeligt viser, at gældende hastighedsgrænser ikke respekteres.

Prioriteringer af de kommende års indsatser, for at skabe større fokus på kørsel med høj hastighed, minimere eller helt fjerne vanvidsbilisme, og skabe større tryghed i byen, bør ske med afsæt i en overordnet plan for kommunen. By-, Kultur- og Miljøområdet anbefaler derfor, at der er udarbejdes en egentlig hastighedsplan for kommunen. Hastighedsplanen skal indeholde en systematisk kortlægning af de trafikale forhold, trafik- og hastighedsmålinger (og heri et særligt fokus på de steder, hvor der køres alt for stærkt) samt trafikulykker og utryghed. De første er en faktuel gennemgang og opstilling af data. Utryghed, som ikke er en målbar størrelse, afdækkes via en borgerdialog og heri specifikt en inddragelse af skoler og børneinstitutioner, samt relevante interesseorganisationer, som Ældreråd, Handicapråd og Dansk Cyklistforbund.

I hastighedsplanen opstilles en række anbefalinger til indsatser, der kan danne grundlag for en kommende drøftelse.

## **Økonomi**

Forvaltningen vurderer, at udarbejdelse af en hastighedsplan for kommunen vil have en udgift på 0,15 mio. kr. Der er mulighed for at finansiere den ved at disponere midler fra henholdsvis driftskontiene skilte- afmærkningskontoen og kontoen for hastighedskampanjer.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

By- og miljøudvalget, m, k

## **Bilag**

Gnshast\_2020\_kort

Hastighedsregulering\_Frederiksberg

# Punkt 122: Høringssvar til vejledning om overgangsordningen som følge af ny lovgivning om klimatilpasning

00.16.00-A00-1-20

## Resume

Energistyrelsen har sendt udkast til vejledning om overgangsordningen til de nye regler om klimatilpasning i høring med frist den 6. april. De nye regler er trådt i kraft 1. januar 2021. Den primære del af skybrudsindsatsen på Frederiksberg er finansieret via denne lovgivning. Hensigten med overgangsordningen er at sikre en smidig overgang til de nye regler, men det vurderes, at kravene i vejledningen synes at føre til en brat overgang til de nye regler med risiko for væsentlige negative følger for skybrudsindsatsen på Frederiksberg. Forslag til fælles høringssvar fra Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Kloak A/S fremlægges til godkendelse.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at godkende forslag til fælles høringssvar fra Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Kloak A/S til udkast til vejledning om overgangsordningen som følge af ny lovgivning om klimatilpasning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag til fælles høringssvar fra Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Kloak A/S til udkast til vejledning om overgangsordningen som følge af ny lovgivning om klimatilpasning godkendes

## Sagsfremstilling

Energistyrelsen har den 18. marts 2021 sendt udkast til vejledning om overgangsordningen til de nye regler om spildevandsforsyningsselskabers klimatilpasning i høring med høringsfrist tirsdag den 6. april 2021. På grund af høringsfristens udløb har forvaltningen fremsendt høringssvaret til Energistyrelsen - dog med forbehold for den efterfølgende politiske godkendelse. Høringssvaret er udarbejdet som et fælles høringssvar fra Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Kloak A/S. Forvaltningen har endvidere drøftet og koordineret høringssvaret med Københavns Kommune og HOFOR. Høringsbrevet, udkast til vejledning samt høringssvar kan ses i vedlagte bilag.

Den nye lov om klimatilpasning med tilhørende bekendtgørelser skal implementere den politiske aftale indgået den 15. maj 2020 om spildevandsselskabers klimatilpasning med det formål at sætte skub i klimatilpasningen. By- og Miljøudvalgt har den 14. september 2020 godkendt høringssvaret vedrørende lovforslaget og den 2. november godkendt høringssvaret vedrørende udkast til tilhørende bekendtgørelser jf. bilag.

Med ny lov om klimatilpasning ophæves medfinansieringsordningen, som indtil nu er blevet benyttet til at finansiere den primære del af skybrudsindsatsen. For at sikre en smidig overgang til de nye regler, skal der – ifølge den politiske aftale – laves en overgangsordning for klimatilpasningsprojekter, hvor der er indgået aftaler efter tidligere regelsæt. Udkast til vejledningen er afgrænset til kun at omfatte overgangsordningen til de nye regler og uddyber alene overgangsreglerne i Lov om spildevandsforsyningsselskabers klimatilpasning, vandselskabernes foreninger til fremme af vandsektorens effektivitet og kvalitet m.v. samt Omkostningsbekendtgørelsen jf. bilag. Den samlede vejledning om de øvrige nye regler på området forventes ifølge Energistyrelsen at blive sendt i høring medio 2021. Forsyningerne har ifølge loven frist for at anmelde projekter til overgangsordningen senest 15. april 2021, hvis projekterne skal indgå på overgangsordningen, hvilket er årsagen til den særskilte vejledning herom.

Overgangsordningen skal sikre, at de nye regler finder anvendelse så hurtigt som muligt samtidigt med, at væsentlige investeringer hos forsyning og kommune, som på grund af de nye regler risikerer at "være spildt", skal begrænses. I vejledningen fastsættes de krav, der stilles til, at skybrudsprojekter kan indgå på ordningen. Skybrudsprojekter, der gennemføres på ordningen, vil falde ind under de hidtidige gældende regler på området og sikre fortsat implementering af skybrudsprojekter uden effektiviseringskrav m.m. Overgangsordningen fungerer i perioden fra 2021 til 1. januar 2027 og er således forlænget med tre år fra 2024 til 2027, som Frederiksberg Kommune efterspurgte i sit høringssvar til lovforslaget. Efter den 1. januar 2027 vil alle projekter, der ikke er fysisk igangsat være omfattet af de nye regler. Ordningen omfatter ikke kun skybrudsprojekter men også spildevandstekniske anlæg, der håndterer tag- og overfladevand.

Med udkastet til vejledning lægges der i hovedtræk op til en omfattende dokumentation og begrundelse for projekter, der ønskes gennemført under overgangsordningen.

*Høringssvaret indeholder følgende temaer i udkastet:*

### Generel kommentar til vejledningen

Indledningsvis finder Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Kloak A/S det stærkt bekymrende, at vejledningen generelt giver det indtryk, at overgangsordningen i udgangspunktet ikke bør benyttes og ikke yder garanti for, at allerede igangsatte projekter kan færdiggøres via overgangsordningen. Gentagne gange i vejledningen fremgår det, at ordningen skal betragtes som en undtagelse. Dette synes ikke at fremgå af lovgivningen, hvor hensigten er, at ordningens formål skal sikre en smidig overgang til de nye regler.

### Uvished om projekter kan indgå på overgangsordningen fører til de facto anlægsstop

Når der er uvished om, hvorvidt projekter kan indgå på overgangsordningen, er det reelt ikke muligt at implementere projekter. Investeringsrisikoen er for høj for både kommune og forsyning, hvis der ikke er afklaring af, om projekterne kan takstfinansieres. Det betyder, at klimatilpasningen sættes i stå på Frederiksberg, indtil Forsyningssekretariatet har truffet afgørelse, hvilket vurderes at komme til at betyde anlægsstop i 2021 og 2022 – stik imod intensjonen med lovgivningen om at sætte skub i klimatilpasningen.

I 2021 har Frederiksberg Kommune 14 igangværende skybrudsprojekter til en samlet pris på 71,91 mio. kr., hvoraf de 50,1 mio. kr. er takstfinansierede. Siden den 1. januar 2021 har der ikke været sikkerhed for finansieringen af disse projekter. Det er dybt kritisabelt, at kommunen udsættes for så stor en investeringsrisiko som følge af den forcerede lovgivningsproces.

*Det anføres derfor i høringssvaret, at der hurtigst muligt bør træffes afgørelse hos Forsyningssekretariatet, og at vejledningen som minimum bør angive en forventet sagsbehandlingstid i sekretariatet for ansøgningerne om at indgå på overgangsordningen fx på to måneder.*

### Omfattende og detaljerede dokumentationskrav skaber et unødigt stort ressourcetræk hos kommune og forsyning

Vejledningen lægger op til betydelige dokumentationskrav for, at der kan træffes afgørelse om, hvorvidt projekter kan indgå på overgangsordningen, selvom der allerede forelægger både samfundsøkonomiske beregninger og hydrauliske modelleringer for projekterne. Det uforholdsmæssige store ressourcetræk, det kræver at fremskaffe den samlede dokumentation, virker ude af proportion med det faktum, at begge parter allerede har vurderet, at lovgivningen er fulgt under det hidtil gældende regelsæt. Forsyningssekretariatet har endog anerkendt den overordnede rammeansøgning som udgangspunktet for projekterne. Således har Forsyningssekretariatet i en årrække administreret ud fra rammeansøgningen ved årligt at forhåndsgodkende udvalgte projekter herfra. En praksis, der bevidner, at rammeansøgningen er taget til indtægt af Forsyningssekretariatet under hidtil gældende regler.

I andre sammenhænge har Forsyningssekretariatet fundet revisorerklæringer tilstrækkelige som dokumentation, hvilket også burde være tilfældet her. Forsyningssekretariatet har hjemmel til at indhente yderligere dokumentation, hvis projektet (eller revisorerklæring) ikke er fyldestgørende, eller der er spørgsmål til projektet.

*Det anføres derfor i høringssvaret, at vejledningen bør tilrettes, så revisorerklæringer udgør den nødvendige dokumentation for, at Forsyningssekretariatet kan træffe afgørelse af, om projekter kan indgå på overgangsordningen.*

### Høring om vejledning er udsendt alt for sent, og sætter kommune og forsyning under umuligt tidspres

Det er kritisabelt, at vejledningen sendes i høring, så tæt på fristen for anmeldelsen den 15. april. Der vil gå få dage fra den endelige vejledning offentliggøres, til anmeldelsen af projekter skal være foretaget. Det sætter kommune og forsyning under et umuligt tidspres i forhold til at have anmeldelserne klargjort til indberetningsfristen.

*I høringssvaret opfordres der til, at der bør være mulighed for, at hvis et eller flere projekter, som indgår i en samlet projektpakke, ikke er medtaget i anmeldelsen, efterfølgende vil kunne blive omfattet. Samtidigt bør kravene til anmeldelsen minimeres med muligheden for at berigtige anmeldelsen efterfølgende, hvis der er behov for yderligere eller uddybende dokumentation til anmeldelsen.*

### Brud med solidaritetsprincippet fører til differentieret serviceniveau for borgerne

De nye regler herunder overgangsordningen bryder med solidaritetsprincippet, som ellers hidtil har været gældende efter betalingsloven. De nye regler gør det muligt at have differentieret skybruds-serviceniveau mellem vandområder i kommunen. Det er ikke en ligelig behandling af borgerne og skaber skævvridning i takstsystemet.

*I høringssvaret opfordres der til at undgå brud med solidaritetsprincippet ved at sikre, at så mange projekter som muligt kan indgå på overgangsordningen.*

Derudover er der en række mere tekstnære kommentarer til vejledningen udarbejdet af Frederiksberg Kloak A/S. Forslag til fælles høringssvar for vejledningen om overgangsordningen er vedhæftet sagen som bilag.

### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at udkastet til vejledning ikke kan betragtes som en smidig overgang til de nye regler, som ellers er hensigten med overgangsordningen ifølge loven. Ud fra de dokumentationskrav, der stilles i vejledningen for, at projekter kan gennemføres på ordningen, vurderes det nærmere som en brat overgang til de nye regler. Uvisheden om hvorvidt allerede igangsatte skybrudsprojekter og planlagte projekter kan takstfinansieres, indtil Forsyningssekretariatet har truffet afgørelse herom, kommer til at føre til anlægsstop over en (længere) periode, og vurderes også at føre til fordyrelser af skybrudsindsatsen. Med de nye regler er der reel risiko for, at det bliver dyrere løsninger med et lavere serviceniveau for skybrudssikring - uden de samme muligheder for at opnå synergier og merværdi i byrummet som hidtil.

Skybrudsprojekter, der gennemføres på overgangsordningen, vil falde ind under de hidtidige gældende regler på området og sikre fortsat implementering af skybrudsprojekter uden effektiviseringskrav m.m. Der følger ingen udførelsespligt med anmeldelsen af skybrudsprojekter. Det er derfor forvaltningens og Frederiksberg Kloak A/S' vurdering, at forsyningen bør anmelde alle skybrudsprojekter, der efterlever betingelserne for at indgå i overgangsordningen, til Forsyningssekretariatet den 15. april.

Når Forsyningssekretariatet har truffet afgørelse om, hvilke projekter, der kan indgå i overgangsordningen forelægges en sag for udvalget om den videre proces for skybrudsindsatsen som følge af den ny lovgivning.

## **Økonomi**

Nærværende sag har ingen direkte økonomiske konsekvenser, men den nye lovgivning med tilhørende bekendtgørelser og vejledning forventes at få store økonomiske konsekvenser for kommunens skybrudsindsats. Det skyldes, at medfinansieringsordningen ophæves, og at der forventeligt kun i begrænset omfang er muligt at benytte overgangsordningen, hvor de hidtil gældende regler benyttes.

Det betyder, at det kan blive nødvendigt at anvende skattemidler til at finansiere færdiggørelsen af de allerede igangsatte skybrudsprojekter.

Konkret betyder det, at hvis vejledningen bliver gennemført, som den er fremlagt, vil der mangle finansiering af 54,3 mio. kr. Det dækker over udgifter for 50,1 mio. kr. til skybrudsprojekter, som er igangsat i 2021, samt 4,2 mio. kr. for projekter, som er færdiggjort, men ikke regnskabsafsluttet inden 1. januar 2021.

Hvad de langsigtede økonomiske konsekvenser ved den nye lovgivning får for den samlede skybrudsindsats, kan først beregnes, når der foreligger endelige vejledninger om lovgivningen medio 2021. Forventeligt kan det betyde, at der på sigt skal en større skattefinansiering til, hvis de politiske mål på området skal nås om at sikre byen mod en 100 års regnhændelse.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

060421\_Høringssvar - vejledning

Høringsbrev vejledning

Udkast - Vejledning

Lov om klimatilpasning

Omkostningsbekendtgørelsen

Høringssvar om bekendtgørelser

Høringssvar til nyt lovforslag

# Punkt 123: Revideret projektforslag for cykelstier på Platanvej

05.01.00-P20-5-15

## Resume

Med baggrund i borgerdialogen besluttede By- og Miljøudvalget den 18. januar 2021, at der skulle udarbejdes et revideret projektforslag, hvor fortovene blev gjort bredere ved at omdanne bilparkeringspladser i den ene side af vejen. By- og Miljøudvalget får hermed forelagt det reviderede projektforslag og skal tage stilling til, om det kan godkendes.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at det reviderede projektforslag for cykelstier på Platanvej godkendes
2. at der meddeles anlægsbevilling på 7,771 mio. kr. finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2021

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget har tidligere vedtaget, at Platanvej skal genåbnes for gennemkørende trafik, og at der skal etableres cykelstier i begge sider af vejen. Et flertal i udvalget besluttede i den forbindelse at gå videre med et forslag med flest mulige parkeringspladser. Forvaltningen fik med udgangspunkt i denne beslutning udarbejdet et forslag til detailprojekt med cykelstier og bilparkeringspladser i begge sider af Platanvej. Den 21. september 2020 besluttede By- og Miljøudvalget at sende projektforslaget for cykelstier på Platanvej i borgerdialog. Borgerdialogen foregik i perioden fra den 19. oktober 2020 til den 9. november 2020, og der kom i alt 74 høringsvar. Ved borgerdialogen var borgerne generelt positive over, at de trafikale forhold på Platanvej skal ændres, og at der skal etableres cykelstier, flere træer og hastighedsdæmpende foranstaltninger. Mange borgere gav udtryk for en bekymring over fortovsbredden og om den blev for smal, og at det dermed blev utrygt og svært at færdes som fodgænger. Blandt andet på den baggrund besluttede By- og Miljøudvalget på mødet den 18. januar 2021, at forvaltningen skulle udarbejde et revideret projektforslag, hvor fortovene er bredere ved at omdanne bilparkeringspladserne i den ene side af vejen.

### *Revideret projektforslag*

Forvaltningen har med udgangspunkt i By- og Miljøudvalgets beslutning fået udarbejdet et revideret projektforslag, hvor fortovsbredden i begge sider af vejen er udvidet. Det betyder, at bilparkeringspladserne i den ene side af vejen forsvinder. Det reviderede projektforslag er vedlagt som bilag.

Det reviderede projektforslag med bredere fortove og færre bilparkeringspladser er godkendt af Københavns Politi.

### Fortovs- og cykelstibredde

Forvaltningen foreslår, at fortovsbredden i vestsiden bliver 3,1 m, hvilket giver plads til at plante træer i fortovet og samtidig sikre god plads til fodgængerne. Plantehullerne får en bredde på 1,0 m., så den reelle fortovsbredde på dele af strækningen i alt bliver 2,1 m. I østsiden af vejen bliver fortovsbredden 2,1 m. Fortovsbredderne bliver en smule bredere end de nuværende forhold og imødekommer borgernes ønsker om gode og trygge forhold for fodgængerne, og for de borgere som bl.a. bruger rollator eller kørestol. Derudover udvides bredden af cykelstien i begge sider fra 2,0 m. til 2,1 m., hvilket øger komforten og trygheden for cyklisterne.

### Bilparkeringspladser

En udvidelse af fortovene medfører, at antallet af bilparkeringspladser nedjusteres med 27 pladser i den vestlige side af vejen i forhold til det først projektforslag. Bilparkeringspladserne bevares i den østlige side af vejen (30 stk). Færre bilparkeringspladser kommer til at betyde, at det bliver sværere at finde en ledig offentlig bilparkeringsplads i området. Dette gælder formentligt primært for parkanter, som ikke har adresse på Platanvej, da hovedparten af ejendommene langs Platanvej har parkering på egen grund, og hvor der vurderes at være ledig kapacitet.

Ved at fjerne bilparkeringspladserne i vestsiden vil det blive lettere og mere sikkert at komme ind og ud fra de private ejendomme, da oversigtsforholdene i denne side bliver forbedret. Ligeledes vil det i denne side af vejen give mere tryghed og sikkerhed for cyklisterne, da oversigtsforholdene forbedres, og fordi konflikten mellem cyklister og åbne bildøre fjernes.

