

REFERAT Kommunalbestyrelsen 2022-25 d. 26-02-2024

Mødedato Mandag d. 26. februar 2024 kl. 19:00

Mødested Kommunalbestyrelsens mødesal

Indholdsfortegnelse

Velkommen.....	3
Forslag til beslutning fra rådmændene Lotte Kofoed, Laura Lindahl, Sine Heltberg, Freja Fokdal og	4
Forslag til beslutning fra rådmand Lotte Kofoed om turbokyllinger.....	5
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Merete Winther Hildebrandt, 2. viceborgme	6
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Merete Winther Hildebrandt, rådmand Laur	7
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Merete Winther Hildebrandt, 2. viceborgme	8
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt, rådmand Nikolaj Bøgh og 2.	9
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Carina Høedt og Merete Hildebrandt,	10
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Anja Lundtoft, Rasmus Holme, Bianc	11
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Lundtoft, Holme, Vitting, Samaras, K	13
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Anja Lundtoft, Rasmus Holme, Bianc	14
Forslag til beslutning fra rådmændene Alexandra Dessoy og Laura Lindahl og kommunalbestyrelse	15
Forespørgsel fra rådmand Lotte Kofoed om Frederiksberg som nul-emissionszone.....	19
Godkendelse af Hastighedsplan 2023-30.....	22
Cykelsti på Jens Jessens Vej - resultat af borgerdialog.....	26
Orientering om årsrapport for parkering 2023.....	32
Lukket: Forlængelse af lejeaftale.....	36
Lukket: Frigivelsessag - datacenter og backupløsning (udbud).....	37

Punkt 25: Willkommen

00.22.00-P35-28-24

Punkt 26: Forslag til beslutning fra rådmændene Lotte Kofoed, Laura Lindahl, Sine Heltberg, Freja Fokdal og Helle Sjelle og kommunalbestyrelsesmedlemmerne Rasmus Holme og Malene Sandfeld m.fl. om nyt vielsesritual

00.22.00-P35-8-24

Sagsfremstilling

Beslutningsforslaget blev oversendt til Magistraten.

"Beslutningsforslag om vielsesritual

Venstre, SF, Moderaterne, Socialdemokratiet, Radikale Venstre, Enhedslisten og det Konservative Folkeparti foreslår, at Frederiksberg Kommune laver en konkurrence, hvor byens borgere kan byde ind med forslag til et nyt og mere indholdsrigt og poetisk vielsesritual. Dette efter inspiration fra Gentofte og Aarhus kommune. I Aarhus har Renee Toft Simonsen og Thomas Helmig, der begge har stor tilknytning til Aarhus, lavet et vielsesritual. Rituallet kan alene bruges i Aarhus efter aftale om ophavsretten. Det samme i Gentofte hvor Benny Andersen har bidraget til byens vielsesritual.

Forslagsstillerne ønsker samme udgangspunkt her, så Frederiksberg får sit eget vielsesritual, der gennem en lokal "forfatter" får direkte og unik tilknytning til byen, og som gennem ophavsretten alene kan bruges på Frederiksberg.

Det bemærkes, at forvaltningen, ud fra erfaringerne fra Aarhus og Gentofte, vurderer, om det nye ritual skal være et tilvalg eller et supplement til de eksisterende ritualer, og hvordan parrene gøres opmærksomme på, at de kan vælge mellem flere ritualer. Ligeledes bemærkes det, at der ved vielser afholdt af kommunalbestyrelsesmedlemmer/giftfogeder, forsat kan være muligt at lave individuelle taler til parrene.

Vurdering af forslag - Magistraten nedsætter en udvælgelsesproces, der som udgangspunkt er med repræsentanter fra alle partier i kommunalbestyrelsen og eventuelt med relevante "dommere" udefra.

Økonomi - det foreslås at økonomien dækkes af Kultur og Fritidsudvalgets budget. Der skal være midler til konkurrence og til ophavsret af rituallet."

(Til udvalgsbehandling)

Punkt 27: Forslag til beslutning fra rådmand Lotte Kofoed om turbokyllinger

00.22.00-P35-8-24

Sagsfremstilling

Beslutningsforslaget blev oversendt til Magistraten.

"Beslutningsforslag om turbokyllinger

I tidligere KBS-spørgsmål vurderer forvaltningen, at 40 % af det indkøbte kyllingekød på Frederiksbergs institutioner stammer fra de såkaldte "turbokyllinger".

SF foreslår et fuldstændigt stop for indkøb af dette kød i alle byens institutioner.

Motivation for forslaget:

Kød fra turbokyllinger (ROS 308) avles i flere tilfælde så hurtigt, at dyrene ifølge Dyrenes Beskyttelse vokser fra 50 g til 2 kg på omkring 33 dage. Dyrene vokser i nogle tilfælde så hurtigt, at ben og organer ikke kan følge med. Det mener SF ud fra et dyreetisk perspektiv ikke er forsvarligt. SF mener ikke, at kommunen skal bruge skattepenge og penge, som borgere, der betaler for mad på byens institutioner, skal støtte denne form for industri. Dermed ønsker SF, at byens institutioner ikke længere køber disse produkter.

Produktion af turbokyllinger har i flere år været udsat for massiv kritik, fordi kyllingernes organer og ben ødelægges og ikke kan følge med vægten under den forcerede produktionsform. Det gør, at kyllingernes korte liv bliver ekstremt smertefuldt og har karakter af dyremishandling.

Både i EU og på nationalt plan er et forbud mod produktion og handel med turbokyllinger på dagsordenen. I mellemtiden har flere af de største detailkæder af egen drift besluttet at stoppe salget ud fra dyreetiske hensyn. Det gælder for eksempel Rema 1000, som allerede har stoppet salget, og Salling Group og Dagrofa, som begge har vedtaget udfasning.

SF finder det vigtigt, at Frederiksberg Kommune ikke er med til at legitimere en åbenlyst kritisk produktionsform ved at aftage produktet.

Den prisforskel, der kan være mellem turbokyllinger og kyllinger, som lever op til ovennævnte mindstekrav, kan håndteres ved, at de enkelte køkkener kan vælge at mindske andelen af kyllingekød, hvis det bliver nødvendigt, for at holde sig inden for de økonomiske rammer."

(Til udvalgsbehandling)

Punkt 28: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Merete Winther Hildebrandt, 2. viceborgmester Michael Brautsch, rådmænd Nikolaj Bøgh og kommunalbestyrelsesmedlem Anders Storgaard om beholdere til brugte batterier

00.22.00-P35-8-24

Sagsfremstilling

Beslutningsforslaget blev oversendt til Miljø- og Trafikudvalget.

"Forslag til beslutning om beholdere til brugte batterier

Baggrund:

På Frederiksberg ældre kirkegård og Solbjerg Parkkirkegård er der mange borgere, der mindes og ærer deres afdøde slægtninge ved at sætte de meget populære batteridrevne lys på gravstederne, hvilket også er meget smukt.

Forslag:

Brugte batterier er meget skadelige for miljøet og grundvandet, hvis de kommer i en almindelig skraldespand. Derfor foreslår det konservative folkeparti, at der på kirkegårdene, ved siden af beholderne til almindeligt affald og beholderne til haveaffald, også opsættes beholdere til brugte batterier."

(Til udvalgsbehandling)

Punkt 29: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Merete Winther Hildebrandt, rådmand Laura Lindahl, 2. viceborgmester Michael Brautsch og kommunalbestyrelsesmedlem Trine Labuhn om at afhjælpe manglen på plejepersonale og sygeplejersker

00.22.00-P35-8-24

Sagsfremstilling

Beslutningsforslaget blev oversendt til Ældre- og Omsorgsudvalget og Magistraten.

"Forslag om at afhjælpe manglen på plejepersonale og sygeplejersker

Baggrund:

Det er jo ingen hemmelighed, at vi ser ind i en fremtid med en katastrofal mangel på plejepersonale og sygeplejersker, og Frederiksberg er som alle kommuner, og regionerne, nødt til at tænke lidt ud af boksen for allerede nu at prøve at forebygge og afbøde problemerne på alle tænkelige måder.