### Træer

Forvaltningen foreslår, at der i alt bliver plantet 16 nye træer i vestsiden og 7 nye træer i østsiden (med forbehold for ledninger i jorden), hvilket er 7 ekstra træer sammenlignet med det oprindelige projektforslag. De nye træer betyder, at

Platanvej kommer til at fremstå mere grøn sammenlignet med de nuværende forhold. I vestsiden vil der blive plantet træer i selve fortovet, mens der i østsiden vil blive plantet træer i plantehuller mellem parkeringspladserne. Forvaltningen anbefaler, at der ikke plantes træer ud for ejendommene Platanvej 16, 18, 26 og 28, da træerne vil komme for tæt på facaden til gene for beboerne, samtidig med at træerne vil få meget dårlige vækstvilkår. Kronebredden på et fuldvoksnet platantræ er ca. 8 m., hvilket betyder, at afstanden mellem træerne mindst skal være 8 m, for ikke at trækronerne vokser ind i hinanden. Ved kommunegrænsen ved Vesterbrogade foreslår forvaltningen, at der ud for nr. 30 (i begge sider af vejen) vil blive plantet træer med uplights, som vil få karakter af byport, som det kendes fra andre steder i byen.

For at få plads til cykelstier er det nødvendigt at fælde de fire platantræer ud for 14, hvilket gælder for både det oprindelige og det reviderede projektforslag. By- og Miljøudvalget har den 21. september 2020 givet tilladelse til, at de fire platantræer fældes, idet der i projektet plantes erstatningstræer langs vejforløbet.

#### *Tidsplan*

I øjeblikket pågår der en dialog med de tre grundejere vedrørende afståelse af deres forarealer. Når dette arbejde er afsluttet, vil der blive udarbejdet udbudsmateriale for det valgte projektforslag. Forvaltningen forventer på nuværende tidspunkt, at anlægsarbejdet kan igangsættes i løbet af efteråret 2021, og forventer en anlægsperiode på ca. 4 måneder.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at bredere fortove vil gøre det lettere og mere trygt at færdes - særligt for de mange ældre borgere, og de borgere som bruger rollatorer og kørestole. En lille udvidelse af cykelstien øger desuden komforten og trygheden for cyklisterne. Reduktionen af de 27 bilparkeringspladser vil gøre det sværere at finde en ledig bilparkeringsplads - i et område af byen, hvor belægningsgraden for bilparkering er størst. Det er dog forvaltningens vurdering, at en reduktion i antallet af bilparkeringspladser som udgangspunkt primært vil være til gene for parkanter, der ikke er beboere på vejen, men som har brug for at kunne parkere i området, idet der vurderes at være ledig kapacitet på en række af ejendommenes private parkeringspladser, som beboerne i højere grad kan udnytte.

Det er forvaltningens vurdering, at det reviderede projektforslag imødekommer ønskerne fra borgerdialogen om gode adgangsforhold og brede fortove. Da Platanvej er forholdsvis smal, er det ikke muligt at imødekomme alles ønsker fuldt ud, men det er forvaltningens vurdering, at projektet sikrer en tryk og trafikssikker vej med cykelsti, bilparkering og flere træer.

## **Økonomi**

Cykelstiprojektet på Platanvej - både det afsluttede projekt ud for metrostationen og det resterende stykke ned mod Vesterbrogade – har et samlet rådighedsbeløb på i alt 10,841 mio. kr., hvoraf der tidligere er bevilliget i alt 3,070 mio. kr. Såfremt indstillingen tiltrædes, bevilges 7,771 mio. kr. til cykelsti på Platanvej finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet i 2021.

Forvaltningen forventer på nuværende tidspunkt følgende udgiftsfordeling:

Arbejdsplads mv.	140.000
Jordarbejder	800.000
Afvanding	450.000
Belægninger	2.600.000
Vejafmærkning	85.000
Disponibelt diverse	400.000
Plantehuller	450.000
Diverse - anlæg	75.000
Projektering, tilsyn mm	271.000
Overtagelse af tre private forarealer	1.500.000

Uforudsete udgifter samt udgifter til nedrivning af garage, murværk, hække/træer, flytte elskabe, brandhane, elmaster mm	1.000.000
I alt	7.771.000

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

By- og miljøudvalget, m, k

## **Bilag**

Geometri- og afmærkningsplan\_version 3

Bev. skema Platanvej revideret projekt

# Punkt 124: Loppetorv på Frederiksberg 2021-2023

05.14.05-G01-110-20

## Resume

I Budget 2021-22 er det besluttet, at der skal etableres parkeringskælder på pladsen bag rådhuset. Arbejdet går allerede i gang primo 2021. Det bliver således ikke muligt at afholde loppetorv på pladsen i perioden 2021–2023. Forvaltningen har afsøgt flere mulige placeringer for afholdelse af loppetorvet. Forvaltningen har fundet et antal arealer, der vil kunne anvendes til loppetorv i den periode, hvor der ikke kan afholdes loppetorv på pladsen bag rådhuset. Udvalget skal tage stilling til, hvilket sted, der arbejdes videre med.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at der afholdes loppetorv i august til oktober 2021 på rådhuspladsen samt anlæg og parkeringspladser ved Allégade, idet forvaltningen udarbejder et nærmere forslag, hvor skråparkeringen langs Allegade så vidt muligt kan opretholdes, og at der samtidig skabes ca. 86 stadepladser til loppetorv,
2. at der afholdes loppetorv i 2022–2023 på rådhuspladsen samt anlæg og parkeringspladser ved Allégade,
3. at den forventede mindreindtægt i 2021 på 0,8 mio. kr. konkretiseres og indarbejdes i 1. Forventede Regnskab for 2021.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der afholdes loppetorv i august til oktober 2021 på rådhuspladsen samt anlæg og parkeringspladser ved Allégade,
2. at der afholdes loppetorv i 2022–2023 på rådhuspladsen samt anlæg og parkeringspladser ved Allégade,
3. at den forventede mindreindtægt i 2021 på 0,8 mio. kr. konkretiseres og indarbejdes i 1. Forventede Regnskab for 2021.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 1. marts 2021 sagen, idet forvaltningen blev bedt om at illustrere, hvorledes et loppetorv kan se ud henholdsvis langs Allégade og rådhuspladsen samt langs Frederiksberg Centeret og Kilen ved CBS. Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet oplæg til, hvorledes indretning af pladserne kan ske, idet der henvises til vedlagte bilag.

### *Frederiksberg Centeret/Kilen ved CBS*

Det er ikke muligt at etablere stadepladser langs facaden af Frederiksberg Centeret, idet arealet anvendes til udeservering. Kommunalbestyrelsen godkendte den 16. marts 2020 en aftale, der giver Frederiksberg Centret brugs- og råderet over en del af pladsen. Frederiksberg Centeret har overfor forvaltningen oplyst, at de agter at udnytte arealerne til markedsaktiviteter.

På Solbjerg Plads er der på grund af opstilling af NaboMøbler og cykelstativerne på pladsen heller ikke plads til stader. Der vil, hvis der opnås tilladelse fra CBS, ved Kilen være mulighed for at etablere 65 stader. Der vil ikke være mulighed for opstilling af toiletvogn, men der er både ved metroen ved Fasanvej og Frederiksberg offentlige toiletter. Det vil være vanskeligere at opstille en kaffevogn og madvogn, som der plejer at være i forbindelse med loppetorvet bag rådhuset. Herudover vil der ikke kunne opstilles containere til affaldshåndtering i umiddelbar nærhed.

### *Frederiksberg Rådhus og Allégade*

Ved Frederiksberg Rådhus og Allégade vil det være muligt at etablere 101 stadepladser i forhold til de 86 loppestader, der er bag rådhuset i dag.

Der er her taget højde for at skabe plads på selve rådhuspladsen således, at der også er plads til, at til bryllupper kan finde sted på rådhuset.

Der er på Georg Carstensens Plads mulighed for at opstille mad- og kaffevogn, ligesom der i umiddelbar nærhed også vil være mulighed for opstilling af en container til affaldscontainer. Herudover er der et offentlige toilet på rådhuspladsen.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Arbejdet med etablering af parkeringskælder på pladsen bag rådhuset går allerede i gang primo 2021. Det bliver således ikke muligt at afholde det traditionsrige loppetorv på pladsen i perioden 2021 – 2023. En afledt konsekvens heraf er manglende indtægter fra loppetorvet men også et loppetorv, som mange nok vil savne.

Forvaltningen har derfor afdækket flere mulige placeringer for afholdelse af loppetorvet, indtil den nyetablerede plads bag rådhuset igen kan benyttes til loppetorv.

Der kan i den forbindelse peges på

*Rådhuspladsen samt området omkring Georg Carstensens Plads, herunder parkeringspladser fra Frederiksberg Bredegade til Frederik VI Allé samt en lukning for udkørsel ved Frederiksberg Bredegade/Allégade. Ved denne løsning vil loppetorvet være beliggende i umiddelbar nærhed af det oprindelige, og det vil samtidig skabe liv omkring rådhuspladsen*

og det fine Allégade anlæg. Ved denne løsning er det forventningen, at der kan skabes et tilsvarende antal loppetsteder. Hertil kommer, at området er nemt at mærke op i forhold til studepladser. Ulempen ved et loppetorv dette sted er, at en stor del af parkeringspladserne langs lokalvejen på Allégade ikke kan benyttes lørdage i loppesæsonen til gene for beboerne, samt at der kan være arrangementer på rådhuspladsen, der gør at enkelte loppedage må aflyses.

*Aralet foran Frederiksbergcenteret fra Falkoner Allé langs Solbjerg Plads og Kilen ved CBS.* Dette areal kan også bringes i anvendelse. Det kræver naturligvis, at der kan opnås aftale med CBS om, at benytte arealet ved Kilen til loppetorv, og en dialog med Frederiksberg Centret om anvendelse af pladsen langs centret. Her vil der forventeligt også kunne etableres et tilsvarende antal stader. Løsningen vil skabe liv omkring dette areal. Der vil imidlertid være et større arbejde forbundet med markering af staderne i forhold til arealet omkring rådhuspladsen.

På *Nordens Plads* vil det også være en mulighed at etablere et loppetorv, som størrelsesmæssigt svarer til det nuværende bag rådhuset. Nordens Plads er beliggende på privat areal, og det kræver derfor en aftale med ejeren af arealet, hvis der skal afholdes loppetorv her, herunder om markering af båse til stader. Arealet ligger ikke særligt centralt, og det er sværere at komme dertil med offentlige transportmidler end en mere central placering i byen. Hertil kommer, at stedet formentlig ikke vil være så attraktivt hverken for studeholderne eller besøgene.

*Parkeringsarealerne på KU Science ved Thorvaldsensvej og Den Grønne Sti* svarer nogenlunde i størrelse med parkeringsarealet, der anvendes til loppetorv bag rådhuset. Dette areal kunne fungere som et alternativ til det nuværende loppetorv, og formentlig med et tilsvarende antal pladser. I fald skal der indgås dialog med KU om brug heraf til loppetorv, herunder til markering af båse til stader. Stedet vil formentlig være mindre attraktivt både for studeholdere og besøgende, idet arealet virker mindre offentligt tilgængeligt end f.eks. arealet ved rådhuset.

Forvaltningen har endvidere afsøgt andre løsningsforslag. Der er imidlertid ikke andre steder end ovennævnte, hvor der kan etableres et tilsvarende antal pladser som det nuværende loppetorv, hvilket er nødvendigt, hvis det skal kunne løbe rundt økonomisk. Forvaltningen har set på følgende alternativer.

- Aksel Møllers Have
- Frederiksberg Allé langs kirkegårdsmuren og eventuelt en del af promenadefortovet
- Frederiksberg Runddel
- Under Bispeengbuen
- Langelands Plads
- Kjeld Petersens Plads

Aksel Møllers Have er ikke en mulighed, idet der ikke er plads på selve pladsen ud mod Godthåbsvej på grund af flugthensyn til Metroen og udeservering på pladsen samt langs siden af Aksel Møllers Have (lige husnumre) til at skabe et tilstrækkeligt antal studepladser. Græsarealet kunne indtænkes heri. Imidlertid vil græsplænen blive ødelagt af et loppetorv fra april til oktober, ligesom det ikke vil være attraktivt at have en stude på græsset, hvis det er vådt. Det kan derfor ikke anbefales, at holde loppetorvet dette sted. Det bemærkes i øvrigt, at græsplænen netop er renoveret.

Hvad angår Frederiksberg Allé langs kirkegårdsmuren og eventuelt en del af promenadefortovet, skal der fra 2021 både ske klimasikring og omlægning af de to parkeringsarealer, som er en del af Frederiksberg Runddel. I 2021 forventes det, at der skal udskiftes brønde på Frederiksberg Allé, og i den forbindelse skal der etableres skybrudsmagasiner i de eksisterende dækningsgrave under promenadefortovet. Endvidere er der i 2022 planlagt anlæggelse af skybrudsvej på Frederiksberg Allé mellem Pile Allé og Kingosgade.

Frederiksberg Runddel vurderes ikke at kunne benyttes til loppetorvet, idet de store anlægsarbejder i umiddelbar nærhed, vil have afsmittende effekt på runddelen. Hertil kommer, at der i forvejen afholdes en del arrangementer hen over sommeren, hvor der til 2021 allerede er modtaget ansøgning om blandt andet Cirkus Arli (2 weekender) og PostNord Danmark Rundt.

Under Bispeengbuen er ikke en mulighed, idet arealet er forpagtet for en femårig periode til Urban 13, som har en del forskellige aktiviteter på pladsen. Herudover afholdes der flere større arrangementer på arealet for eksempel Veras Market om søndagen, samt Carpark Festival og Bas under Buen. Forvaltningen har tidligere forsøgt at afholde loppetorv om søndagen under Bispeengbuen, men der var ikke brugerinteresse herfor, hvorfor det blev lukket ned igen.

Langelands Plads ligger i et område med bebyggelse helt tæt på, hvorfor forvaltningen vurderer, at støjen fra loppetorvet fra tidlig morgen hver lørdag vil være til unødigt gene for de omkringboende. Herudover er der en speciel belægning på pladsen, som gør, at der ikke kan foretages en eventuel midlertidig afmærkning til studepladser herpå.

Forvaltningen har endvidere kigget på afholdelse af loppetorvet på Kjeld Petersens Plads på hjørnet af Finsensvej og Dirch Passers Allé som en mulighed. Pladsen vurderes imidlertid for lille hertil, idet der maksimalt kan etableres 20-25 stader.

Der er 4 mulige steder for et loppetorv til erstatning af det eksisterende loppetorv, og hvor der kan skabes et tilsvarende antal stader, hvilket gør, at det økonomisk kan løbe rundt. Arealerne skal forinden afholdelse af loppetorvet opmåles, afmærkes og eventuelt terrorsikres. Hertil kommer, at det administrative bookingsystem skal opdateres.

På grund af coronasituationen forventer forvaltningen, at et loppetorv tidligst i 2021 kan startes op i august 2021, hvis det overhoved bliver en mulighed i 2021. Loppetorvet slutter medio oktober, hvorfor der kun vil være 11 lørdage hertil. Indtægterne i indeværende år vil derfor være begrænsede.

Herudover vil der – ud over de almindelige omkostninger til loppetorvet – være behov for yderligere midler hertil, idet det vil være behov for en optegning og nummerering af båse til stadepladser – samt eventuelle leje- og fejeudgifter til de private arealer. Det vurderes, at der skal afsættes 75.000 til projektering og nummerering af båse. Hvis markedet afholdes helt eller delvist på private arealer forventes det, at der skal afsættes yderligere ca. 300.000 kr. til leje, oprydning og fejning af disse arealer.

### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

Umiddelbart er der flere arealer, der kan anvendes til loppetorv, som erstatning for det nuværende i en periode.

Brug af private arealer vil formentlig øge omkostningerne ved loppetorvet, idet der kan blive stillet krav om leje, ligesom det må forventes, at der stilles krav om oprydning og fejning efter hvert marked.

Parkeringsarealerne ved Nordens Plads og ved KU Science, der begge er private arealer, ligger endvidere begge mindre centralt end f.eks. et loppetorv ved rådhuspladsen og området omkring Georg Carstensens Plads, og vil derfor formentlig ikke være så attraktiv for såvel stadeholdere som besøgende.

Arealet foran Frederiksberg Centret fra Falkoner Allé langs Solbjerg Plads og Kilen ved CBS vil være gode at sætte i spil i forhold til bylivet i området. Imidlertid vil der være øgede udgifter i forhold til oprydning og renholdelse af Kilen, der vil være arrangementer på Solbjerg Plads (som pt. ikke er kalendersat), som må vige for loppetorvet, og arealerne vil være vanskeligere at afmærke set i forhold til arealet ved rådhuspladsen mv.

Det er forvaltningens vurdering, at det mest oplagte sted for et loppetorv samlet set er rådhuspladsen og området omkring Georg Carstensens Plads, dels fordi dette ligger tæt på det tidligere loppetorv, dels fordi det er nemt at komme til, det er forholdsvis nemt at afmærke, og der vil ikke være ekstra omkostninger forbundet med renholdelse og oprydning efter loppetorvet.

## **Økonomi**

Hvis det besluttes at afholde loppetorv på rådhuspladsen mv. er det forventningen, at et loppetorv i 2021 tidligst kan etableres fra august 2021 på grund af coronasituationen, vil det betyde en netto merudgift på 0,8 mio. kr. jf. tabel 1. nedenfor.

Tabel 1. Netto merudgift ved afholdelse af loppetorv i august til medio oktober 2021

2021 p/l

Udgift til projektering, mærkning af båse mv.	-75.000
Udgifter til afholdelse, herunder stadevagt og affaldshåndtering mm.	-205.000
Indtægt fra udlejning af stadepladser	468.000
<b>Nettoindtægt ved afholdelse i august til medio oktober 2021 i alt</b>	<b>188.000</b>
Udgifter til afholdelse, herunder stadevagt og affaldshåndtering mm.	-391.000
Indtægt fra udlejning af stadepladser	1.350.000
<b>Nettoindtægt ved afholdelse af hel sæson i alt</b>	<b>959.000</b>

**Netto merudgift i alt**

**-771.000**

Beløbet vil blive konkretiseret og indarbejdet i 2. Forventede Regnskab 2021.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, m, k

## **Historik**

### **Indstilling 1. marts 2021, pkt. 63:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der afholdes loppetorv i august til oktober 2021 på rådhuspladsen samt anlæg og parkeringspladser ved Allégade,
2. at der afholdes loppetorv i 2022– 2023 på rådhuspladsen samt anlæg og parkeringspladser ved Allégade,
3. at den forventede mindreindtægt i 2021 på 0,8 mio. kr. konkretiseres og indarbejdes i 1. Forventede Regnskab for 2021.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 1. marts 2021, pkt. 63:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

Bilag. Illustration af opstilling af loppetorv

# Punkt 125: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe om at loppetorget ved Frederiksberg Rådhus også skal holde åbent om søndagen

05.14.00-G01-146-20

## Resume

Kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe har stillet forslag om, at loppetorget ved Frederiksberg Rådhus også skal holde åbent om søndagen. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til forslaget, idet forvaltningen anbefaler, at der sker en afdækning af interessen herfor, når det om et par år igen bliver muligt at afholde loppetorget bag rådhuset.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm, Fasael Rehman og Balder Mørk Andersen) indstiller, at beslutning om en udvidelse af loppetorget bag rådhuset til også at holde åbent om søndagen afventer etablering af parkeringskælder og byrum, idet det forinden foreslås at afdække interessen herfor.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe, Ruben Kidde og Thyge Enevoldsen) ønsker, at der iværksættes en forsøgsordning i 2021, med åbning på udvalgte søndage, idet interessen herfor afdækkes inden sæsonstart.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at beslutning om en udvidelse af loppetorget bag rådhuset til også at holde åbent om søndagen afventer etablering af parkeringskælder og byrum, idet det forinden foreslås at afdække interessen herfor.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 11. januar 2021 sagen efter drøftelse.

Det bemærkes, at der på udvalgsmøde den 12. april 2021 også behandles en sag om et eventuelt alternativt sted for afholdelse af loppemarked i den periode, hvor der ikke kan afholdes loppemarked på pladsen bag rådhuset. I den sag foreslås det, at der kan afholdes loppemarked et af følgende steder:

- Rådhuspladsen samt området omkring Georg Carstensens Plads,
- Kilen ved CBS.

Det vil formentlig ikke være hensigtsmæssigt at holde søndagsåben, hvis arealerne omkring Rådhuspladsen samt området omkring Georg Carstensens Plads besluttet anvendt til loppetorget, mens pladsen bag rådhuset omdannes. Dette skyldes, at et loppetortv dette sted vil optage en del bilparkeringspladser samtidig med, at der ikke er parkeringsmulighed på pladsen bag rådhuset, hvorved beboernes parkeringsmuligheder forringes. Herudover er der beboelse umiddelbart ved siden af. Det vurderes ikke rimeligt, at beboerne skal forstyrres både lørdag og søndag af stadeholdere og besøgende. De øvrige steder vil der formentlig godt kunne holdes åbent om søndagen, i fald et af disse steder væges til afholdelse af loppemarkedet.

Det foreslås dog, at interessen for søndagsåbent afdækkes blandt stadeholderne inden der træffes beslutning herom.

### Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 22. juni 2020 følgende forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe om at loppetortv ved Frederiksberg Rådhus også skal holde åbent om søndagen.

"Forslag om at loppetortv ved Frederiksberg Rådhus udvides til også at have åbent om søndagen.

### Begrundelse

Loppetortv ved Frederiksberg Rådhus er en meget afholdt attraktion i hjertet af Frederiksberg, som tiltrækker besøgende fra hele hovedstadsområdet. Loppetortv har åbent hver lørdag i perioden april til oktober, og er altid fuldt booket, længe inden det åbner i starten af april. Loppetortv er ydermere en populær destination for mange turister og giver masser af liv til lokalområdet omkring Frederiksberg Rådhus og Frederiksberg Have. Regeringen har for nylig fremlagt en ambitiøs plan for mere genanvendelse og genbrug, som ligger i forlængelse af FN's 17 verdensmål, hvor mål 12 netop er at tilskynde virksomheder og forbrugere til genanvendelse og genbrug. Frederiksberg Kommune har allerede fokus på bæredygtighed, men der er ingen tvivl om, at vores fælles klode har brug for, at vi genbruger meget mere, end vi gør i

dag. Derfor foreslår Socialdemokratiet, at man uden at indskrænke åbningstid og periode for det nuværende lørdagsloppetorv udvider det, så loppetorvet også har åbent om søndagen."

#### *Bemærkninger til forslaget*

Forvaltningen havde oprindeligt planlagt at gennemføre en afdækning af interessen for søndagsåbent på loppetorvet i løbet af efteråret 2020 blandt stadeholdere, erhvervsdrivende og naboer til parkeringspladsen bag rådhuset, hvor loppetorvet normalt afholdes. Men på grund af Corona har loppetorvet ikke været afholdt i efteråret 2020. Der blev derudover i forbindelse med Budget 2021-22 afsat midler til etablering af en parkeringskælder og et løft af byrummet bag rådhuset uden biler. Dette arbejde, som vil tage et par år, går allerede i gang i februar 2021, hvorfor der ikke vil være mulighed for loppetorv bag rådhuset i de kommende år frem, indtil pladsen er færdig. En spørgeskemaundersøgelse af interessen for søndagsåbent blandt stadeholdere samt naboer og erhvervsdrivende i lokalområdet på nuværende tidspunkt vil derfor sende et uhensigtsmæssigt og forvirrende signal om, at der vil blive afholdt loppetorv på pladsen, selv om det ikke er muligt de kommende år.

Forvaltningen foreslår derfor, at undersøgelsen om interessen for søndagsåbent udsættes, til loppetorvet bag rådhuset kan genoptages og dermed også muligheden for at holde loppetorvet åbent både lørdag og søndag. Det kunne for eksempel være i løbet af vinteren 2022-2023, umiddelbart inden etableringen af parkeringskælderen og pladsen bag rådhuset er planlagt til at stå færdigt.

Forvaltningen har desuden undersøgt mulighederne for, at loppetorvet kan afholdes på en alternativ placering i de år, byggeriet af parkeringskælderen står på. Der forelægges en særskilt sag herom for udvalget.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering:*

Det er forvaltningens vurdering, at forslaget om søndagsåbent på loppetorvet, ikke har aktuel relevans, men at stillingtagen bør afvente, at parkeringskælderen er etableret. En afdækning af interessen for søndagsåbent kan med fordel udsættes til denne tid, hvilket ligeledes vil være med til at skærpe opmærksomheden om genåbningen af loppetorvet på dets oprindelige placering.

## **Økonomi**

Der skal i fald, det besluttes af holde søndagsåbning afsættes midler hertil, idet der vil være udgifter til stadevagter og affaldshåndtering på 391.000 kr., mens der ved en fuld booking også vil være indtægter på 1.350.000, hvis der etableres et tilsvarende antal pladser som bag rådhuset.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, m, k

## **Historik**

### **Indstilling 11. januar 2021, pkt. 2:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at beslutning om en udvidelse af loppetorvet bag rådhuset til også at holde åbent om søndagen afventer etablering af parkeringskælder og byrum, idet det forinden foreslås at afdække interessen herfor.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 11. januar 2021, pkt. 2:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

### **Indstilling 1. marts 2021, pkt. 64:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at beslutning om en udvidelse af loppetorvet bag rådhuset til også at holde åbent om søndagen afventer etablering af parkeringskælder og byrum, idet det forinden foreslås at afdække interessen herfor.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 1. marts 2021, pkt. 64:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

# Punkt 126: Status på planlægningen af løberuter på Frederiksberg

04.00.00-G01-2-21

## Resume

Det er i Budgetaftalen 2021-2022 prioriteret at etablere en eller flere løberuter på Frederiksberg. På baggrund heraf arbejder forvaltningen med forslag til opgradering og synliggørelse af forskellige løberuter ud fra de muligheder, der allerede findes. Denne sag gør status på arbejdet, idet der samtidig anmodes om en anlægsbevilling til kvalificering, ekstern rådgivning og projektering af løberuteprojektet.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog status på planlægningen af løberuter på Frederiksberg til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Kultur- og Fritidsudvalget,

1. at status på planlægningen af løberuter på Frederiksberg tages til efterretning, og
2. at der anlægsbevilles 300 t.kr. til udgifter i forbindelse med kvalificering, ekstern rådgivning, projektering af løberuteprojektet finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2021.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til By- og Miljøudvalget, at status på planlægningen af løberuter på Frederiksberg tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Ved Budgetaftalen for 2021 og 2022 besluttede partierne at afsætte 2,3 mio. kr. til etablering af en eller flere løberuter på Frederiksberg, som kan anspore til løb i hele byen. På baggrund heraf arbejder forvaltningen med forslag til opgradering og synliggørelse af forskellige løberuter ud fra de muligheder, der allerede findes. Ruterne kan eksempelvis understøttes af bl.a. vandposter og slå vejen forbi de små åbne motionspladser og øvrige idrætsfaciliteter på Frederiksberg.

### Videreudvikling af løberuter på Frederiksberg

I tråd med Frederiksbergstrategien, kommunens Idræts- og Bevægelsespolitik 2019-2022 og Sundhedspolitik 2019-2022 samt visionsaftalen "Bevæg dig for livet" er motions- og bevægelsesfremmende byrum - heriblandt løberuter - en vigtig del af byudviklingen og i skabelsen af rammer for et aktivt hverdagsliv med masser af livskvalitet. Det er sundt at være aktiv og dyrke motion alene og sammen med andre, og løb er en nem og fleksibel motionsform.

Man kan løbe udendørs de fleste steder på Frederiksberg (parker, stier, haver og fortove). Men det er politisk ønsket, at borgernes muligheder for at bruge byens mange rum og forbindelser til løbetræning skal blive endnu bedre. Det gælder for alle motionister uanset niveau og aldersgruppe samt både for de mere selvorganiserede motionister (løb på egen hånd) og de mere organiserede løbere (løb i idrætsforening og andre løbefællesskaber).

I den første del af projektets kvalificering har der været fokus på interne og eksterne interessenters involvering med henblik på lokal inddragelse, kendskab til behov samt faglig sparring omkring, hvad der virker, således der sikres en hyppig fremtidig anvendelse af ruterne. Denne kvalificering fortsætter frem i mod en færdig projektering i forsommeren 2021.

### Fokuspunkter i planlægningen af løberuterne

Forvaltningen har i løbet af marts været i dialog med flere foreningsrepræsentanter, Frederiksberg Idræts Union (FIU) og DGI Storkøbenhavn i forhold til kvalificering af koncept, indhold og aktivitetsfremmende foranstaltninger i forbindelse med udvikling af løberuter på Frederiksberg.

Grundlæggende flugter mange af brugernes perspektiver med de overvejelser, som forvaltningen beskrev forud for budgetforhandlingen.

På baggrund heraf er det forvaltningens indstilling, at man i den videre planlægning og nærmere bestemmelse af løberuterne har fokus på:

- At ruterne skal dække det meste af Frederiksberg, men hellere færre ruter med et godt jævnt underlag end et højt antal ruter,
- Sammenhæng med øvrige projekter vedr. byrumsudvikling, motion og bevægelse,
- Mulighed for møde-/startsted for individuelle løbere og løbegrupper ved institutioner som KU.BE og udvalgte idrætsfaciliteter rundt om i byen,
- At ruteforløb strækker sig forbi aktivitetspladser/-stationer,
- Digitalisering. Muligheder for at understøtte løbernes oplevelse med digital ruteangivelse, monitoring af løbere m.v.,
- God belysning på ruterne,
- Understøttende faciliteter såsom vandposter og toiletmuligheder - og
- Særlige markeringer af løberuteprojektet, f.eks. ifm. løbe- eller andre events på Frederiksberg.

Derudover giver løberne udtryk for ønsker om let genkendelige fysiske markeringer på ruterne - både ift. at finde vej, men også ift. distance - samt hvad de forskellige ruteforløb egner sig til. Er der eksempelvis strækninger, som er velegnet for større løbegrupper eller til tempoløb. Endelig fremhæver flere løbere en oplevelse af konflikt mellem dem og øvrige brugere af stier, fortove e.l. Der opfordres i den sammenhæng til, at forvaltningen planlægger med fysiske tiltag, som kommer flere brugergrupper til gode, samt tilrettelægger en markedsføring med fokus på hensyn til hinanden og en positiv fortælling om fælles mulighederne og oplevelser for løbere, gående og cyklister på Frederiksberg.

Til den videre kvalificering, ekstern rådgivning, projektering samt eventuelle markedsføring frem mod sommeren 2021 er det forvaltningens indstilling, at der anlægsbevilges 300 t.kr. af det afsatte rådighedsbeløb.

#### Tidsplan og videre proces

Som anført ovenfor vil der frem til forsommeren 2021 ske en yderligere kvalificering af konceptet og indholdet for løberuterne. Herunder afdækning af ruterne placering samt økonomien (anlæg såvel som drift). Dette med henblik på en færdig projektering og udbud af anlægsopgaven. På baggrund heraf er det forvaltningens indstilling, at anlægsfasen sker fra sensommeren og i løbet af efteråret 2021.

Tids- og procesplanen i oversigtsform:

- Marts-maj 2021: Kvalificering af projektet med afdækning muligheder, potentialer og økonomi mhp. projekteringen
- Juni 2021: Politisk behandling og godkendelse af løberuteprojektet
- Juni-juli 2021: Udbud af anlægsprojektet
- August-oktober: 2021 Anlægsfase

Det er forvaltningens indstilling, at der i sammenhæng med planlægningen, og sidenhen etableringen af forskellige fysiske og digitale tiltag for løberuterne, skal være et fortsat og løbende fokus på brugerinddragelse for at kvalificere og skabe bevidsthed omkring de kommende forbedrede løberuter. Dette eksempelvis ved, at der etableres samarbejder med forskellige løbegrupper eller -aktører, som kan bruge de nye ruter til træningsforløb - for alle aldre og motionister uanset niveau. Men det kan også ske i forbindelse med eller som optakt til forskellige events. Dette kunne eksempelvis være i tilknytning til Frederiksberg Dagene i juni, som optakt til henholdsvis Royal Run og Copenhagen Half Marathon i september eller ifm. Skolernes motionsdag i midten af oktober.

#### **Økonomi**

Der er i Budget 2021 afsat et rådighedsbeløb på 2,3 mio. kr. til etablering af en eller flere løberuter på Frederiksberg. Såfremt indstillingen tiltrædes, anlægsbevilges 300 t. kr. til den videre kvalificering, eksterne rådgivning, projektering samt eventuelle markedsføring finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2021.

#### **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

Kultur- og Fritidsudvalget, By- og Miljøudvalget (orientering), M og K

## **Bilag**

Bevillingsskema løberute

# Punkt 127: Ansøgning om etablering af forhave på vejareal ved Lykkesholm Allé 3D

05.14.00-G01-48-21

## Resume

Andelsboligforeningen Lykkesholm 3B har ansøgt om etablering af en forhave på vejarealet ved forstykket frem til fortovet. Vejarealet er offentlig vej og ejet af Frederiksberg Kommune. Det er forvaltningens vurdering, at der indtil videre kan gives tilladelse til en forhave med begrønning og mulighed for cykelparkering. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at give tilladelse til etablering af en forhave ved Lykkesholm 3D med begrønning og mulighed for cykelparkering for ejendommens beboere.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at der gives tilladelse til etablering af en forhave ved Lykkesholm 3B med begrønning og mulighed for cykelparkering for ejendommens beboere

## Sagsfremstilling

Andelsboligforeningen Lykkesholm 3B ansøgte den 28. februar 2021 om etablering af en forhave på vejarealet ved forstykket frem til fortovet. Vejarealet er offentlig vej, hvorved Frederiksberg Kommune som vejmyndighed skal tage stilling til det ansøgte, herunder ansøgers intentioner i forbindelse med forhavens begrønning og parkeringsmuligheder.

Der ansøges om etablering af et 110 cm. højt stakit, der etableres 3 meter fra bygningen frem til fortovet. I ansøgningen beskrives det yderligere, at der tåntænkes begrønning op mod stakittet og ejendommen, samt etablering af cykelparkeringsmuligheder indenfor stakittet. Ansøgningen og andet relevant materiale er vedlagt som bilag 1-4.

Ansøger henviser til, at der er givet en lignende tilladelse til naboejendommen, Lykkesholm 3D, hvor der i forstykket frem til fortovet er et befæstet areal til cykelparkering. Det er ansøgers intention, at stakittet skal placeres på samme måde som hos naboejendommen. Et billede af naboejendommen, Lykkesholm 3D, er vedlagt som bilag 5.

Det er forvaltningens vurdering, at der med det ansøgte sker en begrønning af arealet samtidig med, at der tages højde for cykelparkeringsmuligheder for ejendommens beboere.

Det skal bemærkes, at en tilladelse til etablering af en forhave vil blive betinget af, at andelsboligforeningen følger de anvisninger, som Frederiksberg Kommune har i forbindelse med råden over vejarealet, herunder at stakittet fremstår i ral 6009. Vejarealet, der er beliggende foran ejendommen, er udlagt vejareal i matriklen. Ejendommen er i den forbindelse forpligtiget til at afgive arealet til vej, hvis der senere viser sig behov herfor, idet ejendommen står for retablering af arealet. Dette svarer til, hvad der er fastsat som vilkår i lignende sager.

En tilladelse til at benytte arealet vil herudover være ledsaget af et krav om tinglysning af en deklaration på ejendommen med ovennævnte betingelser. Det er ansøger, der står for tinglysningen og udgifterne hertil.

### *By-, Kultur og Miljørådets vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at ansøger imødekommer Frederiksberg Kommunes krav om begrønning og mulighed for cykelparkering ved etablering af en forhave på arealet. En etablering af et begrønnet areal vil støtte op om Frederiksbergstrategiens målsætning om fremme bynatur, og ydermere vil en begrønnet forhava på det ansøgte areal gå fint i spænd med de omkringliggende forhavere på vejen.

## Økonomi

Da udgifter til tinglysning pålægges ansøger, vil der ikke være nogen økonomiske udgifter forbundet med sagen.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Bilag 1. Ansøgning

Bilag 2. Tegning Lykkes Holms Alle 3D\_Samlet

bilag 3. Matrikelkort

Bilag 4. Billede af forstykket Lykkesholm 3D

Bilag 5. Lykkesholm 3B

# Punkt 128: Disponering af midler til træpuljen

05.01.15-G01-2-21

## Resume

Frederiksberg har en stor bestand af vejtræer, og disse rammes løbende af sygdomme, af ælde eller bliver påkørte. Der er derfor i budgettet afsat en årlig pulje til efterplantning af vejtræer og etablering af plantehuller således, at der kan foretages en løbende udskiftning. Sagen har til formål at udmønte puljen og forelægges til By- og Miljøudvalgets stillingtagen.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at puljemidlerne i 2021 på i alt 838.957 kr. til tilplantning af vejtræer disponeres af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2021.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at puljemidlerne i 2021 på i alt 838.957 kr. til tilplantning af vejtræer disponeres af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2021

## Sagsfremstilling

Træer er en markant del af det frederiksbergske bybillede. Det er et mål i Frederiksbergstrategien at sikre og videreudvikle byens unikke identitet og særlige stemning blandt andet med byens mange træer. Målet med at gøre byen grønnere sker som udgangspunkt ved at plante flere træer efter de retningslinjer, der er beskrevet i Frederiksberg Kommunes Træpolitik.