Antallet af ældre over 80 år vil ifølge en analyse fra KL stige til 422.000 i 2030, hvilket vil kræve mere end 19.000 flere ansatte i den kommunale ældrepleje.

På Frederiksberg var der pr. 1/9 2023 5.159 borgere over 80, dette forventes at stige til 6.610 i 2030, altså en stigning på 1.451 borgere. (tal fra Danmarks statistik)

Dertil skal lægges, at de ældre udskrives langt hurtigere fra hospitalerne, hvilket ofte medfører et langt mere komplekst plejebæhov. Tallene fra KL viser, at i 2017 var gruppen af + 80-årige i gennemsnit indlagt 3 dage længere end i 2022.

Derudover skal det nævnes, at i 2017 var det 44 % af de + 80-årige, der havde behov for kommunal sundhedspleje efter udskrivelsen, i 2022 var det tal steget til 54 %.

Forslag:

En enig kommunalbestyrelse har vedtaget, at der skal arbejdes for rekruttering af udenlandsk arbejdskraft til den kommunale ældrepleje, helt konkret arbejde mere specifikt på at få flere filippinske sosuer til Frederiksberg.

Et glimrende forslag, som vi også støtter helhjertet, men også frygter slet ikke er nok.

Derfor foreslår det konservative folkeparti, at forvaltningen henvender sig til regionen for at undersøge mulighederne for at være med i den centrale jobbank og onboardingprogrammer for udenlandske sygeplejersker, som regionen forventes at etablere i løbet af 2024, samt også undersøge mulighederne for at deltage i kompetenceudviklingsforløb til de sygeplejersker, der måtte være interesseret i at arbejde i hjemmeplejen.

Vi foreslår også, at man kan afholde et informationsmøde sammen med DSR i stil med det møde, regionen afholdt, hvor der kom 25-30 interesserede sygeplejersker.

Regionen har med succes gennemført kompetenceforløb for allerede herboende iranske sygeplejersker, hvilket allerede har resulteret i 95 ansættelser på hospitalerne, og en stigning i ansøgninger til både evalueringsansættelser og almindelige sygeplejerskestillinger.

De iranske sygeplejersker er veluddannede, de har erfaring, og ikke mindst er de allerede i Danmark.

Den iranske NGO Nurses House skønner, at omkring 6.000 sygeplejersker hvert år forlader Iran, og heraf er en del kommet til Danmark."

(Til udvalgsbehandling)

Punkt 30: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Merete Winther Hildebrandt, 2. viceborgmester Michael Brautsch og kommunalbestyrelsesmedlem Bent Isager-Nielsen om information om klamydiatest

00.22.00-P35-8-24

Sagsfremstilling

Beslutningsforslaget blev oversendt til Sundheds- og Forebyggelsesudvalget.

"Forslag om information om mulighederne for klamydiatest, samt tættere dialog med Ungeforum.

Baggrund:

Det er jo ingen hemmelighed, at antallet af sexoverførte sygdomme, herunder især klamydia og gonorre, er i vækst i hele landet. På landsplan fik 41.634 klamydia og 932 gonorre i 2022.

På Frederiksberg er forekomsten af klamydia også steget, og Frederiksberg har den højeste incidens rate for klamydia i Region Hovedstaden, dette på trods af vi tilbyder mange muligheder for at blive testet, via vores samarbejde med Checkpoint og Sex & Samfund.

Vi er en kommune med mange unge, og det, at vi i mange år har været gode til at teste, medfører selvfølgelig et større antal af smittede, men alligevel kan man frygte, der fortsat er et stort mørketal, der ikke bliver testet.

Forslag:

Det Konservative Folkeparti foreslår derfor, at der sendes et brev i E boks ud til de unge i aldersgruppen 15-29 år, med information om on site test mulighederne, herunder også rådgivning, og mulighederne for hjemmetest.

Derudover foreslår vi en tættere dialog med Ungeforum, for at høre deres opfattelse og løsningsforslag af problemet med stigende smitte."

(Til udvalgsbehandling)

Punkt 31: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt, rådmand Nikolaj Bøgh og 2. viceborgmester Michael Brautsch om brug af kommunale tryghedsvagter

00.22.00-P35-8-24

Sagsfremstilling

Beslutningsforslaget blev oversendt til Magistraten.

"Baggrund:

Den 1. juni 2023 trådte ny lov om kommunale servicevagter i kraft. Forsøgsordningen løber fra 1. juli 2023 til 1. juli 2026.

Forslag om brug af kommunale servicevagter:

Tryghedsvagter er et supplement til politiet og: "vil kunne sættes ind i områder, hvor borgerne oplever særlig utryghed" og "bidrage til at sikre tryghed i kraft af deres tilstedeværelse i gadebilledet og ved at agere ekstra "øjne og ører" for politiet. Desuden kan de henstille til personer at stoppe forstyrrende adfærd og ved hjælp af kameraer dokumentere forstyrrelser af den offentlige orden eller øvrige strafbare forhold med henblik på overdragelse til politiet."

Tryghedsvagter vil for eksempel også kunne indsættes i områder med særlig risiko for indbrud, og det foreslås, at der som led i udmøntningen af forsøgsordningen med tryghedsvagter sættes fokus på forebyggelse af salg af stoffer og lignende lyssky aktivitet på Frederiksberg.

Der kan læses mere om forsøgsordningen med tryghedsvagter her:

[Justitsministeren fremsætter lovforslag om kommunale tryghedsvagter | Justitsministeriet](#)

[Til lovforslag nr. L 70, Folketinget 2022-23 \(2. samling\), Forslag til Lov om ændring af lov om vagtvirksomhed \(Etablering af en forsøgsordning med kommunale tryghedsvagter m.v.\) \(justitsministeriet.dk\)"](#)

(Til udvalgsbehandling)

Punkt 32: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Carina Høedt og Merete Hildebrandt, rådmand Alexandra Dessoy og 2. viceborgmester Michael Brautsch om fornyelse af byrummet ved Forum-metrostation/Tine Brylds Plads til en tryk og grøn plads

00.22.00-P35-8-24

Sagsfremstilling

Beslutningsforslaget blev oversendt til Miljø- og Trafikudvalget.

"Baggrund:

Udover det grønne område ved Julius Thomsens Plads og to terrorhæmmende kummer foran nedgangen til metrostationen, er der mere gråt end grønt for øjet i kvarteret. Pladsen bør kunne udnyttes bedre og til gavn for borgerne.

Forslag om fornyelse af byrummet ved Forum-metrostation / Tine Brylds Plads

Det Konservative Folkeparti foreslår en forskønnelse af pladsen oven på Forum metrostation. Pladsen bør forskønnes med grønne og tryghedsskabende initiativer, så lyssky aktivitet i højere grad mindskes.

Forslaget følger op på et lignende beslutningsforslag fra 2021 fra kommunalbestyrelsesmedlem Carina Høedt og rådmand Mette Bram, hvor forvaltningen som led i behandlingen af forslaget, vil "indgå i en dialog med Metroselskabet for at afklare, hvad der af muligheder for en øget begrønning på Tine Brylds Plads."

Forvaltningen vurderede desuden i den forbindelse at "det vil være oplagt med yderligere begrønning på Forum Metrostation/Tine Brylds Plads, men at det kræver dialog og tilladelse fra Metroselskabet forinden."

Det Konservative Folkeparti vil derfor gerne rykke på denne dialog og ser gerne, at det afsøges, at initiativer på pladsen så vidt muligt inkluderer:

- Tryghedsskabende belysning (som det kriminalpræventive råd anbefaler)
- "Vild med vilje"-kummer (inspireret af fx Bodil Kochs Have, Enghave Plads eller det "blomstrende byrum", der anlægges ved Aksel Møllers Have)
- Begrønning af busskuret på pladsen (grønt tag)"

(Til udvalgsbehandling)

Punkt 33: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Anja Lundtoft, Rasmus Holme, Bianca Vitting, Emil Samaras og rådmændene Lotte Kofoed, Thyge Enevoldsen og Mette Bang Larsen om at Frederiksberg Kommune arbejder med trivsel for LGBT+ personer

00.22.00-P35-8-24

Sagsfremstilling

Beslutningsforslaget blev oversendt til Magistraten, som skal inddrage relevante fagudvalg, herunder Børneudvalget, Undervisningsudvalget og Ældre- og Omsorgsudvalget.