Med det store antal træer som Frederiksberg har er det naturligt, at der er en stor udskiftning i bestanden. De seneste år har det på grund af artsspecifikke sygdomme, saltskader m.v. været nødvendigt at fælde en række træer. Der fældes ca. 80-100 træer om året på grund af sygdomme, salt, svækkelse i grenstruktur m.v. Der forventes også i 2021 at blive udskiftet 80-100 træer.

Der er i budget 2021 afsat en pulje på 1 mio. kr. til plantning af vejtræer de steder, hvor de eksisterende træer skal udskiftes som følge af sygdom, påkørsel m.v. I 2020 var der et merforbrug i puljen til tilplantning af vejtræer på 161 t. kr., da der i forbindelse med andre træplantninger blev indkøbt ekstra materialer til opbygning af plantehuller. Puljen er derfor i 2021 på 838 t. kr.

Forvaltningen gennemgår hvert år i august/september måned alle byens vejtræer for at vurdere træbestandens sundhedstilstand. I løbet af forårmånederne og ved gennemgangen i sensommeren registreres der årligt 80-100 træer, der på grund af dårlig sundhedstilstand skal erstattes med nye træer. Træerne vil blive erstattet med nye træer i efteråret/vinteren, mens de svækkede træer fældes løbende. Forvaltningen etablerer plantehuller allerede ved fældningen, således at plantehullerne er parate til nye træer i træplantningssæsonen i efteråret/vinteren 2021. Træerne vil blive genplantet så hurtigt som muligt, men for at skabe de bedste mulige vækstbetingelser for træerne bliver de plantet i efteråret/vinteren, hvorfor det i nogle tilfælde kan betyde en kortere periode uden træ på det pågældende sted.

Ved fældning og efterfølgende udskiftning af større markante træer bliver beboere og forbipasserende informeret om fældningen og den efterfølgende udskiftning ved ophængning af infoseddel på træet.

### *By-, Kultur og Miljørådets vurdering*

By- Kultur og Miljøområdet vurderer, at disponering af midlerne er med til at opretholde antallet af vejtræer i overensstemmelse med Frederiksberg Kommunes Træpolitik.

## Økonomi

Der er med Budget 2021 bevilget 1 mio. kr. til nyplantning af træer og erstatning af fældede træer. Fra 2020 er der overført merforbrug på 161 t. kr. Der er således 839 t. kr. udisponerede midler til formålet i 2021. Hvis indstillingen tiltrædes, disponeres midlernes som beskrevet.

## Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke

## Behandling

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Bev skema - Træpuljen 2021

# Punkt 129: Status på justering af parkeringsordning efter 1 år

05.00.00-G01-68-21

## Resume

Denne sag giver udvalget en status på parkeringsordningens ændringer år 1 efter ikrafttræden. Grundet 2020's omstændigheder er det svært at give et entydigt billede af effekten af justeringerne. Der er dog flere indikatorer på ændringer i borgernes adfærd, når det kommer til omgåelse af reglerne, bilparkens sammensætning, men desværre ses også en stigning i det samlede antal af biler.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog status på justering af parkeringsordningen efter 1 år til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om status på parkeringsordningen efter 1 år tages til efterretning

## Sagsfremstilling

Den 19. juni 2019 vedtog Kommunalbestyrelsen en justering af parkeringsordningen, der trådte i kraft 1. januar 2020. På den baggrund gives i denne sag en status og vurdering af justeringerne. Sagen indeholder ydermere emner, der i løbet af året er ønsket medtaget.

Overordnet set er det forvaltningens vurdering, at implementeringen har været tilfredsstillende og at den ønskede effekt er godt på vej. Det er dog svært at danne sig et fuldstændigt billede grundet Corona og afledte effekter heraf.

De væsentligste ændringer, der trådte i kraft 1. januar 2020 var:

- Miljødifferenceret beboerlicens, inddelt i 2 kategorier baseret på energiklasser; A-G og A+ - A+++
  - prisændring på lånt/lejet bil
  - mulighed for fleksibel beboerlicens
- Prisstigning på pendlerlicens
- Digitalisering af ordningen - med andre ord, udfasning af P-skiven, hvor der ikke er lokaltidsrestruktion og digital registrering fra første minut.
- Prisstigning på timebetaling

Justeringerne blev gennemført med henblik på at minimere omfanget af bekvemmelighedsparkeringer, give et større incitament for at købe mere miljøvenlige køretøjer samt mindske parkeringspresset i byen.

Økonomien er en indikator af effekten for ordningen, og her var der en forventning på ca. 15 mio. kr. i omsætning og merprovenu på ca. 5 mio. kr.. Yderligere var der en forventning om en nedgang i belægningsgraden i kommunen, eller minimum en status qou.

Tilbagebetalingsordningen til staten er lavet om siden beslutningen om ændringer i parkeringsordningen, hvorfor der i sagen kun refereres til omsætningen. Tidligere kunne kommunen beholde ca. 30% af omsætningen. Med nye tilbagebetalingsregler er de kommunale indtægter på betalingsparkerung fastlagt til 320 kr. pr. borger uanset omsætning.

### *Beboerlicens*

I denne kategori blev der gennemført 3 ændringer:

- Miljødifferenceret beboerlicens
- Prisændring på lånt/lejet bil
- Flexibel beboerlicens

### Miljødifferenceret beboerlicens

Forud for ændringerne blev der solgt 26.956 beboerlicenser, alle til 160 kr. årligt. Forventningen var, at salget efter differentiering ville fordele sig med 1/3 i kategorien A+ - A+++ (160 kr.) og 2/3 i A-G (290 kr.) ud fra en forudgående stikprøvekontrol. Fordelingen har imidlertid vist sig værende lige omvendt.

År	Antal licenser	Samlet	Omsætning	Samlet	Difference
2019	26.956	26.956	4.312.960	4.312.960	
2020 (A - G)	8.417		2.440.930		1.359.170
2020 (A+-A+++)	20.195	28.612	3.231.200	5.672.130	

Stigningen i antal licenser følger nogenlunde den øgede bilbestand i 2020 på 1.333 biler.

Det var forventningen, at omsætningen ville stige med 2,6 mio. kr. Meromsætningen blev imidlertid kun ca. det halve.

Bilparken er mere miljøvenlig end hidtil antaget og andelen af ”mikrobiler” er steget med 5% samtidig med at andelen af kategorien ”stor bil” er faldet med 7% i 2020. Dette kan indikere, at miljødifferentieringen har haft den ønskede effekt. Oversigt over bilparken fordelt på typer er vedlagt som bilag.

#### Beboerlicens lånt/lejet bil

Salget af beboerlicens til lånt/lejet bil er steget fra 6.672 uger i 2019 til 11.180 uger i 2020.

Prisen på denne type licens faldt fra 160 kr. pr. uge til 90 kr. pr. uge. Det væsentligt øgede antal solgte uger modvirker dog ikke prisændringen, hvorfor omsætningen faldt i 2020. Til gengæld må det øgede salg siges at have haft en negativ effekt på parkeringspresset. Stigningen kan skyldes den lavere pris og digitaliseringen, men også, at flere har lånt en bil for at undgå offentlig transport grundet corona.

#### Fleksibel beboerlicens

Den nye mulighed med 'fleksibel beboerlicens', dvs. hvor man kan købe en beboerlicens pr. måned istedet for pr. år, er blevet taget godt imod med ca. 1.000 solgte måneder til en pris på hhv. 40 og 90 kr. pr måned afhængig af energiklasse.

#### *Pendlerlicens*

Pendlerlicensen blev prisreguleret fra 420 kr. til 500 kr. Samtidig er der et samspil med digitaliseringen og omgåelse af reglerne. En markant øget omsætning af antal solgte måneder skal derfor ses sammen med tiltaget omkring digitalisering.

Forud for ændringen blev der solgt 6.889 pendlerlicensmåneder (420 kr.) og 2.490 pendlerlicensdage (35 kr.) i 2019, svarende til en omsætning på ca. 3 mio. kr.

Forventningen var en meromsætning på ca. 1,2 mio. kr., svarende til prisreguleringen

År	Pendlerlicenser	Omsætning	Difference
2019 (420 kr.)	6.889	2.893.380	
2020 (500 kr.)	8.507	4.253.500	1.360.120

År	Pendlerlicensdage	Omsætning	Difference
2019 (35 kr.)	2.490	87.150	
2020 (40 kr.)	5.363	214.500	127.350

På dette område er den forventede meromsætning indfriet.

Men går man længere ned i tallene, ses det, at der er opnået en markant effekt på området i forhold til "antallet af parkanter, der stiller på skiven", hvilket ikke retmæssigt vises via årets resultat.

Ser man på tallene inden corona - altså januar og februar 2020, blev der i de to måneder i 2019 solgt 1.295 pendlerlicensmåneder, hvor der i 2020 blev solgt 2.115 pendlerlicensmåneder, dvs. en stigning på 820 solgte måneder (63%).

Var dette billede blevet opretholdt hele året, ville der være blevet solgt 11.229 pendlerlicens måneder. Det svarer til en omsætning på 5,6 mio. kr., dvs. 2,3 mio. kr. mere end tilfældet er nu.

Det er derfor forvaltningens vurdering, at omfanget af "antallet af parkanter, der stiller på skiven" har været mere omfangsrig end først antaget.

Effekten af digitaliseringen af ordningen vurderes derfor på dette område som realiseret og haft en god effekt.

#### *Digitalisering og prisstigning på timebetaling*

Effekten af digitalisering og prisstigningen er svær at differensiere fra hinanden, da de hænger sammen og understøtter den samme ønskede effekt

#### Digitalisering

Udgangspunktet og effekten her er vanskelig at opgøre på grund af corona-situationen, men det er forvaltningens vurdering, at tiltagene har haft en god effekt på bl.a. omgåelse af reglerne.

Udover effekt på omgåelse af reglerne, skulle digitaliseringen understøtte den samlede ønskede effekt på trængselsproblematikken, gøre reglerne nemmere at forstå og som sidegevinst, gøre kontrollen nemmere og mere effektiv.

Digitaliseringen var anslået at give en meromsætning på mellem 7,5 - 18 mio. kr. og understøtte målsætningen om mindst status quo i parkeringspresset.

Omsætning på digitalisering i 2020 var 4,8 mio. kr.

Det var på forhånd vurderet, at ca. 2/3 af parkanterne parkerede under 2 timer, hvilket en opgørelse fra EasyPark bekræfter også er tilfældet. Dette indikerer, at udenbys parkanter ikke har ændret adfærd på baggrund af digitaliseringen. Antallet af transaktioner og pres på byen fra udenbys parkanter vurderes at have været mindre i 2020 end normalt grundet corona.

#### *Prisstigning på betalingsparkering*

Prisstigningen var anslået til at give en meromsætning på ca. 4,5 mio. kr. og skulle understøtte intentionen om alternative transportformer og den øvrige strategi.

Omsætningen af prisstigningen følger det generelle billede af coronatiden og er derfor lavere end normalt, hvorfor det er svært at vurdere den samlede effekt

#### *Samlet*

På digitalisering og prisstigning på betalingsparkering var der en forventet meromsætning på minimum 12 mio. kr. Årets resultat blev ca. 6,5 mio. kr

<b>År</b>	<b>Transaktioner</b>	<b>Omsætning</b>	<b>Difference</b>
2019	1.288.124	29.843.405	
2020	2.745.114	36.303.077	6.459.672

Marts og april står alene for en manglende omsætning på ca. 3 mio. kr i forhold til 2019. Tager man, som ved pendlerlicensmåneder, udgangspunkt i billedet inden corona, dvs. januar og februar måned, så var der en stigning begge måneder på betalingsparkering på 1 mio. kr., hvilket svarer til en samlet omsætningsstigning på de forventede 12 mio. kr. Det tyder på, at det forventede niveau var korrekt i sit udgangspunkt for et normalt år, men at corona har sat sit præg på året.

Dertil kommer, at med digitalisering er kontrollen blevet væsentligt effektiviseret og Frederiksberg Parkering har dermed kunnet løfte flere opgaver, uden at det påvirkede driftsresultatet og kontrollen.

Antallet af konflikter på gaden har ligeledes været nedadgående, hvilket indikerer at reglerne er nemmere at forstå for parkanterne. Selve implementeringen og parkanternes tilegnelse af justeringerne har ligeledes været påvirket af corona og herunder den midlertidige suspendering af ordningen i foråret.

#### *Belægningsgrad*

Der blev i 2020 ikke gennemført en omfattende parkeringsanalyse som i 2019. Denne er ret omkostningstung og gennemføres derfor hvert andet år. Analysen vil derfor blive gennemført i efteråret 2021 og forelagt primo 2022. For at måle en eventuel effekt på belægningsgraden gennemførte forvaltningen dog en optælling af parkede biler med udgangspunkt i samme kriterier og områder som ved gennemførelsen af analysen.

Opgørelsen (bilag 2) viser nogenlunde status quo, men den er formentlig både påvirket i positiv og i negativ retning af corona-situationen, hvorfor den vurderes at være svær at konkludere noget ud fra.

Opgørelsen indikerer dog, at de steder hvor man historisk har en høj belægning er dette fortsat tilfældet og omvendt. Væsentlig færre betalingsparkeringer i 2020 indikerer dog, at den væsentligste udfordring i områder med højbelægningsprocent primært skyldes beboernes eget bilejerskab.

#### *Særligt omkring tilbagebetalingsregler*

Det skal noteres, at manglende meromsætning ikke i samme grad som tidligere påvirker kommunens provenu, jf. nye tilbagebetalingsregler på området vedtaget i forbindelse med udligningsreformen. Det skyldes, at der nu er en simpel "bundgrænse", hvor kommunen beholder alle indtægter under bundgrænsen og afleverer indtægter over grænsen til staten. Bundgrænsen er fastlagt på 320 kr. pr. borger. Svarende til ca. 34 mio. kr. for Frederiksberg. Omsætningen var i 2020 på ca. 55,5 mio. kr., hvoraf justeringerne tegnede sig for ca. 9,3 mio. kr. Det vil sige, at kommunens indtægter i alle tilfælde ville være 34 mio. kr. De nye tilbagebetalingsregler giver et merprovener på omkring 15 mio. kr. i forhold til budget i 2020.

I løbet af året har der været forskellige henvendelser omkring justeringerne, og fælles for dem alle, er at de tidligere har været behandlet. De forskellige henvendelser er samlet under emner i bilag.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Det vurderes, at resultatet efter justering af parkeringsordningen er væsentligt påvirket af corona, men at effekterne af de gennemførte tiltag går i den forventede retning - om end på et lavere niveau.

Især omgåelse af ordningen ved "stillen på skiven" vurderes som en succes på baggrund af øget omsætning på pendlerlicensområdet.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Bilag 3 status parkering.docx

Incentive Belægningsgrader 2019-2020 (003)

Incentive Bilparken på Frederiksberg 11feb2021

# Punkt 130: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Thyge Enevoldsen om handleplan mod cykeltyverier på Frederiksberg

05.00.00-G01-374-20

## Resume

Kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Thyge Enevoldsen har fremlagt et forslag om, at Frederiksberg Kommune udvikler en handleplan med konkrete tiltag til at bekæmpe cykeltyverier på Frederiksberg. Forvaltningen forslår, at der fra kommunens side fokuseres på at opsætte byudstyr som muliggør at cyklisterne kan låse deres cykler fast jf. Cykelparkeringsanalyse 2020. Udvalget skal tage stilling til forslaget.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen med ønske om, at forvaltningen sender forslaget i høring hos Dansk Cyklistforbund, Politiet, Forsikring og Pension samt Det Kriminalpræventive Råd.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslaget om at Frederiksberg Kommune udvikler en handleplan med konkrete tiltag til at bekæmpe cykeltyverier på Frederiksberg ikke tiltrædes, med henvisning til de allerede igangsatte initiativer omkring cykelparkering

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 22. marts sagen.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Kommunalbestyrelsen oversendte den 16. november 2020 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Thyge Enevoldsen om handleplan mod cykeltyverier på Frederiksberg.

### "Forslag

Socialdemokratiet og Enhedslisten foreslår, at Frederiksberg Kommune udvikler en handleplan med konkrete tiltag til at bekæmpe cykeltyverier på Frederiksberg.

### Begrundelse

Sidste år blev der anmeldt over 46.000 cykeltyverier i Danmark. Langt de fleste tyverier sker desværre i hovedstadsområdet herunder Frederiksberg. Frederiksberg har en målsætning om at være Danmarks mest cyklende by, hvor det skal være attraktivt og trygt at være cyklist. At have en målsætning om at være en cykelby handler udover om mere og bedre cykelinfrastruktur også om at dæmme op for antallet af cykeltyverier i kommunen. Politiet har en helt central rolle i forhold til opklaring af cykeltyverier, men ifølge Cyklistforbundet kan man fra kommunal side gøre det sværere for cykeltyverne ved bl.a. at teste nye typer af "tyverisikret" cykelparkering. Socialdemokratiet og Enhedslisten ønsker derfor, at Frederiksberg Kommune i samarbejde med aktører som politiet og Cyklistforbundet udvikler en handleplan med konkrete initiativer til at dæmme op for de mange cykeltyverier på Frederiksberg."

### *Bemærkninger til forslaget*

Antallet af cykler, der meldes stjålne er i henhold til Danmarks Statistik faldet de seneste 10 år med 42 % på landsplan (2009: 79.272, 2019: 46.212). Der meldes om færre stjålne cykler i alle Danmarks landsdele, og det gælder også i Frederiksberg Kommune, hvor faldet er 23 %.

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
2249	2386	2839	2379	1962	2126	1931	1827	1898	1809	1731

Det er vigtigt at sondre mellem, hvad der er en kommunal opgave, og hvad cyklisterne selv kan gøre for at forhindre cykeltyverier. Kommunen kan stille byudstyr til rådighed, der muliggør fastlåsning af cyklen, mens det er op til den enkelte cyklist, hvor mange låse man f.eks. vil montere på cyklen.

I Cykelparkeringsanalyse 2020 er der som et virkemiddel til at forbedre cykelparkeringsforholdene foreslået opsætning af fastlåsningsstativer. I forbindelse med disponering af midlerne til cykelparkering i 2020 blev der afsat 50.000 kr. til forsøg

med opsætning af fastlåsningsstativer på Fasanvej Station. Fastlåsningsstativerne opsættes i marts efter Metroselskabet har givet tilladelse til opsætning af cykel- og fastlåsningsstativer på metropladsen. Dette vil være det første forsøg for at se, om det er et behov cyklisterne har, og om de er villige til at gå lidt længere for at kunne låse cyklen fast til byudstyr, der er beregnet til formålet.

Kommunen er herudover blevet kontaktet af en leverandør af fastlåsningsstativer, som er mere avancerede - og dermed noget dyrere. De er bl.a. koblet på internettet, og brugeren kan derfor finde stationen på sin app og måske reservere en plads. Pladser kan også forbeholdes de, der f.eks. har periodekort til den kollektive trafik. Denne type stativer er planlagt opsat i bl.a. Furesø og Viborg Kommuner. Forvaltningen afventer resultaterne af disse opsætninger i forhold til evt. at gå videre med dette fastlåsningsstativ.

Aarhus Kommune gennemførte i 2011-12 en kampagne med uddeling af tre forskellige typer alarmer til montering på cyklen – primært for at gøre cyklisterne opmærksomme på denne mulighed. 1422 borgere havde tilmeldt sig. Cykelalarmerne fungerer ved at udsende en høj hyletone, hvis cyklen blev flyttet eller cykellåsen blev klippet over. Der var hhv. en cykelalarm til montering på styret, en alarm til montering på stellet samt en wirelås med alarm. Sidstnævnte var den mest populære. Kampagnen er ikke blevet gentaget, og det er heller ikke Aarhus Kommunes indtryk, at det er en mulighed, som cyklister har taget til sig og anvender.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Forvaltningen vurderer, at det ikke er relevant at udarbejde en handleplan med konkrete tiltag for at forhindre cykeltyveri, og at der ikke igangsættes yderligere tiltag end dem, der allerede er planlagt. Kommunens fokus bør være på opsætning af byudstyr, der er beregnet til, at cyklisterne kan låse deres cykel fast til det. Dette er der taget første skridt til med beslutningen om opsætning af fastlåsningsstativer på Fasanvej Station. Erfaringerne med anvendelsen af disse kan indgå i fremtidige forslag til hvilket byudstyr/fastlåsningsstativer, der kan anvendes i kommunen. Hvilket udstyr der monteres på cyklen for at undgå cykeltyveri, må være cyklisternes eget valg.

### **Økonomi**

Nej

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og miljøudvalget, m, k

### **Historik**

#### **Indstilling 22. marts 2021, pkt. 89:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget om at Frederiksberg Kommune udvikler en handleplan med konkrete tiltag til at bekæmpe cykeltyverier på Frederiksberg ikke tiltrædes, med henvisning til de allerede igangsatte initiativer omkring cykelparkering.

#### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 22. marts 2021, pkt. 89:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

# Punkt 131: Indsamling af haveaffald

07.00.01-A00-9-20

## Resume

Kommunalbestyrelsen skal på baggrund af nye nationale krav til indsamling, sortering og genanvendelse af borgernes affald, tage stilling til, hvordan haveaffald skal indsamles fremadrettet.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller

1. at den eksisterende ordning for indsamling af haveaffald i etageboliger fortsætter uændret,
2. at haveaffald fra villaer fra 1. juli 2021 indsamles ved en kombination af tømning af faste beholdere hver 6. uge, suppleret med separat indsamling samme dag af løse bundter, sække og bunker af haveaffald.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at den eksisterende ordning for indsamling af haveaffald i etageboliger fortsætter uændret
2. at forslag til ny ordning for haveaffald fra villaer som beskrevet i scenarie 1 godkendes med henblik på implementering pr. 1. juli 2021, eller
3. at forslag til ordning for haveaffald fra villaer som beskrevet i scenarie 2 godkendes med henblik på implementering pr. 1. juli 2021, og at der på det gebyrfinansierede affaldsområde, hvor merudgifter og merindtægter reguleres via mellemværendet med kommunen, meddeles følgende tillægsbevillinger:

a. Udgiftsbevilling på 1,8 mio.kr. fra 2021

b. Indtægtsbevilling på 3,6 mio.kr. i 2022 og 1,8 mio.kr. fra 2023

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 22. marts 2021 sagen, idet udvalget ønskede at få belyst på hvilke tidspunkter den skraldebil, der kører haveaffald præcist kører, og om der i dagtimerne (f.eks. inden 17) kan indlægges en ekstra tur rundt til villaer, således at der kan undgås investering i ekstra bil, jf. scenarie 2.

Skraldebilen, der bl.a. servicerer villaer med hensyn til haveaffald, kører i dag fra kl. 8.10 til kl. 13.00. Det forventes, at den pr. 1. juli 2021 kører kl. 8.10 til 14.00 uden at være hjemme til frokostpause. Skulle bilen hjem til frokost vil den skulle køre til kl. 15.00. Efter endt tur er der afmelding, klargøring og badetid, så dagens turnus afsluttes tæt på kl. 16.00. Alle biler, ruter og fraktioner er under de nye affaldsordninger planlagt i et tæt forløb. For den bil der - blandt andet - kører haveaffald fra villaer, er det planlagte forløb fra 1. juli 2021 over en 6 ugers turnus følgende:

Uge 1 – villaer

- Mandag - Metal/papir - 2 ammer - 250 beholdere
- Tirsdag - Pap og plast – 2 kammer - 500 beholdere
- Onsdag - Pap og plast - 500 beholdere
- Torsdag - Pap og plast - 500 beholdere
- Fredag - Pap og plast - 500 beholdere

Uge 2 - villaer

- Mandag - Metal/papir - 2 kammer - 250 beholdere
- Tirsdag - Pap og plast – 2 kammer - 500 beholdere
- Onsdag - Pap og plast - 500 beholdere
- Torsdag - Pap og plast - 500 beholdere
- Fredag - Pap og plast - 500 beholdere

Uge 3 - villaer

Uge 4 – villaer

- Mandag - Metal/papir - 2 kammer - 250 beholdere
- Tirsdag - Pap og plast – 2 kammer - 500 beholdere
- Onsdag - Pap og plast - 500 beholdere
- Torsdag - Pap og plast - 500 beholdere
- Fredag - Pap og plast - 500 beholdere

Uge 5 - villaer

- Mandag - Metal/papir - 2 kammer - 250 beholdere
- Tirsdag - Pap og plast – 2 kammer - 500 beholdere
- Onsdag - Pap og plast - 500 beholdere
- Torsdag - Pap og plast - 500 beholdere
- Fredag - Pap og plast - 500 beholdere

Uge 6 - villaer

· Mandag - Metal/papir -2 kammer - 250 beholdere  
· Tirsdag - Haveaffald - 250 beholdere - Rute 1 til 4  
· Onsdag - Haveaffald 250 beholdere - Rute 1 til 4  
· Torsdag - Haveaffald 250 beholdere - Rute 1 til 4  
· Fredag - Haveaffald 250 beholdere - Rute 1 til 4

· Mandag - Metal/papir -2 kammer - 250 beholdere  
· Tirsdag - Haveaffald - 250 beholdere - Rute 5 til 8  
· Onsdag - Haveaffald 250 beholdere - Rute 5 til 8  
· Torsdag - Haveaffald 250 beholdere - Rute 5 til 8  
· Fredag - Haveaffald 250 beholdere - Rute 5 til 8

Det er muligt at lægge ekstra ture med haveaffald ind ved at lave toholdsskift på haveaffaldsruten således, at første hold kører fra 8-14 og næste hold fra 14-20. Reelt bør der dog indregnes en buffer på en halv eller en hel time, så systemet ikke er sårbart overfor f.eks. trafik og evt kø på modtageanlægget.

Dette konflikter dog med de gældende regler for, hvornår der må samles genanvendeligt affald ind fra villaerne på Frederiksberg (fra kl. 8-18). Dertil kommer gener for borgerne i eftermiddagstrafikken og støj i villakvartererne i aftentimerne.

Derudover vil affaldet ikke kunne afleveres til modtageanlægget indenfor den normale åbningstid. Det kan eventuelt løses mod merbetaling, men er p.t. ikke en mulighed. Da affaldet ikke må "overnatte" i bilen jf. miljøgodkendelsen vil det ikke være muligt at vente med at læsse affaldet af til om morgenen. Endelig kan det give udfordringer ift. fastholdelse af skraldemænd/rekruttering af nye skraldemænd, hvis arbejdstiderne ændres.

Det er således principielt muligt at reducere omkostninger ved at undlade at indkøbe en ekstra bil til at opretholde haveaffaldsordningen på samme måde som i dag. Af tidsmæssige hensyn vil det dog kræve yderligere to mand, og der vil evt. være merudgifter til afsætning på modtageanlæg. Samtidig forudsætter det at kommunens rammer / regelsæt for afhentning ændres.

Ud over arbejdstiden tilsiger arbejdsmiljøforhold også, at der i givet fald skal yderligere 2 mand til at varetage indsamlingen. Der er med fagforeningen aftalt et normtal for, hvor mange enheder (skaldespande eller poser/sække) en medarbejder kan håndtere pr. uge inden for arbejdstiden. Normtallet er 850 tømninger pr. mand pr. uge.

Forvaltningen kan på baggrund af ovenstående foreslå, at haveaffald fra 1. juli 2021 indsamles efter det beskrevne scenarie 1, og at det løbende – og evt. efter en større evaluering – vurderes, om der på ordningerne for de andre fraktioner evt. kan overføres kapacitet til haveaffaldsordningen, så det eventuelt ikke er nødvendigt at indkøbe en ekstra bil. Det vil dog formentligt tage noget tid før der viser sig et billede af, hvad der er muligt.

Det skal med hensyn scenarie 1 bemærkes, at afhentning af grene og andet afklip med kran/grab via bestilling, kan bestilles uafhængig af rutetømningen.

Denne løsning er god service for borgerne, så de ikke skal klippe ned i poser eller bundte i mange små bundter. Herudover kan man få afhentet op til 10m<sup>3</sup> ud over beholderne. Økonomisk er der ingen ekstraudgifter, da materialet / bilen i dag har en overskudskapacitet. Samtidig vil det give et stort løft af arbejdsmiljøet for skraldemændene, der kan være med til at holde medarbejderne længere i arbejde og nedbringe sygefraværet.

#### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget behandlede på mødet den 1. marts 2021 forslag til implementering af nye nationale krav til indsamling og håndtering af affald fra villaer og etageejendomme. Forslaget blev tiltrådt med den tilføjelse, at den eksisterende haveaffaldsordningen skal bevares. Reglerne gør det ikke umiddelbart muligt at fortsætte haveaffaldsordningen for villaer som hidtil. Derfor forelægges der med denne sag et forslag til en haveordning, der i videst muligt omfang tilgodeser behov hos villaer.

Haveaffald er ikke én af de 10 fraktioner, som der jf. de nye regler skal indsamles i kommunerne. Haveaffald er således en frivillig ordning, dog sådan, at kommunerne senest i 2023 skal sikre, at væsentlige dele af haveaffaldet indsamles. Haveaffald indsamles i dag sammen med madaffald og som restaffald. Den nye affaldsbekendtgørelse medfører imidlertid, at borgernes madaffald og haveaffald skal indsamles separat med henblik på efterfølgende afsætning til genanvendelse. Affaldsbekendtgørelsen stiller samtidig et generelt krav om, at affald fremadrettet skal indsamles i faste beholdere (frem for fx en sæk) af hensyn til skraldemændenes arbejdsmiljø. Dette gælder ikke eksplicit for haveaffald, da det ikke er en af de 10 obligatoriske ordninger. I det samlede oplæg om de nye ordninger udarbejdet af forvaltningen har det dog været naturligt at tage afsæt i princippet om faste beholdere for alle ordninger, herunder haveaffald.

Indsamlingen af etageboligernes haveaffald kan fortsætte uændret, da haveaffaldet her indsamles separat og køres til RGS Nordic, hvor det komposteres og efterfølgende udnyttes som jordforbedring i parker og haver. Den eksisterende ordning med mulighed for bestilling af en stor container til haveaffald ved fx arbejdsweekender og lignende mod betaling kan ligeledes fortsætte uændret.

En videreførelse af ordningen for villaer som hidtil, hvor madaffald indsamles sammenblandet med haveaffald og afsættes til genanvendelse hos Solum er ikke mulig i forhold til den nye affaldsbekendtgørelse. Ligeledes er ordningen, hvor grene mv. bundtes eller kommes i papirsække og indsamles sammen med restaffaldet og afsættes til energiudnyttelse på Amager Ressourcecenter, er ikke i tråd med ambitionen om at nedbringe mængden af affald, der forbrændes. Det vil heller ikke være lovligt efter 2023 at sende haveaffald til forbrænding jf. den nye affaldsbekendtgørelse.

Kommunalbestyrelsen skal på den baggrund tage stilling til, hvordan indsamling af haveaffald fra villaerne skal ske fremadrettet.

#### Scenarier

Der er i det efterfølgende skitseret to mulige scenarier for, hvordan en fremtidig ordning for villaernes haveaffald kan se ud.

##### Scenarie 1 – Økonomi, service og arbejdsmiljø i fokus

Beholder(e) samt mulighed for bestilling af afhentning af større mængder haveaffald med grabbil (minimum 1 m<sup>3</sup> og maksimum 10 m<sup>3</sup>)

Haveaffald indsamles i særskilt beholder med mulighed for tilvalg af ekstra beholdere. Har den enkelte husstand lejlighedsvist mere affald end der kan være i beholderen (fx i forbindelse med klipning af hæk), kan det samles til én bunke og lægges ud til skel, hvorfra det afhentes med grabbil. Haveaffaldet fra beholderne indsamles i komprimatorbil hver 6. uge, mens det vil være muligt at bestille afhentning med grabbilen hver uge.

Løsningen lever op til krav om separat indsamling med efterfølgende afsætning til genanvendelse samt intentionen fra centralt hold om at tilgodese skraldemændenes arbejdsmiljø. Samtidig vurderes ordningen at øge servicen hos borgerne, som dermed slipper for besværet med at bundte haveaffaldet/inddele det og komme det i sække. Ordningen kan implementeres uden meromkostninger i forhold tidligere fremsendte forslag, da Frederiksberg Renovation i dag har ledig kapacitet på grabbilen og yderligere mandskab og hjælpemidler ikke er nødvendige.

##### Scenarie 2 – Størst mulig lighed med eksisterende ordning

Beholder(e) samt mulighed for ekstra sække/bundter

Ordningen videreføres som hidtil, dog med den ændring at haveaffald indsamles i en særskilt beholder. Det er muligt at få en eller flere ekstra beholdere, hvis den enkelte husstand ønsker det. Har den enkelte husstand lejlighedsvist mere affald end der kan være i beholderen (fx i forbindelse med klipning af hæk), kan det findeles og kommes i sække eller bundtes og stilles ved siden af beholderen. Haveaffaldet indsamles med komprimatorbil i fast rute hver 6. uge.

Løsningen lever op til krav om separat indsamling med efterfølgende afsætning til genanvendelse, men kun i ringe grad intentionen fra centralt hold om at tilgodese skraldemændenes arbejdsmiljø, da der fortsat vil være løse sække og bundter der skal håndteres. Samtidigt vil ordningen medføre en årlig merudgift i forhold til tidligere fremsendte forslag på omkring 1,8 millioner kr. årligt. Det skyldes hovedsageligt, at eksisterende skraldebiler og mandskab er fuldt engageret til øvrige ruter og fraktioner. Udgifterne vedrører indkøb af skraldebil (årlig leasing 700.000 kr.), ekstra mandskab (i alt 1 mio. kr. årligt) samt udvikling af hjælpeudstyr (100.000 kr. årligt).

Uanset valg af ordning vil den blive tæt fulgt undervejs i implementerings- og driftsforløbet, med henblik på at opfange og justere for eventuelle u hensigtsmæssigheder.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Begge scenarier vurderes at bidrage positivt til kommunens målsætninger om reduktion af affald til forbrænding til fordel for øget genanvendelse og ligger godt i tråd med høringsudkastet til den kommende ressource- og affaldsplan, som blev behandlet af Kommunalbestyrelsen den 7. december 2020. Scenarie 1 vurderes i højere grad end scenarie 2 at afspejle intentionen i affaldsbekendtgørelsen om at tilgodese skraldemændenes arbejdsmiljø samt mål om øget effektivisering af affaldsindsamlingen. Scenarie 1 vurderes på den baggrund at være den bedste løsning.

## **Økonomi**

Gebyrstigningen som følge af de nationale krav er en del af de gebyrstigninger, der blev beskrevet i høringsudkastet til den kommende ressource- og affaldsplan, som blev behandlet af Kommunalbestyrelsen den 7. december 2020. I sagen fremgik det, at ressource- og affaldsplanen, herunder implementeringen af de nationale krav, forventes at medføre gebyrstigninger på i alt ca. 600 kr. pr. husstand om året i løbet af planperioden.

Hvis scenarie 2 vælges vil det medføre øgede udgifter på affaldsområdet på ca. 1,8 mio.kr. pr. år. For at finansiere udgifterne vil affaldsgebyrerne blive reguleret op med ca. 34 kr. pr. husstand fra 2023. I 2022 skønnes stigningen at være

på 68 kr. pr. husstand, da der skal finansieres udgifter for dels 2021 og 2022. Hvis stigningen udelukkende pålægges villaer, vil der være tale om en stigning på ca. 900 kr./år.

Gebyrstigningerne vil blive fremlagt i sag vedrørende affaldsgebyrer som forelægges i 2. halvår af 2021.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K

## **Historik**

### **Indstilling 22. marts 2021, pkt. 93:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1.at den eksisterende ordning for indsamling af haveaffald i etageboliger fortsætter uændret

2.at forslag til ny ordning for haveaffald fra villaer som beskrevet i scenarie 1 godkendes med henblik på implementering pr. 1. juli 2021, eller

3.at forslag til ordning for haveaffald fra villaer som beskrevet i scenarie 2 godkendes med henblik på implementering pr.

1. juli 2021, og at der på det gebyrfinansierede affaldsområde, hvor merudgifter og merindtægter reguleres via mellemværendet med kommunen, meddeles følgende tillægsbevillinger:

a. Udgiftsbevilling på 1,8 mio.kr. fra 2021

b. Indtægtsbevilling på 3,6 mio.kr. i 2022 og 1,8 mio.kr. fra 2023

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 22. marts 2021, pkt. 93:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

Dagsordenspunkt Implementering af nationale krav til affaldsindshåndtering behandlet på mødet 1.docx

# Punkt 132: Ansøgning om etablering af skolegård på vejareal til skolerne på Troels-Lunds Vej

00.00.00-G01-36-21

## Resume

Frederiksberg Kommune har modtaget en anmodning fra Søndermarksskolen og Johannesskolen om udvidet skolegård, da de har fælles udfordringer med manglende plads til børnene. Skolerne ønsker at benytte vejarealet på Troels-Lunds Vej til skolegård permanent. By- Kultur og Miljøområdet foreslår at udføre et forsøg med inddragelse af området til skolegård for at kunne evaluere på konsekvenserne af en permanent lukning. By- og Miljøudvalget fremlægges sagen til godkendelse.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til By- og Miljøudvalget,

- 1.at forsøget med lukning af Troels-Lunds Vej til skolegård på vejareal godkendes
- 2.hvorvidt der skal etableres erstatningspladser

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Undervisningsudvalget, at sagen tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune har modtaget en anmodning fra Søndermarksskolen og Johannesskolen om udvidelse af skolegårdsarealet til vejareal, da de har fælles udfordringer med manglende plads til børnene.