"Forslag om at Frederiksberg Kommune arbejder med trivsel for LGBT+ personer gennem iværksættelse af nye initiativer og bevarelse af allerede igangsatte initiativer.

Der er i forslaget tale om en trivselspakke for LGBT+ personer på Frederiksberg.

AURA og Transit

AURA er LGBT+ Danmarks ungdomsfællesskab for LGBT+ personer under 18 år. Her kan unge få et frirum og udleve deres identitet, som de har lyst til. Formålet med AURA er at skabe bedre trivsel for unge, mindske ensomhed og give dem mulighed for at danne relationer til andre, de kan spejle sig i. AURA er til stede i dag i 12 danske byer, det er gratis for deltagerne, og aktiviteterne faciliteres af lokale frivillige og LGBT+ Danmarks sekretariat. Kommunen vil gennem AURA have et inkluderende fællesskab at henvise unge LGBT+ borgere til. Særligt støtter AURA de unge, der er i mistrivsel, og som mangler relationer til jævnaldrende.

“Transit?er?et gruppesamtaleforløb?i Københavnsområdet for folk over 15 år, der har?overvejelser om deres køn eller?kønsidentitet.?Hen over et forløb på otte møder føres deltagerne gennem en række emner, der giver plads til, at man kan fa° sat ord pa° sine oplevelser, følelser og tanker om sin kønsidentitet. Det kan være emner som fx relationer, krop og minoritetsstress. Der er i alt ti deltagere på et forløb og to gruppeledere, som selv er transkønnede, non-binære og kønsdiverse.“

SF og Ø ønsker, at det samarbejde kommunen har, med AURA og transit dokumenteres og fortsættes.

Rådgivning til forældre med LGBT+ børn

Forældre til LGBT+ børn efterspørger rådgivning, viden og netværk. SF og Ø ønsker at dette kan oprettes eventuelt i samarbejde med LGBT+ Danmark og/eller andre relevante aktører.

Besøgsvenner for ældre borgere

Besøgsvenner er et tilbud for kommunens ældre LGBT+ personer, der er ensomme. Vi matcher yngre LGBT+ personer med ældre og sørger for gode rammer til, at venskabet kan udfolde sig over en hyggelig aktivitet eller blot en kop kaffe. Udbyttet ved at indføre besøgsvennerne for ældre LGBT+ borgere i kommunen er store for både den yngre og den ældre i venskabet.

SF og Ø ønsker, at dette tilbud oprettes, som det er i Københavns Kommune.

Kommunen som tryk arbejdsplads for LGBT+ personer

Trivselsmåling og inklusion på kommunens arbejdspladser

SF og Ø ønsker, at LGBT+ personers trivsel på kommunens arbejdspladser undersøges i enten individuel trivselsundersøgelse eller gennem en APV.

At der indføres en diskriminationshotline, som giver mulighed for, at personer, der udsættes for diskrimination – f.eks. på baggrund af køn, kønsidentitet eller seksuel orientering – kan få råd og vejledning samt i et vist omfang bistand til et eventuelt videre klageforløb. Denne kan eventuelt ligge under borgerrådgiveren.

Vi ønsker at tilføje ordene seksualitet og kønsidentitet i jobopslag:

Nuværende faste formulering er:

Frederiksberg Kommune ønsker at fremme ligestillingen og opfordrer derfor alle kvalificerede til at søge uanset alder, køn, religion, etnisk tilhørsforhold eller handicap.

Repræsentation

Repræsentation er vigtig for alle minoriserede personer; derfor skal det tilstræbes af alt billedmateriale, der udsendes fra kommunen, indeholder repræsentation af en eller flere minoriserede grupper.

Prideugen

Brug Rådhuset / stil rådhuset til rådighed for arrangementer der omhandler menneskerettigheder og demokrati.

Det foreslås, at kommunens medarbejdere kan deltage i PRIDEN, og at Frederiksberg som kommune markerer PRIDEN ved at tilbyde medarbejderne at gå med under kommunens navn. Enten på vogn eller til fods.

Generelt

Yderligere ønskes det, at LGBT+ borgeres generelle trivsel undersøges gennem "borgerundersøgelsen" eller anden relevant trivselsundersøgelse.

Kommunale bygninger

Toiletterne i kommunale bygninger skal være unisex toiletter. Det skal således ikke markeres, om det er et herre- eller dametoilet. Hvis der forefindes pissoirer, skal dette bare markeres som et pissoir uden anden markering."

(Til udvalgsbehandling)

Punkt 34: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Lundtoft, Holme, Vitting, Samaras, Kidde, rådmænd Kofoed, Fokdal, Enevoldsen, Bang Larsen og 1. viceborgmester Loklindt om opkvalificeret information om køn og seksualitet

00.22.00-P35-8-24

Sagsfremstilling

Beslutningsforslaget blev oversendt til Magistraten, som skal inddrage relevante fagudvalg, herunder Undervisningsudvalget og Ældre- og Omsorgsudvalget.

"Seksualundervisning

"Ung-til-ung undervisning i køn og seksualitet" er et undervisningstilbud til alle grundskoler og ungdomsuddannelser. Undervisningen faciliteres af en gruppe unge LGBT+ personer, der laver øvelser og oplæg for klassen med hjælp fra LGBT+ Danmarks sekretariat. Formålet med undervisningen er at skabe et tryggere klasserum ved at nedbryde fordomme og udbrede kendskab til centrale begreber og forståelser inden for køn og seksualitet. Kommunen vil gennem "ung-til-ung undervisning i køn og seksualitet" sikre eleverne en relevant og tidssvarende seksualundervisning, som taler ind i folkeskolens aktuelle læringsmål.

SF, R og Ø ønsker, at det undersøges, om denne undervisning kan blive en del af udmøntningen af de midler, der er i budget 2024 til seksualundervisning.

Opkvalificering af kommunens fagpersoner

Flere børn og unge har spørgsmål omkring køn, krop og seksualitet, og undersøgelser viser, at de savner voksne at tale om det med. Men fagpersonaler føler sig ikke kompetente eller trygge i samtalen. Derfor støtter vi og opkvalificerer de fagpersoner, som er i berøring med børn og unge. Det kan også være relevant for personale på plejehjem, som bliver opkvalificeret til at behandle og yde omsorg for ældre LGBT+ borgere.

SF, R og Ø ønsker, at fagpersonale, der arbejder med børn og ældre har værktøjer til at tale om køn og seksualitet. Vi ønsker at relevante medarbejdere, eller enkelte "faglige fyrtårne" får faglig viden og undervisning om emnet.

Kommunale bygninger

Der ønskes etableret kønsneutrale omklædningsrum eller mindre private omklædningsrum ved nybygning eller ombygning af idrætsfaciliteter.

Derudover ønskes det afsøgt, om det er muligt i eksisterende idrætsfaciliteter at indrette et eller flere mindre omklædningsrum."

(Til udvalgsbehandling)

Punkt 35: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Anja Lundtoft, Rasmus Holme, Bianca Vitting, Emil Samaras og rådmændene Thyge Enevoldsen og Mette Bang Larsen om støtte til herboende palæstinensere

00.22.00-P35-8-24

Sagsfremstilling

Beslutningsforslaget blev oversendt til Magistraten, som skal inddrage relevante fagudvalg, herunder Socialudvalget og Miljø- og Trafikudvalget.

"Forslag om, at:

1. Oprette støttegrupper for palæstinensiske medborgere. Herboende palæstinensere er alle i dyb krise over bombardementet af deres andet hjemland, Ø ønsker at oprette akutte støttegrupper og/eller samtaleforløb med erfarne krisepsykologer.
2. Kursus til lærere og pædagoger i hvordan man håndterer børn der er i krise over at være vidne til bombarderingen af deres andet hjemland.
3. Navngiv Palæstinas plads et passende sted på Frederiksberg, dette tilføjes til kommunens plads- og vejnavnebank.
4. Kommunalbestyrelsen afholder et minuts stilhed for at vise respekt for de tusindvis af civile liv, der er gået tabt i krigen i Gaza og de besatte områder siden angrebet den 7. oktober."