Skolerne ønsker at benytte vejarealet på Troels-Lunds Vej til skolegård permanent. Det skyldes blandt andet, at begge skoler i den nuværende situation med COVID-19 er specielt udfordret på pladsen, fordi hver klasse skal have sit eget område. Skolernes skolegårde er fyldt med elever fra 0.-6. klasse. Derfor er eleverne fra 7.-9. klasse nødt til at være foran skolerne ud mod Troels-Lunds Vej. Der er meget lidt plads foran skolerne, og eleverne søger derfor ud i midterrabatten, hvilket skaber farlige trafikale situationer for både elever og borgere. Det oplyses således, at det er meget svært, at holde eleverne adskilt klassevis i pauserne.

Det oplyses endvidere, at den manglende plads øger trykket på lokalområdet i forhold til ophold i forretninger, legepladser og andre grønne områder, da udskolings eleverne i et vist omfang søger derhen, når der ikke er plads på/foran skolerne.

Herudover er det oplyst, at Johannesskolens elevsammensætning i de næste år ændres. Johannesskolen går fra at have ældre gymnasieelever til at få flere elever i de yngre årgange. De yngre elever har mere behov for plads til bevægelse og leg end gymnasieeleverne havde, hvilket betyder, at der ikke er plads til udskolings eleverne i skolegården. For begge skoler gælder, at der er fokus på bevægelse.

Skolerne oplyser endvidere, at det udvidede areal vil give mulighed for at give eleverne ekstra plads klassevis i pauserne med et voksentsyn. Med inddragelse af arealet på Troels-Lunds Vej vil det give eleverne bedre muligheder for bevægelse, og det vil dermed forbedre elevernes motorik, sundhed og trivsel.

By-, Kultur og Miljøområdet ser positivt på skolernes anmodning, men foreslår som en start, at der etableres et forsøg, for at kunne evaluere på projektet i forhold til trafikafviklingen i området. Forsøget foreslås at løbe indtil udgangen af 2021, hvorefter det vil blive evalueret. Herefter fremlægges forvaltningen evalueringen og eventuelt forslag til ændringer politisk. Forsøget vil koste ca. 30.000 kr.

Forsøget kræver, at ca. 130 meter vejareal tættest på skolerne lukkes for motorkøretøjer i hele døgnet (bilag). På strækning mellem Marienlystvej og Goldschmidtsvej kører der 563 motorkøretøjer i årsdøgntrafik (2019). Bløde trafikanter vil stadig have mulighed for at komme igennem, hvorfor der vil blive etableret en cykelbane langs med det grønne areal, fysisk afspærret fra skolegården. Det sikrer, at der ikke er konflikter mellem de legende børn og cyklister/knallertkørere, hvilket også er et krav fra politiet for at kunne give samtykke til forsøget. Troels-Lunds Vej modsat skolen vil forsat være ensrettet for motorkøretøjer. Dvs. at bilister ikke kan komme fra Troels-Lunds Vej til Hoffmeyersvej.

Med løsningen er det stadig muligt at komme til de enkelte skoler fra enten Hoffmeyersvej eller Troels-Lunds Vej. Skolegården spærres, hvor der er hul i det grønne areal for at sikre, at der er bedst muligt flow i området. Spærringen af Troels-Lunds Vej kan give øget trafik på de mindre veje, specielt Goldschmidtsvej og J. C. Schiødttes Vej. Renovation og varelevering forgår mellem Kastanjegården og Johannesskolen og ligger dermed uden for skolegården. Det skal undersøges nærmere om og hvor der kan placeres flere af- og pålæsningsarealer om morgenen til begge skoler. Politiet har givet samtykke til det midlertidige projekt.

By-, Kultur- og Miljøområdet vil opstille kriterier for skolerne i forhold til drift og vedligeholdelse af arealet under forsøgsperioden.

Forsøget medfører, at der skal nedlægges 16 bilparkeringspladser langs skolen. Der vil være muligt at etablere erstatningspladser på det grønne areal for enden af Troels-Lunds Vej ved højbanen. Det vil koste ca. 250.000 – 300.000 kr. Det anbefales, at eventuelle erstatnings bilparkeringspladser først etableres, når forsøget er evalueret.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

By- Kultur- og Miljøområdet vurderer, at forsøget er en god mulighed for at kunne evaluere på området og ligger i tråd med at Troels-Lunds Vej er en skolevej og er med på listen over strækninger (i forlængelse af Jens Jessens Vej), hvor der på sigt skal etableres cykelsti/cykelbane. Området har mange bløde trafikanter til og fra skole og fritidsaktiviter.

### **Økonomi**

Forsøget vil koste 30.000 kr., som det foreslås, at skolerne afholder.

Hvis der ønskes etableret erstatningspladser koster det mellem 250.000-300.000 kr. Der er ikke afsat midler til erstatningspladser i budgettet.

### **Borgmesterpåtegning**

nej

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget, Undervisningsudvalget

### **Bilag**

Bilag Johannesskolen og Søndermarksskolen\_skolegård

# Punkt 133: Lokalplansproces for parkeringskælder og byrum på pladsen bag rådhuset

05.09.06-G01-1-19

## Resume

Udvalget skal tage stilling til et kommende lokalplanforslags afgrænsning og indhold for pladsen bag rådhuset herunder, at der ikke arbejdes videre med torvehaller. Udvalget skal samtidig godkende fældningen af fire træer ud mod Smallegade, for at det nye firbenede kryds ved Hospitalsvej kan etableres.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm, Fasael Rehman og Balder Mørk Andersen) vedtog,

1. at lokalplanforslagets afgrænsning og indhold fastsættes jf. sagsfremstillingen,
2. at torvehaller eller fleksible torvefunktioner indgår i den videre planlægning,
3. at den videre inddragelse af borgerne i forhold til pladsudformning sker i forbindelse med høringen af lokalplanforslaget,
4. at fældningen af 4 træer, som konsekvens af krydsombygningen ved Hospitalsvej godkendes, idet der plantes erstatningstræer på den nye plads.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Ruben Kidde) vedtog, at der ikke planlægges for torvehaller.

Et andet mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe og Thyge Enevoldsen) undlod at stemme.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at lokalplanforslagets afgrænsning og indhold fastsættes jf. sagsfremstillingen
2. at der ikke planlægges for torvehal
3. at den videre inddragelse af borgerne i forhold til pladsudformning sker i forbindelse med høringen af lokalplanforslaget
4. at fældningen af 4 træer, som konsekvens af krydsombygningen ved Hospitalsvej godkendes, idet der plantes erstatningstræer på den nye plads

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 22. marts 2021 sagen.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Parkeringskælderen med tilhørende klimasikring kan etableres med den gældende byplanvedtægt nr. 11 for pladsen bag rådhuset. I forhold til byrummet skal der udarbejdes en ny lokalplan, der kommer til at indeholde de elementer, der blev besluttet i budgetaftalen. Lokalplanprocessen vil ske sideløbende med etablering af parkeringskælderen og vil samtidig indeholde borgerdialog om pladsens udformning. Lokalplanprocessen sker med afsæt i den borgerinddragelse der var i 2018 og i sommeren 2020.

Lokalplanen for det ca. 12.000 m<sup>2</sup> store område skal afløse byplanvedtægt 11 og foreslås at have samme afgrænsning (se bilag). Møstings Hus fastholdes omfattet af temalokalplan 228 for bevaringsværdige bygninger med SAVEværdi 1-2.

En ny lokalplan skal give det planmæssige grundlag for et nyt byrum, der jf. budgetaftalen skal have fokus på:

- lege- og opholdsarealer, udeservering, springvand/vandleg, kunst- og kultur og markedsfunktioner (f.eks. torvehaller) og på at udvikle pladsen grønt og rekreativ som et demonstrationsprojekt inden for klimavenlige løsninger
- lokalplanforslaget skal desuden indeholde udlæg til allerede besluttede placeringer af lynlader-anlæg og flytning af krydset mellem Frederiksberg Bredgade og Smallegade hen til Hospitalsgade og dermed Frederiksberg Bredegades forløb

### *Byrumshieraki og funktion*

Pladsen bag rådhuset har et potentiale for at kunne tilbyde noget helt nyt i forhold til byens andre pladser. Pladsen bag rådhuset kan blive et centralt ankomstpunkt til Frederiksberg Have via fysiske forbindelser mellem have og plads og i

samspillet mellem funktioner og aktiviteter. Pladsen bag rådhuset er på grund af sin størrelse og placering unik. Her er plads til at være ambitiøs og tilbyde oplevelser til hverdag og fest, der kan servicere et bredt udbud af byens borgere. Med en åben plads kan rådhuset, Møstingshus og 4. maj og Hassager kollegierne, samt livet i Smallegade kobles til pladsen.

By-, Kultur- og Miljøområdet anbefaler, at der udarbejdes et planforslag, der ikke indeholde byggefeltet til torvehaller, men har fokus på en løsning, der tillader større fleksibilitet og bredde i anvendelsen, f.eks. til "pop-up" markeder, markedsdage og lignende af mere midlertidig karakter. Dette understøttes af meldingerne fra borgerinddragelsen på pladsen i sommeren 2020, hvor der var en stor overvægt, der ønskede parkering under jorden frem for på terræn og en lille overvægt af borgere, der ønskede en åben plads frem for torvehaller (jf. sag 263 på By- og Miljøudvalgets møde den 14. september 2020).

Det vurderes, at torvehaller vil i uhensigtsmæssig grad diktere udformningen af pladsen, fremfor at blive en ligeværdig del heraf, da torvehaller vil have en afhængighed af kælderfaciliteter (lager, affald, personalefaciliteter, teknik mv.), der begrænser placeringsmuligheden pga. det underjordiske parkeringsanlæg. Det er tidligere vurderet, at en torvehalsfunktion på pladsen skulle have en størrelse på ca. 1.000 m<sup>2</sup>, hvilket svarer til ca. 1/6 af den samlede plads og det vil yderligere begrænse mulighederne for torvehallerne placering. Det vurderes, at en plads uden egentlig bebyggelse vil give en større anvendelsesmulighed for de mange rekreative elementer, der ønskes. Blandt andet arbejdes pt. med en mulighed for placering af den i budgettet vedtagne nedsænkede skaterbane uden for parkeringskælderens udstrækning, som en del af klimaløsningen for pladsen. Det vil igen mindske placeringsmuligheden for en torvehal med kælderfaciliteter. Sikring af parkeringskælderens bærende konstruktion, så der kan etableres torvehal oven på, øger tillige udgiften væsentligt (ca. 30%). Ligesom en torvehal ikke er finansieret eller kan forventes at blive det.

Loppetorvet kan beholde sin popularitet og fortsat give en stærk identitet til pladsen, og markedsfunktioner kan udvides med gode funktioner for stader, adgang til strøm, et "kit of parts" til stadejere for en udvidelse af sæsonen og udbuddet. En mindre bygningsstruktur mod Smallegade på pladsen kan være med til at sikre aktivitet og tilbud over ugen og året. Det anbefales, at det ikke bliver en egentlig torvehal, men f.wka. en mindre permanent overdækning til understøttelse af markedsliv og rekreative formål.

#### *Rådhuset og Grønnegården*

Lokalplanen for pladsen bag rådhuset vil skulle sikre gode adgangsforhold til en eventuel kommende offentlig adgang gennem en del af kolonnaden til Grønnegården, som en del af sammenhængende plads- og byrum, men selve rådhuset ville ikke være omfattet af lokalplanen.

#### *Inddragelse og kommunikation*

Den omfattende borgerinddragelse i 2018 og i 2020 udgør et godt grundlag for det videre arbejde med udformningen af pladsen. På den baggrund vil landskabsarkitekterne, der er tilknyttet konsortiet, der laver parkeringskælderens ligesom ved Langelands Plads udarbejde et forslag, som kan indgå i den næste fase af borgerdialogen, der gennemføres i forbindelse med høring af lokalplanen. På den måde bliver der et konkret forslag som borgerne kan tage stilling til, og på baggrund af høringen kan der laves et endeligt forslag til politisk behandling. Det foreslås, at der indkaldes til et borgermøde med naboer og brugere i forbindelse med lokalplanforslaget.

#### *Opmærksomhedspunkter i lokalplanen*

Der skal arbejdes for

- At pladsen forbindes godt med den øvrige by og særligt Frederiksberg Have, og giver gode adgangsforhold for nabobebyggelserne
- At Frederiksberg Bredegades forløb og trafikken ikke skal dominere pladsen
- At tekniske anlæg på terræn ifbm. parkeringskælderens indpasses hensigtsmæssigt på pladsen
- At den kulturhistoriske fortælling om bebyggelse og struktur fra henholdsvis Solbjerg i 1100-tallet og Ny Amager i 1600-tallet indgår i udformningen af pladsen
- At klimatiltag og beplantning understøtter en 'grøn og blå' aktiv plads med stor vægt på artsdiversitet og høj biofaktor
- At design, materialer, farver, belysning mv. har høj kvalitet, indpasser sig i omgivelserne og giver god tilgængelighed for alle
- At gøre Grønnegården mere tilgængelig, ved eventuel omplacering af funktioner, der i dag er placeret i kolonnaden.

#### *Krydsombygningen Hospitalsvej - Smallegade - Frederiksberg Bredegade*

Som konsekvens af den besluttede krydsombygning ved Frederiksberg Bredegade / Smallegade vil der skulle fældes 4 træer, hvoraf det ene er svækket. Træerne er i alderen 15-30 år og der etableres erstatningstræer for de fældede træer på pladsen i forbindelse etableringen af det nye byrum.

### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der med den angivne afgrænsning af lokalplanen og dens indhold etableres forudsætning for, at visionerne fra budgetaftalen for byrummet kan realiseres. I forhold til visionerne vurderes en torvehal at låse indretningen og potentielt lægge beslag på en for stor del af pladsen, specielt med hensyn til de bindinger der er i forhold til den kommende parkeringskælder under pladsen, hvorfor det anbefales, at der ikke arbejdes videre med muligheder for en torvehalsløsning, men f.eks. med muligheder for en permanent overdækning til understøttelse af markedsliv og rekreative formål. Det er forvaltningens vurdering, at borgerinddragelsen i forhold til pladsens udformning sker mest hensigtsmæssigt som del af lokalplanprocessen, hvor der udarbejdes et forslag til pladsens udformning, som på baggrund af borgerdialogen i høringen kan færdigudvikles til brug for den endelige vedtagelse af lokalplanen.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Historik**

### **Indstilling 22. marts 2021, pkt. 94:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1.at lokalplanforslagets afgrænsning og indhold fastsættes jf. sagsfremstillingen

2.at der ikke planlægges for torvehal

3.at den videre inddragelse af borgerne i forhold til pladsudformning sker i forbindelse med høringen af lokalplanforslaget

4.at fældningen af 4 træer, som konsekvens af krydsombygningen ved Hospitalsvej godkendes, idet der plantes

erstatningstræer på den nye plads

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 22. marts 2021, pkt. 94:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## **Bilag**

Bilag - Afgrænsning af byplanvedtægt 11

Bilag - fældning af 4 træer overfor Hospitalsvej

# Punkt 134: Strategi for Ren Luft 2030

09.10.12-G01-1-18

## Resume

By- og Miljøudvalget besluttede den 2. november 2020 at sende Forslag til Strategi for Ren Luft 2030 i høring samtidig med, at Folketinget/Regering blev kontaktet mhp. at få ændret de statslige rammer for bekæmpelse af luftforurening. Der er indkommet 15 høringssvar samt svar fra Miljøministeren. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om strategien med de foreslåede ændringer skal godkendes.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm og Fasael Rehman) indstiller, at Strategi for Ren Luft 2030 godkendes med de foreslåede ændringsforslag, idet den evalueres efter to år, særligt med henblik på muligheder for regulering af brændeovne.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe, Thyge Enevoldsen, Balder Mørk Andersen og Ruben Kidde) tog forbehold.

## Indstilling

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller, at Strategi for Ren Luft 2030 godkendes med de foreslåede ændringer

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 22. marts 2021 sagen efter drøftelse.

By-, Kultur- og Miljøområdet skal til de på mødet faldne bemærkninger anføre følgende;

### *Muligheden for indførelse af nulemissionszone*

Folketinget behandler pt. to forslag om muligheden for, at kommunerne kan indføre nulemissionszoner. Et forslag fra Radikale, Enhedslisten og SF fra foråret 2020 om at give kommunerne muligheder for at indføre nulemissionszoner samt skærpede miljøzoner for persondieselmotorer, samt et forslag fra Enhedslisten fra marts 2021 om, at regeringen senest november 2021, skal have udarbejdet et konkret forslag herom. Begrebet nulemissionszone er ikke præcist defineret, men ud fra forslagene synes det at dreje det sig om, at kommunen skal kunne udpege bydele eller afgrænsede områder, hvor alene køretøjer på el eller brint har adgang. Det drøftes pt. med Københavns Kommune, som også nævnt i miljøministerens svar til Frederiksberg Kommune, om muligheden for en forsøgsordning om nulemissionszoner i Københavns Kommune. De konkrete områderne i København er ikke fastlagt eller kendt, men områder som middelalderbyen og et område ved Sankt Hans Torv på Nørrebro har i den forbindelse været nævnt.

### *Muligheden for forbud mod brændeovnsfyring samt vurdering af udnyttelse af eksisterende lovgivning i forhold til regulering*

Reglerne for brændeovnsfyring er reguleret i miljøbeskyttelseslovens § 42, brændeovnsbekendtgørelsen, og hvis man som Frederiksberg Kommune har udarbejdet en brændeovnsforskrift, i denne. De nævnte regler supplerer hinanden. I en brændeovnsforskrift kan en kommune fastsætte nærmere bestemmelser om brændeovnsfyring – f.eks. krav til ovn, brug af korrekt brændsel, optænding samt afkast. Forskriften skal være i overensstemmelse med miljøbeskyttelseslovens overordnede principper og brændeovnsbekendtgørelsen bestemmelser og være miljømæssigt begrundet. Derudover skal den overholde de almindelige forvaltningsmæssige principper herunder kravet om proportionalitet. Det fremgår dog klart af Miljøstyrelsen vejledninger, at en forskrift ikke kan bruges til at opstille et generelt forbud mod brændeovnsfyring. Ingen kommuner har i dag et generelt eller delvist forbud mod brændeovnsfyring. Ministeren har i sit svar til kommunen opfordret Frederiksberg Kommune til, at man undersøger muligheden for, om man i afgrænsede områder, kan bruge forskriften yderligere. et er forvaltningens vurdering, at Frederiksberg allerede i dag har en vidtgående regulering af brændeovnsområdet, idet Frederiksberg er en af få kommuner, der har en brændeovnsforskrift efter den nye brændeovnsbekendtgørelse. Det er forvaltningens vurdering, at lovens muligheder derfor i høj grad synes udtømte. Det vil dog kræve en nærmere juridisk og teknik vurdering at afgøre, hvorvidt den eksisterende forskrifts bestemmelser kan udvides yderligere. En undersøgelse heraf foreslås, jf. forslaget til ændringer i strategien, medtaget som en strategisk indsats, for at sikre at kommunen udnytte lovgivningen maksimalt.

### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

Det er By-, Kultur-, og Miljøområdets vurdering, at indførelsen af nulemissionszoner kunne være interessant for Frederiksberg på den lange bane, og i fremtiden ”spille sammen med” Frederiksberg som Danmarks Elbilby nr. 1. By-, Kultur-, og Miljøområdet vurderer dog, at udbredelsen af fossilfri køretøjer endnu er så beskedent samt at der ikke synes at være oplagte afgrænsede områder på Frederiksberg, hvor en sådan zone med fordel kan indføres. En stillingstagen til

spørgsmålet om nulemissionszone kan derfor, efter forvaltningens vurdering, med fordel afvente en konkret lovgivning på området. Ovennævnte kan tilføjes i strategien.

Det er efter By-, Kultur-, og Miljøområdet vurdering ikke muligt med den eksisterende lovgivning at nedlægge et generelt forbud mod brændeovnsfyring. Det vil dog kræve en nærmere juridisk og teknik vurdering at afgøre, hvorvidt den eksisterende forskrifts bestemmelser kan udvides yderligere. En undersøgelse heraf foreslås, jf. forslaget til ændringer i strategien, medtaget som en strategisk indsats, for at sikre at kommunen udnytte lovgivningen maksimalt.

Det fører til følgende ekstra forslag til ændring i strategien, jf. strategien Tema Grøn mobilitet, side 17, under indsatser tilføjes ny punkt; "Nulemissionszoner. Kommunen finder muligheden for indførelsen af nulemissionszoner interessant i et langsigtet perspektiv. Kommunens stillingtagen til området afventer dog en konkret statslig lovgivning på området."

### Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget vedtog på mødet den 2. november 2020, at sende forslag til Strategi for Ren Luft 2030 – med de foretagne ændringer i høring. Udvalget besluttede desuden, at Regering/Folketing skulle kontaktes i forbindelse med høringen. Forslag til Strategi for Ren Luft 2030 har været i høring frem til 5. februar 2020. Forslaget har været annonceret i Frederiksberg Bladet, er udsendt direkte til interessenter samt været tilgængelig på kommunens høringsportal "Bliv Hørt". Der er modtaget i alt 15 høringssvar. Derudover er der modtaget svar fra miljøministeren på det afsendte brev.

### Høringsbemærkninger

De indkomne høringssvar berører strategiens emner bredt, men de fleste høringssvar handler om de to temaer – Grøn Mobilitet og Styr på Brændeovnene. Derudover er der en del høringssvar om det "grønne", jf. Temaet "Rensning af luften i byrummene", som også omfatter indsatser med brug af træer og grønne vægge som strategiske indsatser til luftrensning. Høringssvarene er nedenfor opsamlet i forhold til strategiens emner.

### Vision/mål

Københavns Kommune anfører, at man via G40 samarbejdet har forpligtet sig til – som også er et fastsat som mål i Strategi for Ren Luft 2030 – at overholde WHO's retningslinjer for partikler i 2030. København henviser desuden til den af Københavns Kommune nedsatte ekspertgruppe og dets råd og anbefalinger til indsatser.

### Kortlægning

FDM anfører, at beregningerne viser, at kun 20 mio. kr. af de i alt beregnede 1,5 mia. kr. til årlige samfundsmæssige omkostninger kan henføres til den lokale trafik. Indførelsen af f.eks. miljøzoner har således kun en beskedent effekt på miljøet på Frederiksberg, da kortlægningen viser at forureningen i høj grad er "udefrakommende".

### Virkemidler

En borger finder, at f.eks. virkemidlerne cykling og kollektiv trafik scorer for lavt i effekt på emission (udslip) og luftkvalitet, jf. strategiens skema side 13. Københavns Kommune finder, at virkemiddelkataloget udarbejdet af DCE/Universitet er et godt udgangspunkt for prioritering af indsatserne.

### Tema – Grøn mobilitet

Københavns Kommune støtter op om strategiens indsatser indenfor den kollektive trafik, delebiler og fremme af elektrificeringen og har særligt noteret sig Frederiksberg Kommunes ønske om elbusser allerede fra 2025. Københavns Kommune nævner, at fossilfri bygge- og anlægsmaskiner ikke synes at være medtaget i strategien, og tilbyder deltagelse i en arbejdsgruppe herom. FDM anfører, at Rådet for Grøn omstilling's bemærkning om, at Euronorm 5b er at foretrække frem for 5a ikke er korrekt, da euronorm 5a reelt allerede betød indførelsen af partikelfilter. FDM anfører, at parkeringspladser til elbiler mere skal ses som ladepladser end parkeringspladser, og nævner, at FDM arbejder for at kommunerne skal kunne stille krav om obligatorisk ladning ved parkering. En borger og Frederiksberg Ældreråd anfører, at der bør være mere fokus på at fremme den kollektive trafik og cykling. En borger opfordrer kommunen til at fremme den grønne omstilling f.eks. via elbusser, elladepulser mv. Danmarks Naturfredningsforening anfører, at udviklingen med øget byfortætning u hensigtsmæssigt medfører mertrafik.

### Tema – Styr på brændeovnene

Flere borgere, Danmarks Naturfredningsforening og Frederiksberg Ældreråd ønsker et endeligt forbud mod brændeovnsfyring. En borger forslår, at fyring i brændeovne specifikt forbydes om natten.

ANPO (forening af brændeovnsproducenter) har noteret sig, at et forbud ikke indgår i kommunens strategi og nævner muligheden for at begrænse forureningen via en kommunal brændeovns politik omfattende; Brændeovnsforskrift, kampagner, faste klageprocedure mv. To borgere mener ikke, at det lave antal årlige klager (2-4 stk.) er udtryk for generel tilfredshed med forholdene, men at det mere er et udtryk for angsten for social mobning eller at det simpelthen ikke nytter at klage. Københavns Kommune støtter op om strategiens forslag om en national handlingsplan mod brændeovnsforurening med mål om 80 % reduktion i 2025, og anfører sine seneste forslag; Skrottingsordning på 5000 kr. med krav om efterfølgende permanent sløjfning af brændeovnen for ejendommen samt krav om obligatorisk sløjfning ved ejerskift, og dermed udfasning af brændeovne i 2030.

### Tema – Rensning af luften i byrummene

En række borgere peger på muligheden for at udnytte det grønne yderligere. Der er forslag om begrønning af rådhuset, såvel indenfor (i Grønnegården) som udvendigt. En borger nævner projektet "Bosco Verticale", et vertikalt grønt højhusprojekt i Italien, som inspirationskilde ved f.eks. udvikling af Hospitalsgrunden.

Der er ønsker om yderligere inddragelse af borgerne ved projekter og udvikling af det "grønne".

### Tema – Samarbejde og overvågning

Københavns Kommune anfører, at man gerne vil samarbejde på luftforureningsområdet og nævner, at man arbejder med

yderligere luftovervågning.

#### Tema – Eksponering og hvad kan jeg selv gøre

Frederiksberg Ældreråd nævner muligheden for inddrage borgerne med en konkurrence med forslag til idéer til, hvad man kan gøre selv.

#### Øvrigt

En borger og Frederiksberg Ældreråd anfører, at der bør gøres mere ved forureningen fra Cruisere - krydstogtskibe.

#### Svar fra miljøministeren

Miljøministeren anfører i sit svar, at hun er enig i, at der er behov for et bredt samarbejde på området og nævner at skærpelsen af miljøzonerne med dieselpersonbiler indgår i regeringsgrundlaget. Der nævnes en række af de initiativer, som nyligt er igangsat af regeringen; Skrotningspulje for ældre dieselmotorer (fra før 2006) og indsatser mod ældre brændeovne ved ejerskifte, ligesom muligheden for en forsøgsordning med nulemissionszoner i Københavns Kommune undersøges. Ministeren peger på, at kommunen kan undersøge muligheden for at udnytte brændeovnsforskrifterne yderligere og indføre fyringsbegrænsninger i afgrænsede områder i kommunen. Ministeren ser potentiale i partikelfiltre, men anfører behovet for testning og vurdering af langtidseffekt. Ministeren anfører, at kommunens forslag tages med i det videre arbejde.

#### *Forvaltningens bemærkninger til høringssvarene*

#### Vision og mål, kortlægning, virkemidler

Den af Københavns Kommune nedsatte ekspertgruppes råd og anbefalinger har indgået ved udvalgets drøftelse og udarbejdelse af strategien. Kortlægningen viser, som FDM anfører, at størstedelen af forureningen er udefrakommende. Der er dog stadig stor usikkerhed om f.eks. betydningen af de ultrafine partikler, som især kommer fra lokale kilder (primært dieselmotorer). En miljøzone kan derfor have større effekt end tallene umiddelbart viser. Effekten af de forskellige tiltag er, jf. skema i strategien side 13, anslået af DCE, Århus Universitet, og er nærmere beskrevet i Virkemiddelkataloget. Generelt vurderes de mere teknologiorienterede indsatser som f.eks. fremme af elbiler og partikelfiltre på brændeovne som mere effektfulde end f.eks. fremme af den kollektiv trafik og yderligere parkeringsrestriktioner, f.eks. via afgifter.

#### Tema - Grøn Mobilitet

Entrepreneurmateriel (bygge- og anlægsmaskiner, jf. Københavns Kommunes bemærkning) er specifikt nævnt i strategien samt i brevet til miljøministeren under afsnittet om mere miljøzone, hvilket forvaltningen foreslår tydeliggjort. By-, Kultur-, og Miljøområdet vil deltage i den af Københavns Kommune nedsatte arbejdsgruppe om bygge- og anlægsmaskiner. Kravet om enten euronorm 5a eller 5b, jf. FDM bemærkning, har været drøftet flere gange af udvalget. I praksis er der, som tidligere nævnt, næppe den store forskel i effekten, men der kan være signalværdi i at kræve 5b, da dette formelt stiller krav også til ultrafine partikler, hvilket derfor foreslås bibeholdt. FDM's bemærkning om ønske om en lovændring, så der kan stilles obligatorisk krav om opladning ved benyttelse af parkeringspladser for elbiler, foreslås medtaget i strategien.

Strategiens mål og indsatser om at styrke den kollektive trafik med flere nye metrolinjer, øget brug af delebiler samt elbusser allerede fra 2025 samt en ambitiøs cykelpolitik viser, at kommunen har fokus på dette område. Forslag til Kommuneplan 2021 sætter øget fokus på en bæredygtig byudvikling af Frederiksberg. Boligpolitikken lægger vægt på, at nye boliger og det at tiltrække nye borgere ikke er et mål i sig selv. Nye boliger kommer kun på tale, hvis de medvirker til at løfte byens øvrige kvaliteter og understøtter byens bæredygtighed og mangfoldighed. Nævnte vil være med til at begrænse byfortætning og mertrafik. Spørgsmålet om evt. nulemissionszoner, jf. evt. forsøg i Københavns Kommune og miljøministerens bemærkning har tidligere været drøftet af udvalget i forbindelse med udarbejdelse af strategien.

#### Tema - Styr på brændeovnene

Strategien mål om 80 % reduktion af partikelforureningen i 2025 vil reelt betyde et forbud mod forurenende brændeovnsfyring, da det for at kunne leve op til kravet vil betyde, at ældre brændeovne enten skal skrottes og/eller monteres med effektivt partikelfilter, og er dermed bedre afbalanceret end et direkte forbud. Forbud mod fyring alene om natten vurderes ikke sagligt og hensigtsmæssigt, da en brændeovn ved korrekt fyring ikke forurener mere om natten end om dagen. Antallet af klager over gener fra brændeovne har gennem årene generelt været lavt - 2-4 stk. Alle klager behandles i forhold til brændeovnsforskriftens bestemmelser og efter faste retningslinjer, ligesom det er nemt, også digitalt via hjemmesiden, at klage til kommunen. Det er derfor efter By-, Kultur-, og Miljørådets opfattelse den mangeårige regulering af området, der har givet anledning til det begrænsende antal klager. Reelt har Frederiksberg Kommune allerede en brændeovnspolitik, jf. bemærkning ANPO, da der allerede forefindes forskrift, procedure for klager samt gennemføres regelmæssige kampagner i samarbejde med den lokale skorstensfejermester. Hvis udviklingen af partikelfiltre, jf. miljøministerens svar, pga. testning mv. tager længere tid, kan det overvejes af flytte målet om 80 % reduktion af partikelforurening i 2025 længere frem, f.eks. til 2030. By-, Kultur-, og Miljørådet finder, at det som nævnt af miljøministeren, kunne være relevant at undersøge, om det er muligt via brændeovnsforskriften at gennemføre yderligere regulering - f.eks. tæt ved institutioner.

#### Tema - Rensning af luften i byrummene

Generelt er brugen af grønne løsninger til luftrensning ikke så veldokumenterede og effektfulde metoder, men det kan efter By-, Kultur-, og Miljørådets vurdering give god mening at anvende disse i synergi med de mange andre positive sider, der er ved at fremme det grønne - f.eks. i forhold til biodiversitet, varmeeffekt, bynatur og rekreative forhold. Forslag til Kommuneplan 2021 indeholder en række elementer f.eks. brugen af biofaktor i lokalplaner, som skal være med til at styrke det grønne område på Frederiksberg, ligesom en grøn udvikling af hospitalsgrunden indgår i kommuneplanen.

Tilsvarende indgår grønne vægge/flader også som et strategisk element i forslag til Strategi for bynatur og biodiversitet. De nævnte planer og strategier foreslås nævnt i strategien.

#### Tema - Samarbejde og overvågning

Samarbejde og øget luftovervågning indgår allerede som en del af strategien, jf. temaet.

#### Tema – Eksponering og hvad kan jeg selv gøre

By-, Kultur-, og Miljøområdet vurderer, at dialogen med borgerne om, hvad man selv kan gøre for at reducere luftforureningen er vigtig. Normalt overvejes det også ved gennemførelsen af de enkelte kampagner, om evt. konkurrencer hensigtsmæssigt kan indgå. Vigtigheden af dialog foreslås styrket med nyt strategisk punkt om involvering af borgerne.

#### Øvrigt

Forureningen fra den internationale skibstrafik bidrager til baggrundsforureningen på Frederiksberg og reguleres via internationale aftaler, som nævnt i strategien. Undersøgelser viser, at krydstogtskibe på f.eks. Langelinje derudover bidrager til øget luftforurening i nærområdet - Østerbro, men ikke helt til Frederiksberg.

#### *Ændringsforslag*

Forvaltningen anbefaler følgende forslag til ændringer i strategien:

1. Det tilføjes, jf. FDM bemærkninger, på side 15 nederst (temaet Grøn Mobilitet), at der allerede i dag gælder tidsmæssige restriktioner på Frederiksberg ved brug af parkeringspladser til elbiler samt på side 16, at kommunen ønsker, at det via ny lovgivning gøres muligt, at kommunen kan stille krav om obligatorisk opladning ved benyttelse af gratis parkeringspladser for elbiler.
2. Det præciseres side 17, jf. bemærkning Københavns Kommune om bygge- og anlægsmaskiner, i overskriften under temaet Grøn Mobilitet "Mere miljøzone – Dieselpersonbiler og entreprenørmateriel(tilføjes) skal med i zonen".
3. Under temaet om brændeovne tilføjes på side 19 en ny indsats, som følge af ministerens bemærkninger: "Frederiksberg Kommune vil undersøge mulighederne for at bruge brændeovnsforskriften mere restriktivt i afgrænsede områder af byen."
4. Det tilføjes under Temaet Rensning af luften i byrummene under indsatser, afsnittet side 21, Pkt.; Bytræer og grønne vægge: "Indsatserne vil blive nærmere beskrevet i kommende Kommuneplan 2021 samt kommende Strategi for bynatur og biodiversitet i relation til både de grønne områder og brugen af grønne løsninger på bygninger."
5. Under Temaet "Eksponering – og Hvad kan jeg selv gøre" anføres på side 25 en yderligere indsats: "Frederiksberg Kommune vil i dialog med borgerne løbende udvikle nye muligheder for, at borgerne kan medvirke til at begrænse luftforureningen."
6. Tekniske bemærkninger fra MOVIA med præciseringer til bussernes Euronormer fører til mindre rettelser i Temaet Grøn Mobilitet – i afsnittet "Status og muligheder". Derudover foreslås den nylige regeringsaftale om elbiler (775.000 i 2030) nævnt her.

Det videre forløb: Udviklingen på luftforureningsområdet bliver hvert år opgjort i kommunen grønne regnskab for Byen specifikt for partikler og NO<sub>x</sub>. Strategiens mål og indsatser kan i den sammenhæng drøftes og evt. revideres af udvalget.

#### *By-, Kultur-, og Miljøområdets vurdering*

Det er forvaltningens 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. By-, Kultur-, og Miljøområdet anbefaler, at strategien godkendes med de forslåede ændringer.

## **Økonomi**

Strategien indebærer ikke nye udgifter.

Forslaget om miljøzone også for dieselpersonbiler er afhængig af ny statslig lovgivning. Udgifterne til en evt. zone med persondieslbiler anslås til ca. 2 mio. kr. til skiltning, information samt eftermontering af partikelfilter på kommunale køretøjer.

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 kører frem til 2025. Der er i budget 2021 og overslagsårerne afsat 0,2 mio. kr. til brug af photokatalyserende belægninger (NO<sub>x</sub> 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. Øvrige kommunale aktiviteter i strategien er forslag som allerede indgår i kommunens eksisterende planer eller i kommende planer der pt. er undervejs, som f.eks. Frederiksbergstrategien, Forslag til Kommuneplan 2021, Elbilbystrategien og Forslag til strategi for bynatur og biodiversitet, eller har mindre karakter og omfang og kan afholdes indenfor de eksisterende rammer.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K

## **Historik**

### **Indstilling 22. marts 2021, pkt. 104:**

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller,  
at Strategi for Ren Luft 2030 godkendes med de foreslåede ændringer

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 22. marts 2021, pkt. 104:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

BMU 2. nov 2020

Forslag strategi

Høringsnotat

MM brev til FK

FK brev MM

Høringssvar

# Punkt 135: Frederiksberg Bakke, anlæg af byrum - orientering om projektforslag og anlægsfase

05.00.00-G01-203-20

## Resume

Kommunalbestyrelsen godkendte på mødet den 8. februar 2021 skitseforslag for anlæg af byrum på Frederiksberg Bakke. Der er på den baggrund arbejdet videre frem til et endeligt projektforslag, hvilket har medført nogle mindre justeringer, der både styrker den æstetiske og rummelige sammenhæng i byrummet og forbedrer trafikikkerheden i projektet yderligere. Ligeledes er anlægsfasen vurderet nærmere i forhold til trafikafvikling med mere. Sagen forelægges udvalget til orientering.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orienteringen om Frederiksberg Bakke tages til efterretning

## Sagsfremstilling

I det videre arbejde med Frederiksberg Bakke og bearbejdning af skitseforslag til projektforslag, har der været fokus på projektets hovedformål - at etablere et sammenhængende byrum, der design- og oplevelsesmæssigt kobler de 2 parker og slottet sammen, forbedrer trafikikkerheden på toppen af bakken og tager højde for at styrke tilgængelighed og fremkommelighed. Projektets hovedgreb er bibeholdt, idet der er foretaget mindre justeringer i projektforslaget i forhold til skitseforslaget.