(Til udvalgsbehandling)

Punkt 36: Forslag til beslutning fra rådmændene Alexandra Dessoy og Laura Lindahl og kommunalbestyrelsesmedlemmerne Bent Isager-Nielsen og Merete Winther Hildebrandt om friplejehjem

27.42.00-P00-1-23

Resume

2. viceborgmester Alexandra Dessoy, kommunalbestyrelsesmedlem Bent Isager-Nielsen og rådmændene Laura Lindahl og Merete Winther Hildebrandt stillede på Kommunalbestyrelsens møde den 29. august 2022 (sag nr. 174) et beslutningsforslag om friplejehjem.

I Det Konservative Folkeparti ønsker vi at give byens ældre de bedste forudsætninger for et liv på plejehjem, der matcher deres individuelle behov og ønsker. Derfor foreslår vi at indgå i dialog med relevante selvejende organisationer og private virksomheder mhp. at etablere et friplejehjem i Frederiksberg Kommune, fx på Hospitalsgrunden.

Emnet blev desudendrøftet i regi af plejeboligmasterplanen ligesom Kommunalbestyrelsen med Budget 24 godkendte at arbejde for etableringen af friplejeboliger i Frederiksberg Kommune.

Kommunalbestyrelsens ønske om at arbejde for etableringen af friplejeboliger udspringer af ønsket om at give borgerne flere valgmuligheder, når de skal vælge en plejebolig. Dermed får borgerne bedre mulighed for at vælge et plejecenter, der passer til deres behov. Endvidere er der for kommunen en mulighed for at reducere anlægsudgifter hvis plejeboliger etableres som friplejeboliger.

Forvaltningen har været i dialog med de primære friplejeboligleverandører og Dansk Erhverv i Danmark med det formål at afdække, hvordan friplejeboliger i Frederiksberg Kommune kan realiseres. Med denne sag afdækkes hvilke forhold, som markedet udtaler har særlig betydning for, at friplejeboliger i Frederiksberg Kommune kan realiseres.

Markedsdialogen viser, at særligt erhvervelse af en egnet – og prismæssigt favorabel, grund/ejendom til formålet og friplejeboligtaksten har afgørende betydning for, om der kan etableres friplejeboliger i Frederiksberg Kommune. Friplejeboligtaksten udgør den minimumsbetaling, som friplejeboligleverandørerne kan regne med og skal kunne drive virksomheden for. Forvaltningen har derfor på baggrund af markedsdialogen søgt rådgiverbistand hos såvel Horten advokater som BDO vedrørende to forhold: Afdækning af kommunens muligheder for med et grundsalg at bane vejen for friplejeboliger (v. Horten advokater) og beregning af friplejeboligtaksten i Frederiksberg Kommune (v. BDO).

BDO's beregninger viser, at Frederiksberg Kommune har en lav egen udgift til plejeboliger og derfor også en forholdsvis lav friplejeboligtakst sammenholdt med sammenlignelige kommuner. Markedsdialogen gav en indikation på et for friplejeboligleverandørerne rentabelt takstniveau. Sammenholdt hermed ligger friplejeboligtaksten i Frederiksberg Kommune lavere.

Det anbefales, at forvaltningen indgår dialog med relevante friplejeboligleverandører med henblik på at høre om de er interesserede i at etablere friplejeboliger i kommunen baseret på BDO's takstberegning. Det anbefales på denne baggrund, at beslutningsforslaget tiltrædes, og at der følges op på resultatet af denne dialog i plejeboligmasterplanen 2024.

Det bemærkes, at den kommende ældrelov forventes at indeholde et forslag om en ny form for plejehjem også kaldet lokalplejehjem. Disse lokalplejehjem skal have flere af samme frihedsgrader som friplejehjem med selvstændige bestyrelser og mere lokal frihed til at lede plejehjemmet samt muligheder for at tilbyde tilkøbsydelse. Forvaltningen vil orientere nærmere om dette, når loven er vedtaget

Beslutning

Kommunalbestyrelsen tiltrådte beslutningsforslaget som indstillet.

Indstilling

Ældre- og Omsorgsudvalget indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes, og at forvaltningen dermed går i dialog med relevante friplejeboligleverandører omkring etablering af friplejeboliger i Frederiksberg Kommune, og at der følges op på resultatet af denne dialog i plejeboligmasterplanen 2024.

By- og Erhvervsstrategisk udvalg indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes, og at forvaltningen dermed går i dialog med relevante friplejeboligleverandører omkring etablering af friplejeboliger i Frederiksberg, og at der følges op på resultatet af denne dialog i plejeboligmasterplanen 2024.

Sagsfremstilling

Forvaltningen orienterede om, at sagen i forlængelse af udvalgets behandling vil blive forelagt for kommunalbestyrelsen, og ikke først for Magistraten, som det fremgår af sagens afsnit om behandling.

2. viceborgmester Alexandra Dessoy, kommunalbestyrelsesmedlem Bent Isager-Nielsen og rådmændene Laura Lindahl og Merete Winther Hildebrandt stillede på Kommunalbestyrelsens møde den 29. august 2022 (sag nr. 174) et beslutningsforslag om friplejehjem.

I Det Konservative Folkeparti mener vi, at alle byens plejehjemsbeboere har krav på et meningsfyldt liv med en god og værdig pleje og omsorg i trygge rammer - uanset om plejehjemmet er kommunalt, privat eller selvejet.

Vi mener, at friplejehjem er et godt supplement til de kommunale plejehjem. Friplejehjem er kendetegnet ved at have en særlig profil, tilvalg eller omgivelser, der kan hjælpe kommende beboere og deres pårørende til at vælge et hjem, der passer til netop deres behov.

I Det Konservative Folkeparti ønsker vi at give byens ældre de bedste forudsætninger for et liv på plejehjem, der matcher deres individuelle behov og ønsker. Derfor foreslår vi at indgå i dialog med relevante selvejende organisationer og private virksomheder mhp. at etablere et friplejehjem i Frederiksberg Kommune, fx på Hospitalsgrunden.

Beslutningsforslaget blev oversendt til Ældre- og Omsorgsudvalget og By- og Erhvervsstrategisk udvalg. Ældre- og Omsorgsudvalget godkendte den 21. november 2022 (sag nr. 86), at spørgsmålet om friplejeboliger belyses i regi af Plejeboligmasterplanen. Kommunalbestyrelsen godkendte plejeboligmasterplanen den 9. oktober 2023 (sag nr. 190), hvor forvaltningen tillige blev anmodet om at undersøge muligheder for at nedbringe kommunens behov for plejeboligkapacitet for dermed at reducere kommunens anlægsudgifter. Kommunalbestyrelsen godkendte i forlængelse heraf med Budget 24 at arbejde for etableringen af friplejehjem på Frederiksberg med et ønske om at sikre flere valgmuligheder for borgerne, når de skal vælge en plejebolig, så borgerne får bedre mulighed for at vælge et plejecenter, der passer til deres behov.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen har i efteråret 2023 gennemført en markedsdialog med de primære friplejeboligleverandører i Danmark og Dansk Erhverv for at indsamle viden og erfaringer med det formål at undersøge, hvordan friplejeboliger i Frederiksberg Kommune kan realiseres.

Vedlagt som bilag 1 gives en generel introduktion til friplejeboliger samt en uddybning af de primære fokusområder, der blev berørt under markedsdialogen.

Markedsdialogen viser, at særligt tre forhold har afgørende betydning for, om der kan etableres friplejeboliger i Frederiksberg Kommune: Udgiften til en egnet grund/ejendom, friplejeboligtaksten og udviklingen i renteniveauet. Forvaltningen har derfor søgt rådgiverbistand hos såvel Horten advokater om kommunens muligheder for at sælge kommunal ejendom billigere til formålet samt hos BDO for at få beregnet Frederiksberg Kommunes friplejeboligtakst på et objektivt grundlag. I det følgende opsummeres punkterne vedrørende primært friplejeboligtakst og erhvervelse af ejendom/grundkøb.

Friplejeboligleverandørerne har i udgangspunktet to indtægtskilder – beboernes husleje og kommunernes betaling for plejen. Dertil kan friplejeboligleverandøren tilbyde tilkøbsydelser. Kommunernes betaling beror på en aftale mellem dem og friplejeboligleverandøren, men såfremt der ikke kan opnås enighed, er det beliggenhedskommunens friplejeboligtakst, der udgør betalingen. Dermed udgør friplejeboligtaksten en minimumsbetaling for friplejeboligleverandøren derfor er den afgørende for, om det anses rentabelt at etablere sig med friplejeboliger i den pågældende kommune.

Vedrørende friplejeboligtakst

BDO's beregninger viser, at Frederiksberg Kommune har en lav udgift til pleje sammenholdt med sammenlignelige kommuner (hvilket understøttes af Ældreanalysen), og at taksten befinder sig på et niveau, der på baggrund af markedsdialogen ikke umiddelbart vurderes attraktivt for friplejeboligleverandørerne. BDO har beregnet Frederiksberg Kommunes friplejeboligtakst til 1593.76 kr. (niveau 2023)

Forvaltningen har indhentet oplysninger om friplejeboligtakster i sammenlignelige kommuner i hovedstadsområdet og Region Sjælland. Friplejeboligerne befinder sig i spændet ca. 1810 kr. – 2.074 kr. En kommune opererer ikke med en fast døgtakst, men med 5 plejepakker fastsat efter plejetypen i spændet 1192-1992 kr. hvor to af plejepakkerne er væsentlig over Frederiksberg Kommunes friplejeboligtakst og én på niveau med.

Vedrørende erhvervelse af ejendom og grundkøb

Markedsdialogen viser, at det er en udfordring for friplejeboligleverandørerne dels at finde en egnet grund i Frederiksberg Kommune samt at finansiere grundkøbet/ejendommen. Friplejeboligleverandørerne er som udgangspunkt afhængige af et partnerskab med en privat ejendomsinvestor for at kunne realisere et sådant grundkøb. Friplejeboligleverandøren lejer herefter ejendommen, og lejen baseres på en forrentning af anskaffelsessummen.

Horten advokater har afdækket kommunens muligheder for ved et grundsalg at sælge til en pris, der afspejler formålet med grunden – altså friplejeboliger. Der findes ikke afgørelser eller praksis, der kan afgøre spørgsmålet, men Horten vurderer, at det efter omstændighederne kan anses at være et sagligt kommunalt hensyn at sælge med vilkår om, at der skal etableres et friplejehjem.

Markedsdialogen viser dertil, at der er en afmatning af markedet for friplejeboliger da ejendomsinvestorerne stiller krav om et større afkastgrad som følge af de stigende renter, hvilket er svært for friplejeboligleverandørerne at honorere.

Opsamling og vurdering

Forvaltningen vurderer foreløbigt på baggrund af markedsdialogen, at det for nuværende ikke er attraktivt for friplejeboligleverandørerne at etablere friplejeboliger i Frederiksberg Kommune. (Dette uanset, at der er en stor interesse herfor, da kommunen har en god beliggenhed og ry for at vægte et godt samarbejde med sine leverandører.) Dette skyldes primært, at renten er steget og dertil en forventning om lav afregning (friplejeboligtaksten). Det sidste er efterfølgende bekræftet med BDO's beregning af taksten.

Kommunens handlemuligheder i forhold til at gøre det lettere for en friplejeboligleverandør at etablere sig i kommunen er at hæve taksten, hvilket skal afpejles i enhævet budgettildelingen til kommunens eksisterende plejeboliger og/eller at sælge en grund/ ejendom så billigt til formålet, som reglerne tillader. Det sidste vil nedbringe provenuet og dermed den besparelse som kommunen opnår, ved at andre bygger. Det bemærkes, at der ved opførsel af kommunens seneste plejeboligprojekter med 80-100 boliger er planlagt efter et teknisk salg på ca. 25-30 mio. kr., da det ellers ikke er muligt at gennemføre projekterne indenfor den almene ramme.

Friplejeboligleverandørerne er med markedsdialogen blevet gjort opmærksomme på kommunens interesse i at etablere friplejeboliger i kommunen. Det anbefales derfor, at forvaltningen går i dialog med relevante friplejeboligleverandører for at høre om de er interesserede i at etablere friplejeboliger i kommunen baseret på BDO's takstberegning, og at resultatet af dialogen fremlægges med plejeboligmasterplanen 2024.

Det bemærkes, at der er et beslutningsforslag under behandling i Folketinget vedrørende etablering af friplejeboliger, ligesom den ny ældrelov afventes. Det forlyder, at den kommende ældrelov forventes at indeholde et forslag om en ny form for plejehjem også kaldet lokalplejehjem. Disse lokalplejehjem skal have tilnærmelsesvis samme frihedsgrader som friplejehjem samt selvstændige bestyrelser og mere lokal frihed til at lede plejehjemmet samt muligheder for at tilbyde tilkøbsydelse. Forvaltningen vil redegøre nærmere for denne mulighed, når der foreligger lovgivning på området.

Økonomi

Ingen økonomiske konsekvenser som følge af denne sag.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Ældre- og Omsorgsudvalget og By- og Erhvervsstrategisk udvalg den 5. februar 2024.
Kommunalbestyrelsen den 26. februar 2024

Historik

Indstilling 5. februar 2024, pkt. 8:

Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsforvaltningen indstiller, at Ældre- og Omsorgsudvalget og By- og Erhvervsstrategiskudvalg indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes, og at forvaltningen dermed går i dialog med relevante friplejeboligleverandører omkring etablering af friplejeboliger i Frederiksberg Kommune, og at der følges op på resultatet af denne dialog i plejeboligmasterplanen 2024.

Indstilling 5. februar 2024, pkt. 8:

Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsforvaltningen indstiller, at Ældre- og Omsorgsudvalget og By- og Erhvervsstrategiskudvalg indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes, og at forvaltningen dermed går i dialog med relevante friplejeboligleverandører omkring etablering af friplejeboliger i Frederiksberg Kommune, og at der følges op på resultatet af denne dialog i plejeboligmasterplanen 2024.

Beslutning fra Ældre- og Omsorgsudvalget 2022-25, 5. februar 2024, pkt. 8:

Ældre- og Omsorgsudvalget indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes, og at forvaltningen dermed går i dialog med relevante friplejeboligleverandører omkring etablering af friplejeboliger i Frederiksberg Kommune, og at der følges op på resultatet af denne dialog i plejeboligmasterplanen 2024.

Forvaltningen orienterede om, at sagen i forlængelse af udvalgets behandling vil blive forelagt for kommunalbestyrelsen, og ikke først for Magistraten, som det fremgår af sagens afsnit om behandling.

Beslutning fra By- og Erhvervsstrategisk udvalg 2022-25, 5. februar 2024, pkt. 8:

By- og Erhvervsstrategisk udvalg indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes, og at forvaltningen dermed går i dialog med relevante friplejeboligleverandører omkring etablering af friplejeboliger i Frederiksberg, og at der følges op på resultatet af denne dialog i plejeboligmasterplanen 2024.

Bilag

Bilag 1 - Friplejeboliger - fakta takstberegning og grundkøb

Bilag 2 - Oplæg - friplejeboliger Roskilde 070823

Bilag 3 - oversigt over friplejeboligleverandører

Punkt 37: Forespørgsel fra rådmand Lotte Kofoed om Frederiksberg som nul-emissionszone

09.10.00-G01-1-23

Resume

Miljø- og Trafikudvalget orienteres med denne sag om en forespørgsel fra Rådmand Lotte Kofoed om at udarbejde et forslag om at indfase forbuddet mod fossil kørsel i hele kommunen, så snart lovgivningen tillader det og senest i 2030.