### *Udformning*

For at skabe en endnu mere visuel tydelig og overbevisende plads, der harmonerer med slottets facade er cirkelslaget blevet større end i det oprindelige skitseforslag. Der er i den forbindelse lagt vægt på, at cirklen skal være så stor, at slottet kan "stå på" cirklen samtidig med, at cirklen mere entydigt forbinder sig med Søndermarken for netop at styrke sammenhæng mellem parkerne og slottet, ligesom hele cirkelslaget har granitbelægning. Der nedlægges fortsat ikke beplantning/grønt med projektet. Slots- og Kulturstyrelsen har tilkendegivet, at de er positive over for anlæggelsen af det store cirkelslag.

### *Trafikkerhed og tilgængelighed*

Projektet forbedrer trafikikkerheden på toppen af Frederiksberg Bakke dels ved at nedsætte hastigheden af bilerne, dels ved at skabe bedre og mere tydelige overgangsforhold for de mange, der passerer Roskildevej mellem de to haver. Brostensbelægningen på kørebanen vil nedsætte hastigheden for bilerne og gøre bilisterne mere opmærksomme på stedet pladskarakter og krydsende fodgængere. I projektet er der nu indarbejdet, at der ved overgangen til brostensbelægningen sker en tydeliggørelse af skiftet i belægningen således, at bilisterne naturligt vil nedsætte farten. Overgangen mellem de 2 belægningstyper vil have tilsvarende effekt som et bump. Politiet vil blive ansøgt tilladelse til at nedsætte hastighedsbegrænsningen til 40 km i timen.

Det forventes med anlæg af den tydelige cirkulære plads, at fodgængerne i højere grad "nudges" til at krydse vejen på dette sted, hvilket også øger trafikikkerheden samlet set. For at underbygge dette forlænges hegnet langs Søndermarken ind mod cirklen. og fortovet langs slotssiden gøres bredere, så man bedre kan passere hinanden. Begge dele vurderes at bidrage til at styre folks bevægelsesmønster positivt i forhold til sikkerhed og krydsningspunkter. I dag er fortovet langs nordsiden af vejen så smalt, især foran slottet, at det kan være svært at passere hinanden, og fodgængere krydser vejen flere steder langs projektområdets udstrækning. Der er således mange krydsningspunkter og dermed større risiko for trafikuheld på et sted.

I skitseforslaget var der mod vest en belægningsmarkering på kørebanen, der angav en ureguleret overgang. Af hensyn til trafikikkerheden er denne fravalgt i projektforslaget bl.a. på råd fra ekstern trafikikkerhedsrevisor. Fodgængerne har vigepligt for biler og cykler uanset om der er en markering eller ej ved krydsning af cykelsti og vej, og markeringen kan give en falsk tryghed for fodgængerne, der vil krydse vejen og dermed en ringere trafikikkerhed. Krydsningspunktet ville i øvrigt også have mindre gode oversigtsforhold pga. den nærliggende busholdeplads. Herudover er der dialog med Slots- og Kulturstyrelsen om at flytte ind og udgang fra Frederiksberg Have på vestsiden af slottet til lågen tættere ved slottet. Her vil man så komme ud på et fortov, der er bredere og derfra naturligt blive ledt hen mod cirkelslaget, og på et mere

overskueligt sted på vejen. Ved gennemførelse af projektet bliver der dermed færre oplagte krydsningspunkter for fodgængere og dermed færre konfliktpunkter end der er i dag.

Bundopbygning samt størrelse og tykkelse på granitfliserne vælges, så de svarer til den forventede trafikbelastning. Der bruges f.eks. mindre fliser på kørebanen end på gangarealer og cykelstier. De mindre fliser er stærkere og kan bedre modstå den tunge trafik. Man sikrer dermed en funktionsmæssig god kvalitet. Der kan dog påregnes en løbende drift med f.eks. efterfyldning af fuger og på sigt opretning af enkelte sten og fliser.

Granitfliserne på cykelstierne vil få en overfladebehandling, der giver en ru og mere skridsikker overflade således, at trafikikkerheden for cyklisterne styrkes. Dansk Cyklistforbund har været inddraget i projektforslaget og er indforstået med de skitserede løsninger, herunder overfladebehandlingen og komforten på cykelstien.

Tilgængeligheden vil blive forbedret bl.a. ved at fortovet gøres bredere og niveauspringene hen over cirkelslaget er så små, at de lever op til normer for tilgængelighed. Det vil således blive nemmere for gangbesværede at krydse vejen.

Når projektet er gennemtegnat i detaljen udarbejdes en uvildig trafikikkerheds- og tilgængelighedsrevision på trin 3. Herefter indarbejdes evt. tilretninger som følge heraf, inden tilbudsindhentning på entreprenør-/udførelsesdelen.

### *Anlægsfase*

I forbindelse med udarbejdelse af det konkrete projektforslag er trafikafviklingen under anlægsfasen blevet undersøgt yderligere bl.a. for at se om lukning af vejen kan undgås. På baggrund af undersøgelserne vurderes det imidlertid nødvendigt, at Roskildevej lukkes for gennemkørende trafik i forventeligt 6 uger. Det sker for at sikre sikkerheden i området, herunder overholdelse af Arbejdstilsynets regler samt for at sikre kvaliteten af det udførte arbejde, blandt andet i forhold til støbning og hærdning i forhold til cirkelslaget. I den resterende anlægsperiode vil det være nødvendigt med en ensretning af vejen. Trafikanterne informeres ved skiltning samt på kommunens hjemmeside i god tid inden lukning af vejen, og imens lukning forekommer, vil der være en tydelig vejvisning i forbindelse med omvejskørsel. Forvaltningen har gode erfaringer fra andre projekter på bl.a. Roskildevej med omlægning af trafikken, og det vurderes, at trafikken kan afvikles fornuftigt i anlægsperioden.

I anlægsperioden vil der være fokus på, at cykel- og gangtrafik afvikles sikkert og hensigtsmæssigt forbi byggepladsen. Der vil ligeledes blive sikret nødvendig kørsel til og fra slottet.

Anlægsperioden forventes at være fra den 5. juli til den 1. november 2021, med forbehold for uventede forsinkelser. Perioden med lukning er valgt i sommerperioden for at give mindst mulig gene for trafikken.

### *Dialog med Zoo*

Der er en særskilt dialog med Zoo om at sikre tilgangen til Zoo i anlægsfasen. Kørsel til Zoo's parkeringspladser fra vest opretholdes, og der forventes at blive opstribet en række ekstra, midlertidige parkeringspladser til Zoo's gæster i anlægsperioden, samt at sikre, at turistbusser fortsat kan tilgå området med gæster til Zoo. I dialog med Zoo vil der blive arbejdet med information, skiltning og cykelparkering, der sikrer den bedst mulige adgang til Zoo for de mange gæster, der forventes at besøge haven i perioden.

## **Økonomi**

Der er ingen økonomiske konsekvenser af sagen.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Projektforslag Frederiksberg Bakke

# Punkt 136: Jyllandsvej 29, Opførelse af nyt dobbelthus samt nedrivning af eksisterende villa

02.34.00-P35-173-20

## Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om tilladelse til at nedrive en eksisterende villa fra 1957 og opføre et nyt dobbelthus på ejendommen. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til om der kan gives tilladelse til nedrivning og principiel tilladelse til at opføre et nyt dobbelthus med en bebyggelsesprocent på højst 40.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm og Fasael Rehman) vedtog,

1. at der gives tilladelse til at nedrive det eksisterende enfamiliehus på ejendommen,
2. at der gives principiel tilladelse til at opføre en ny dobbelt villa med en bebyggelsesprocent på op til 40, idet bygningens detaljer, herunder vinduer/døre, karnapper, farver og materialer bearbejdes yderligere med forvaltningen.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe, Thyge Enevoldsen, Balder Mørk Andersen og Ruben Kidde) stemte imod.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der gives tilladelse til at nedrive det eksisterende enfamiliehus på ejendommen,
2. at der gives principiel tilladelse til at opføre en ny dobbelt villa med en bebyggelsesprocent på op til 40, det bygningens detaljer, herunder vinduer/døre, karnapper, farver og materialer bearbejdes yderligere med forvaltningen.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 1. februar 2021, idet forvaltningen blev bedt om at belyse sagen yderligere med hensyn til skødets bestemmelser og præcedens.

I 1998 vedtog Kommunalbestyrelsen at der i forbindelse med projektering af den grønne sti at tiloversblevne dele skulle sælges til de tilstødende ejendomme. 22 ejendomme har således tilkøbt areal af varierende størrelse (mellem 13 kvm og 364 kvm). I forbindelse med jordsalget blev det præciseret at salgsprisen blev fastsat under hensyn til at arealerne blev overdraget uden byggeret og at de ikke må bebygges og alene anvendes til haveformål. Bestemmelserne i skødet og en tinglyst servitut beror på Kommunalbestyrelsens beslutning på møde 8. marts 1999. Sagen er vedlagt som bilag.

Sælger kommuner arealer til en pris fastsat på baggrund af rådighedsindskrænkninger, så er kommuner forpligtet til ved salget at sikre, at den omhandlede interesse varetages. Dette kan eksempelvis ske ved tinglysning af en servitut om rådighedsindskrænkning på arealet med kommunen som påtaleberettigede. I modsat fald løber kommunen en risiko for, at de hensyn, der har begrundet en lavere pris, ikke tilgodeses.

Kommuner vil ved beslutning om afløsning af rådighedsindskrænkningen været forpligtiget til at sikre en merkøbesum svarende til markedsprisen af rådighedsindskrænkningens værdi.

Kommunen har oprindeligt solgt jordstykket på 364 m<sup>2</sup> prissat efter, at der med jordstykke ikke medfulgte en byggeret. Denne rådighedsindskrænkning er sikret tinglyst på ejendommen, og således også gældende for en senere erhverver af ejendommen. Kommunen vurderes således på baggrund af de ovenfor beskrevne kommunalretlige grundsætninger forpligtet til at sikre en merkøbesum svarende til markedsprisen for den nødvendige yderligere byggeret, som afløsning af deklARATIONEN vil tilføre ejendommen.

Forvaltningen afklarer nødvendigheden for hel eller delvis afløsning af vilkår om byggeret i den tinglyste servitut efter dialog med grundejeren. Merkøbesummen for hel eller delvis afløsning af vilkåret om byggeret fastsættes til markedsværdien heraf i henhold til reglerne herfor. Det skal herunder afklares, om en andel af denne merkøbesum tilfalder DSB. Der vil blive forelagt sag om bevilling af merindtægt efter afklaring af markedsprisen for grundejers nødvendige behov for yderligere byggeret samt om en andel af denne merkøbesum tilfalder DSB.

Forvaltningen har foretaget en gennemgang af området og de øvrige 21 ejendomme. 14 af ejendommen er omfattet af lokalplan 63 "Den hvide by" og de øvrige 7 er omfattet af byplanvedtægt 27. To af ejendommene har fået en mindre tilbygning i hhv. 2014 og 2018 og en ejendom har foretaget større til- og ombygning svarende til 40% af den oprindelige matrikel i 2015.

Forvaltningen har i forbindelse med ovenstående undersøgelser ikke fundet oplysninger, der ændrer forvaltningens vurdering af sagen. Det er således fortsat forvaltningens vurdering, at det ansøgte vil kunne tillades efter en helhedsvurdering af byggeriet idet grundejeren dog skal erlægge markedsprisen for erhvervelse af nødvendig byggeret som en merkøbesum i forbindelse med det tidligere erhvervet jordstykke fra kommunen.

#### *Tidligere sagsfremstilling*

By-, Kultur og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om nedrivning af et eksisterende enfamiliehus på ejendommen og opførelse af et nyt dobbelthus på 330 m<sup>2</sup>.

Den eksisterende villa er et gulmuret teglstenshus i 1 plan på 140 m<sup>2</sup>. Huset er opført i 1955 og ombygget i 1974. Villaen er hverken udpeget som bevaringsværdig i kommuneplanen, omfattet af bevarende lokalplan eller har tinglyst facadecensur. I forbindelse med udpegning af bevaringsværdige bygninger opført efter 1940, har forvaltningen vurderet, at villaens manglende udpegning med bevaringsværdi fastholdes således, at bygningen ikke udpeges som bevaringsværdig i Kommuneplan 2021.

Bebyggelsen i området er blandet og omfatter villaer i 1, 1½ og 2 plan opført i perioden 1910 til 1960 og med en bebyggelsesprocent på mellem 35 og 70. Ejendommen ligger på grænsen til Den Hvide By, og ligger i anden række til Den Grønne Sti med et mindre kolonihaveområde imellem.

Ansøger ønsker at opføre et nyt dobbelthus i en moderne arkitektonisk fortolkning af villaerne i Den Hvide By. Opført i én etage med en udnyttet mansardtage og kælder.

Den ansøgte villa vil få et bebygget areal på 170 m<sup>2</sup> og en udnyttet mansardtage på 160 m<sup>2</sup>. Grundarealet er på 826 m<sup>2</sup> (sammensat af 462 + 363 m<sup>2</sup> - se nærmere begrundelse nedenfor) og dermed vil bebyggelsesprocenten blive på 40 %. Jyllandsvej 29 og mange andre parceller i området tilkøbte tilbage i begyndelsen af 2000 et overflødiggjort jordstykke fra de gamle banearaler langs Den Grønne Sti. Den tidligere ejer af Jyllandsvej 29 tilkøbte et jordstykke på 364 m<sup>2</sup>.

På alle parceller, der tilkøbte arealer, blev der i skødet tinglyst vilkår om, at den overdragne parcel ikke kunne tilføre yderligere byggeret og jordstykket måtte i fremtiden kun benyttes til haveformål.

Efter en nærmere undersøgelse af matriklerne i området omkring Jyllandsvej 29 fremgår det, at næsten alle ejendomme med dobbelthuse er opført på mindre parceller, som sammenlagt har et areal og en bebyggelsesprocent som svarer til hele matriklen på Jyllandsvej 29. Se vedlagte skema. Forvaltningen har på baggrund af denne undersøgelse vurderet, at det tilkøbte jordstykke kan indgå i beregningen af den samlede bebyggelsesprocent på 40. Hvis arealet ikke kan medregnes, kan der alene bygges 185 m<sup>2</sup>. og ejendommen vil i så fald ikke få den ønskede arkitektoniske udformning og tilpasning til bebyggelsen i Den Hvide By.

Villaen vil blive opført med pudsede hvide facader og mansard konstruktion med røde uglaserede pladetegl. Sokkel, frontispicer, gesims og skorsten udføres som en nytolkning, af de oprindelige villaer i Den Hvide By, og vinduesrammerne udføres i egetræ.

Forhaven indrammes med et for området karakteristisk hvidt hegn og anlægges med beplantning. Der etableres plads til parkering af biler og indrammede renovationscontainere på hver side af villaen. Den ubebyggede del af matriklen opretholdes som en stor fælles have med mindre "private" flisebelagte terrasser.

#### *Regelgrundlag*

Ejendommen er beliggende i et uplanlagt område, med matrikelskel mod byplanvedtægt 27. Byplanvedtægten indeholder ikke bevarende bestemmelser eller bestemmelser om bebyggelsesprocent.

Byggeriet overholder byggeretten i Bygningsreglement 2018, som giver en ret til at opføre et dobbelthus med en bebyggelsesprocent på 40, i 2 etager med en maksimal højde på 8,5 meter.

Der skal foretages en helhedsvurdering af byggeriet efter en række kriterier, som blandt andet omfatter, om bebyggelsen svarer til det, der er sædvanligt eller tilstræbes for området.

Ifølge rammebestemmelserne for område 2.A.1 i Kommuneplan 2017, kan området anvendes til villaer og række/dobelthuse med en bebyggelsesprocent på 40/60 i maksimalt 2 etager.

Det ansøgte kan således rummes inden for både byggelovens og kommuneplanens rammer.

Hvis nedrivning af det eksisterende enfamiliehus skal forhindres, skal der nedlægges et forbud efter planlovens § 14 og indenfor 1 år udarbejdes ny lokalplan, som forhindrer nedrivningen.

### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

I forbindelse med udpegning af bevaringsværdige bygninger opført efter 1940, har forvaltningen vurderet, at villaens manglende udpegning med bevaringsværdi fastholdes således, at bygningen ikke udpeges som bevaringsværdig i Kommuneplan 2021. Det er derfor forvaltningens vurdering, at der kan gives tilladelse til at villaen nedrives.

Eftersom ejendommene i området er kendetegnet ved små matrikler med bebyggelsesprocent på op til 70, vil det være i overensstemmelse med de kriterier, som ligger til grund for en helhedsvurdering af et nyt byggeri, at give tilladelse til en dobbeltvilla med en bebyggelsesprocent på 40, (af den samlede matrikel). Rammen i Kommuneplan 2017 tillader en bebyggelsesprocent for dobbelthuse på 60.

Forvaltningen vurderer, at det ansøgte dobbelthus, som opføres i materialer af god kvalitet og udformning, er fint tilpasset området.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Historik**

### **Indstilling 1. februar 2021, pkt. 35:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der gives tilladelse til at nedrive det eksisterende enfamiliehus på ejendommen,
2. at der gives principiel tilladelse til at opføre en ny dobbelt villa med en bebyggelsesprocent på op til 40, det bygningens detaljer, herunder vinduer/døre, karnapper, farver og materialer bearbejdes yderligere med forvaltningen.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 1. februar 2021, pkt. 35:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

Projektmappe\_4\_10-12-2020

Jyllandsvej 29\_Tinglyste dokumenter

Kronprinsensvej\_Matrikelkort med handler

SKEMA\_Jyllandsvej 29 m.v

Jyllandsvej 29\_Foto

Salg af baneareal\_Sag 98-4-7004-358