Beslutning

Kommunalbestyrelsen tog redegørelsen til efterretning.

Indstilling

Miljø- og Trafikudvalget indstiller, at forvaltningens bemærkninger til forespørgslen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Siden denne indstilling blev behandlet i Miljø- og Trafikudvalget den 5. februar 2024 er det blevet offentliggjort i medierne, at et forslag til lovgivningen forventes fremsat i Folketinget i 2. halvår af 2024.

Forvaltningen følger lovprocessen tæt, og vil – når lovgivningen er vedtaget – forelægge forslag til forsøg med nulemissionszoner som vedtaget med kommuneplantillæg Grøn Omstilling.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte på mødet den 19. juni 2023 en forespørgsel til Miljø- og Trafikudvalgets behandling.

"København har vedtaget mål om, at al biltrafik i København skal være emissionsfri i 2030. SF rejser følgende forespørgsel for at få afdækket grundlag for, at Frederiksberg også kan blive emissionsfri i 2030.

SF foreslår:

At forvaltningen udarbejder et forslag til politisk behandling om at indfase forbuddet mod fossil kørsel i hele kommunen, så snart lovgivningen tillader det og senest i 2030. Forslaget skal belyse fordele og ulemper og afklare det juridiske grundlag herunder mulig håndhævelse.

At forvaltningen udarbejder en vurdering af behovet for og sikre oprettelse af et passende antal lademuligheder jævnt fordelt i alle bydele senest i 2030, hvis alle biler, der kommer på Frederiksberg, skal være elbiler i 2030.

At afdækningen af ovenstående udføres i tæt samarbejde med Københavns Kommune, så borgerne i begge kommuner oplever sammenhæng under udvikling og indfasning af forslaget."

Bemærkninger til forespørgslen

På nuværende tidspunkt har kommunen ikke lovgivningsmæssig hjemmel til at oprette en nulemissionszone - f.eks. omfattende hele Frederiksberg Kommune. Et lovforslag fremført af den tidligere regering i efteråret 2022 ville have givet kommunerne mulighed for - i begrænsede områder af byen - at oprette en nulemissionszone, hvilket f.eks. på Frederiksberg kunne omfatte et område omkring skoleveje eller et kommende byudviklingsområde. Nulemissionsreglerne kunne ifølge forslaget enten gælde for alle køretøjer eller alene for personkøretøjer.

Lovforslaget indeholdte bestemmelser om, at tunge køretøjer over 12 tons og beboerne inde i zonen automatisk var undtaget fra zoneordningen, ligesom der var særlige overgangsregler for hybridkøretøjer, som var undtaget frem til 2026. Handicapkørsel og f.eks. sygetransport var også anført som noget, der forventes undtaget. Forslaget lagde op til, at oprettelsen af nulemissionszone(r) skulle være frivillig for kommunerne og alle udgifter til håndhævelse og administration, herunder behandling af dispensationer til erhverv og borgere samt nødvendig infrastruktur og skiltning blev henlagt til kommunerne, idet rammerne herfor skulle fastsættes i senere bekendtgørelse. Lovforslaget lagde desuden op til, at kommunen først skulle udarbejde et forslag til zone, som skulle godkendes i Miljøstyrelsen. Derefter skulle der gå mindst seks måneder, inden zonen kunne træde i kraft. Det er i skrivende stund ikke en afklaring af, om forslaget vil blive videreført, idet det ikke indgår i Folketingets lovprogram 2023/2024. Derudover er der usikkerhed om, hvad forslaget reelt vil indeholde, hvis det videreføres.

Erfaringerne fra indførelsen af miljøzoner viser, at der især i starten af en zone vil være behov for at meddele dispensationer og undtagelser til virksomheder og borgere med særlige behov f.eks. ved handicapkørsel og sygetransport eller varetransporter. I miljøzonen for persondieselbiler var der desuden fastsat en indfasning/tilpasningsperiode på ni måneder inden ikrafttrædelsen af zonen.

Forvaltningen anbefaler ikke, at der udarbejdes et forslag om mulighederne på Frederiksberg, før lovgivningen er vedtaget, da der er stor usikkerhed om, hvad lovgivningen vil indeholde. Kommunalbestyrelsen har allerede med vedtagelsen af Kommuneplantillæg Grøn Omstilling den 2. oktober 2023 vedtaget, at der skal gennemføres "forsøg med nulemissionszoner (zoner forbeholdt nulemissionskøretøjer), når den statslige lovgivning muliggør det", hvilket er et første skridt i retning mod en nulemissionzone.

Københavns Kommune

I forbindelse med et medlemsforslag i Københavns Kommune om, at Københavns Kommune skal arbejde for et fuldstændigt forbud mod fossilkørsel i 2030, har et flertal i Borgerrepræsentationen maj 2023 besluttet, at der i første omgang skal udarbejdes en undersøgelse, der skal vise, hvordan man på en bæredygtig måde - klimamæssigt, miljømæssigt, økonomisk og infrastruktur-mæssigt - kan udfase fossile køretøjer i Københavns Kommune. Der er afsat 1,3 mio. kr. i Københavns Kommunes budget for 2024 til at gennemføre analysen. Behandlingen af medlemsforslaget i Københavns Kommune med tilhørende beslutning vedlægges som bilag.

Københavns Kommune deltager desuden i Green Mile-projektet, som er et projekt, der udføres i samarbejde med Region Hovedstaden og Den Europæiske Investeringsbank. Projektet omhandler mulighederne for at reducere klima- og miljøbelastningen fra varetransporten i København. Det indgår i projektet, at der også analyseres for betydningen af nulemissionszoner i relation til køretøjer over 3,5 tons (tunge køretøjer). Konsekvenserne analyseres i tre geografiske zoner; Middelalderbyen, indre ring/indre by, nuværende miljøzone, som også omfatter hele Frederiksberg. Det forventes, at projektet afrapporteres i første halvdel af 2024.

Beregninger i Odense Kommune

Odense Kommune har fået DCE (Århus Universitet) til at foretage en overslagsmæssig beregning af konsekvenserne for luftforureningen på udvalgte trafikveje, hvis der i dag blev indført en nulemissionszone i Odense. Beregningerne viser, at niveauet af NO₂ falder med gennemsnitlig ca. 44 pct. i gaderne. Niveauet af partikler (PM_{2,5}) falder kun med ca. 1 pct., hvilket blandt andet forklares med, at størstedelen af partikelforureningen enten er langtransporteret (helt fra Syd- og Østeuropa) eller knyttet til "ikke-udstødningen". Der er ikke foretaget beregninger af konsekvenserne for øvrige klima- og miljøparametre f.eks. CO₂ og støj. Lignende resultater kan overslagsmæssigt forventes for trafikveje på Frederiksberg, hvis Frederiksberg blev udpeget som nulemissionszone.

Kobling til elbilstragien herunder mål for elbil-ejerskab og lademuligheder

Frederiksberg Kommunes elbilstrategi er under opdatering, og forvaltningen er ved seneste behandling af sagen blevet anmodet om et oplæg med en vurdering af realismen i at fastlægge et mål om højere andel af elbil-ejerskab i 2030 end strategiens pt. 40 pct., samt om at afstandsmålet til ladepunkt kan justeres fra 250 til 125 meter eller evt. et andet mål knyttet til befolkningstætheden, samt om kapacitetsmålet for antal ladepunkter pr. elbil skal kvalificeres yderligere". Der henvises til den særskilte sag herom, der ligeledes behandles i Miljø- og Trafikudvalget den 5. februar 2024.

Undersøgelsen/Analysen

En analyse på nuværende tidspunkt vurderes til at ville beløbe sig til ca. 350.000 kr. Forvaltningen kan ikke pege på finansiering af arbejdet i det nuværende budget.

Analysen ville teknisk skulle foretages i samarbejde med Københavns Kommune og tage udgangspunkt i de på det tidspunkt allerede udførte analyser og tilgængelige viden.

En nærmere analyse fsva. fordelene og ulemperne ved indførelsen af en nulemissionszone specifikt på Frederiksberg i 2030 vurderes at skulle omfatte følgende elementer:

- En opsætning af forskellige scenarier for mulige nulemissionszoner, idet indholdet af en fremtidig lovgivning ikke kendes på nuværende tidspunkt
- En vurdering af zonens betydning for trafikafviklingen og mobiliteten
- Zonens betydning for klima- og miljøforhold
- Zonens betydning for infrastruktur (ladestrukturen, jf. ovenfor),
- Økonomi for brugerne/byen i zonen

Analysen bør også indeholde de juridiske forhold ved oprettelse af zonen herunder håndhævelse, hvilket dog vil være vanskeligt at sige noget om før lovgivningen er på plads.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljørådets vurderer ikke, at det vil være hensigtsmæssigt at igangsætte et arbejde med at analysere muligheder for nulemissionzone på Frederiksberg, da den eksisterende lovgivning på nulemissionszoneområdet ikke er

tilstede. Rammerne for analysen - i forhold til, hvilken køretøjstyper, der måtte omfattes af en zone, dispensationer og undtagelser og øvrige regler i zonen - er idag ikke kendt, hvilket gør en analyse vanskelig. Den forventede udbredelse af elbiler (elbilerjerskabet, jf. sag om elbilstrategien) i 2030 vurderes heller ikke at understøtte ideen. Kommunalbestyrelsen har endvidere allerede med vedtagelsen af ”Kommuneplantillæg Grøn Omstilling” tilkendegivet interesse for indførelse af nulemissionszoner.

Økonomi

En analyse vurderes at kunne udarbejdes for ca. 350.000 kr., hvilket forvaltningen ikke på nuværende tidspunkt kan pege på finansiering til.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Kommunalbestyrelsen.

Historik

Indstilling 5. februar 2024, pkt. 13:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,
at forvaltningens bemærkninger til forespørgslen tages til efterretning.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 5. februar 2024, pkt. 13:

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,
at forvaltningens bemærkninger til forespørgslen tages til efterretning.

Bilag

KK beslut nulemission

Punkt 38: Godkendelse af Hastighedsplan 2023-30

05.00.00-G01-20-22

Resume

Forvaltningen har udarbejdet et forslag til hastighedsplan, som forelægges til Miljø- og Trafikudvalgets godkendelse. Hastighedsplanen giver et billede af de nuværende hastighedsforhold på Frederiksberg samt resultatet af en undersøgelse af borgernes tryghed og har fokus på, hvor der kan arbejdes med hastighedsgrænserne og trygheden. Derudover indeholder planen forslag til, hvordan der kan ske en større ensartethed i skiltning og afmærkning samt principper for, hvordan skiltning af nye hastighedsgrænser i byen opnås.

Beslutning

Kommunalbestyrelsen godkendte udkastet til Hastighedsplan 2023-30 med 15 stemmer (Å, A, B, F) mod 13 stemmer (C, V), idet 1 (M) undlod at stemme.

Indstilling

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Malte Mathies Løkke, Ruben Kidde og Freja Fokdal) vedtog, at udkastet til Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard) stemte imod.

Mindretallet begærede sagen i Kommunalbestyrelsen.

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse på mødet den 6. november 2023, idet udvalget anmodede forvaltningen om en vurdering af, hvad en generel nedsættelse af hastighedsgrænsen i byzone fra 50 km/t til 40 km/t vil betyde.

Det er forvaltningens vurdering, at en generel nedsættelse af hastighedsgrænsen ikke vil have væsentlig betydning for det reelle hastighedsniveau i byen, da gennemsnitshastigheden allerede ligger væsentlig under 40 km/t. Det vil dog forventeligt kunne betyde, at de højeste hastighedsværdier vil falde, hvilket igen vil medføre lavere 85%-fraktil-værdier, som er de værdier, man generelt benytter i vurderingen af behovet for eventuelle hastighedsdæmpende tiltag. Derudover vil en nedsættelse betyde, at grænsen for, hvornår politiet kan udstede en bøde, vil være lavere, og dermed vil der forventeligt være en adfærdsendrende effekt ved nedsættelse af hastighedsgrænsen.

Erfaringen fra den løbende dialog, som forvaltningen har med borgerne om hastighed, viser også, at hastighedsgrænserne ofte bliver italesat som en faktor, der kan spille ind på trygheden. Det er forvaltningens vurdering, at lavere hastighedsgrænser kan have en positiv indflydelse på følelsen af tryghed for borgerne. Utryghed omkring hastighed fylder ofte mere ved samtaler med borgerne end den reelle højeste hastighed.

København Kommune har i deres tilgang til en generel nedsættelse af hastigheden med 10 km/t haft afsigt i trafikens CO₂-bidrag, hvorved de antager, at en hastighedsnedsættelse vil betyde mindre bilkørsel og dermed overflytning til andre transportformer som cykel og kollektiv trafik. Forvaltningen har ikke foretaget en egentlig vurdering af, om dette også vil gøre sig gældende på Frederiksberg, men forvaltningen vurderer dog umiddelbart bidraget som værende lille. Generelle lavere hastigheder vil dog formentlig have en positiv effekt på antallet af stærkt belastede borgere i byen og dermed inddirekte en sundhedsmæssig positiv effekt.

Endelig vil en generel nedsættelse af hastighedsgrænsen betyde, at der ikke er behov for lokale skiltninger med 40 km/t, og dermed ville det medføre en ikke ubetydelig økonomisk besparelse. En generel nedsættelse betyder ikke, at der ikke kan indføres højere hastighedsgrænser på udvalgte strækninger, hvor det vurderes hensigtsmæssigt som f.eks. på den ydre del af Roskildevej, hvor den nuværende hastighedsgrænse på 50 km/t kan bevares. Det er dog fortsat forvaltningens vurdering, at der ikke på nuværende tidspunkt er lovhjemmel til en generel hastighedsnedsættelse fra 50 km/t til 40 km/t.

Forvaltningen kan tilføje, at indkøb og opstilling af et skilt koster ca. 5.000 kr. Som eksempel på, hvad en enkelt strækning kan koste, er Falkoner Allé, fra Gammel Kongevej til ...gade, i alt ca. 1.200 m, beregnet. Det antages, at det, med indkøb og opsætning af alle skilte, vil koste i omegnen af 140.000 kr. Det bemærkes, at der skal opsættes et skilt hver gang, der er en sidevej, der munder ud til Falkoner Allé. For kortere vejstrækninger med flere sideveje vil omkostningerne blive betydeligt mindre.

Tidligere sagsfremstilling (6. november 2023)

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse på mødet den 30. oktober 2023. Forvaltningen har ikke yderligere at bemærke.

Tidligere sagsfremstilling (30. oktober 2023)

Sagens historik

Forvaltningen trak sagen fra dagsordenen den 21. august 2023, idet der var væsentlige oplysninger i planudkastet (bilaget), som ikke fremgik af selve sagsfremstillingen. Aktuelle sagsfremstilling er justeret i overensstemmelse med planudkastets indhold.

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet den 17. maj 2021, at der skulle udarbejdes en hastighedsplan for Frederiksberg Kommune på baggrund af forslag fra daværende 2. viceborgmester Michael Vindfeldt (A), kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe (A), rådmand Thyge Enevoldsen (A), daværende rådmand Lone Lokindt (B), kommunalbestyrelsesmedlem David Munis Zepernick (B) og forhenværende kommunalbestyrelsesmedlem Thomas Baark (B). Beslutningen indeholder desuden, at hastighedsplanen skal indeholde en systematisk kortlægning af de trafikale forhold, trafik- og hastighedsmålinger (og heri et særligt fokus på de steder, hvor der kræses for stillet) samt trafikulykker og ulygghed.

Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet et forslag til hastighedsplan. Planen bygger på en faktisk gennemgang og opstilling af hastighedsdata. Utryghed, som ikke er en målbart størrelse, er afviklet via en borgerdialog og heri specifik inddragelse af skoler og baneinstitutioner samt relevante interesseorganisationer som Seniorrådet, Handicaprådet og Dansk Cyklistforbund.

Det generelle billede

Frederiksberg er i den positive situation, at målinger viser, at det generelle hastighedsniveau ligger lavt; omkring 32 km/t - og dermed på et niveau, der ikke giver anledning til bekymring set i relation til trafiksikkerheden. Der er meget sjældent hastighedsrelaterede uheld i kommunen, og hastighedsgrænserne overholdes i høj grad. Men der er indimellem enkelte bilister, som om end meget få, som overskrider hastighedsgrænserne i væsentlig grad. Dette og andre forhold, såsom tætheden i trafikken og omgivelserne - kan for nogle føre til følelsen af utryghed i trafikken - herunder specielt de bløde trafikanter. Det er derfor vigtigt at arbejde bevidst og målrettet med trafiksikkerhed, -tryghed og -hastighed i byen. I arbejdet med at finde løsninger er det nødvendigt at kende til og skelne mellem trafiksikkerhed og -tryghed.

På Frederiksberg findes der allerede mange steder en regulering af hastigheden ved bløde trafikdåpende tiltag og skiltning. Da mange af løsningerne er sket over tid og uden afsat i en sammenhængende plan, kan det for trafikanterne være forvirrende, at der ikke er en entydighed i den måde, tiltagene er etableret og afmærket på. Hastighedsplanen skal derfor også bidrage til at skabe mere sammenhæng og gennemsigelighed ved at anvende de samme løsninger og skiltninger i sammenhængende områder, så bilisterne ikke forvirres over forskellige hastighedsrestriktioner i det område, de færdes i. F.eks. skal veje med samme karakter typisk have samme hastighedsdåpende udtryk.

Hastighedsplanens tilgang

I hastighedsplanen arbejdes der med en prioriteret indsats i tre trin:

1. Først og fremmest ses der nærmere på de strækninger, hvor hastighederne ligger højest, primært vurderet ud fra 85%-fraktilen for de pågældende strækninger, og hvor der færdes mange biler og folk.
2. Derefter er der fokus på at få byens boligområder inddelt og vurderet. Hastighedsgrænsen foreslås her skiltet ned til 30 eller 40 km/t.
3. Til sidst ses på byens trafikveje, hvor det foreslås at gennemgå trafikvejene med henblik på, at nogle kan skiltes til 40 km/t og andre indrettes, så det sikres, at den generelle hastighedsgrænse overholdes. Der skal i dette tiltag udarbejdes en trafikal analyse af hver enkel strækning til en vurdering af, hvorvidt der skal etableres hastighedsdåpende foranstaltninger som for eksempel bump og indsnævring af kørebanebredderne.

For at sikre den rigtige proces kræves en tæt dialog med politiet og Vejdirektoratet for at få indhentet de nødvendige godkendelser.

Herudover kan der også arbejdes for at nedsætte den generelle hastighedsgrænse på byzonetavlen. Ændring af byzonetavlen vil minimere antallet af skilte, der skal opsættes, og medføre bedre overblik og en mere generel adfærd. Ved en generel nedsættelse af hastigheden fra 50 km/t til 40 km/t skal der ses på, om der er strækninger blandt de primære trafikveje, hvor en højere hastighed kan accepteres - f.eks. den ydre del af Roskildevej, der er facadel.

Derudover er det vigtigt at sikre, at hastighedsdåpende tiltag ikke indirekte medfører en overflytning af trafik til andre veje, hvorfor veje inden for et afgrænset område, nødvendigvis skal vurderes som en helhed.

København Kommune arbejder også med at nedsætte hastighedsgrænserne i byen og har på nuværende tidspunkt politisk accept af deres fremtidige arbejde med at nedsætte hastigheden i hele byen med 10 km/t. København Kommune er i den forbindelse i dialog med politiet og Vejdirektoratet for at kunne opnå samtykke til deres ønskede hastighedsnedsættelser, men der er endnu ikke nogen afklaring herpå.

På nuværende tidspunkt har København Kommune fået politiets samtykke til etablering af 40 km-zoner i to zoner i boligområderne i Valby og Vanløse (på Jernbane Allé) samt på følgende strækninger: Peter Bangs Vej (fra O2 til kommunegrænsen), Borups Allé (fra Hillerødsgade til kommunegrænsen) og Godthåbsvej (fra O2 til kommunegrænsen). Det bemærkes, at København Kommunes afsæt for nedsættelse af hastigheden primært er at opnå en reduktion i transportens CO₂-udledning.

Det skal hertil bemærkes, at det gennemsnitlige hastighedsniveau på Frederiksberg generelt ligger relativt lavt (32 km/t). En nedsættelse af hastighedsgrænsen fra 50 km/t til 40 km/t forventes derfor ikke at betyde en tilsvarende reduktion i gennemsnitshastighederne, men vil formentlig give en øget tryghed. Ligeledes forventes der ikke en hastighedsændring i støjniveauerne generelt. De højest hastigheder ses i ydertimerne, hvor trafikken er mindst intensiv, og i disse perioder kan en nedsættelse af hastighedsgrænsen formentlig få en mindre betydning for en lavere støjbelastning. Forhold, der har betydning for vejtrafikstøj, er støj fra motoren og fra dækkene afhængigt af belægningens kvalitet. Derudover betyder vejenes topografi, fordelingen af køretøjstyper, hvor det især er andelen af tung trafik, der har stor betydning, ligesom acceleration og deceleration har betydning herfor.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at hastighedsplanen giver et godt grundlag for det fortsatte arbejde med at tilpasse hastigheden og øge trygheden på vejene på Frederiksberg. Eksekveringen vil kræve en fokuseret indsats med god dialog og samarbejde med politiet med henblik på godkendelse af tiltagene - samt dialog med hhv. Vejdirektoratet og København Kommune.

Økonomi

Denne sag har ikke i sig selv ingen økonomiske konsekvenser. Ved konkrete fremtidige beslutninger på enkeltstrækninger vil der eventuelt skulle afholdes midler til ny skiltning. I de konkrete tilfælde vil der blive taget stilling til, om skiltningen kan afholdes inden for skilte- og afmærkningskontoen, eller om det kræver supplerende midler.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø-, og Trafikudvalget, Kommunalbestyrelsen.

Historik

Indstilling 21. august 2023, pkt. 128:

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at udkastet til Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

Beslutning fra Miljø-, og Trafikudvalget 2022-25, 21. august 2023, pkt. 128:

Sagen blev trukket fra dagsorden af forvaltningen.

Indstilling 30. oktober 2023, pkt. 167:

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

Beslutning fra Miljø-, og Trafikudvalget 2022-25, 30. oktober 2023, pkt. 167:

Miljø-, og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 6. november 2023, pkt. 188:

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at udkastet til Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

Beslutning fra Miljø-, og Trafikudvalget 2022-25, 6. november 2023, pkt. 188:

Miljø-, og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 5. februar 2024, pkt. 15:

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,
at udkastet til Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 5. februar 2024, pkt. 15:

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Malte Mathies Løkke, Ruben Kidde og Freja Fokdal) vedtog,
at udkastet til Hastighedsplan 2023-30 godkendes.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard) stemte imod.

Mindretallet begår sig på sagen i Kommunalbestyrelsen.

Bilag

Hastighedsplan2023-30_udkast

Punkt 39: Cykelsti på Jens Jessens Vej - resultat af borgerdialog

05.04.06-P20-2-22

Resume

Miljø- og Trafikudvalget behandlede den 12. juni 2023 sagen om cykelstier på Jens Jessens Vej og besluttede, at begge de skitserede løsninger skulle sendes i borgerhøring. Ligeledes ønskede udvalget en uddybning af flere forhold i sagen. Med denne sag forelægges udvalget resultatet af borgerhøringen samt forvaltningens uddybende kommentarer med henblik på udvalgets stillingtagen til, hvilken løsning der skal arbejdes videre med.

Beslutning

Kommunalbestyrelsen forkastede mindretalsindstillingen fra Miljø- og Trafikudvalget med 19 stemmer (C, A, V, M) mod 10 stemmer (Ø, B, F).

Kommunalbestyrelsen tiltrådte herefter flertalsindstillingen fra Miljø- og Trafikudvalget enstemmigt.

Indstilling

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard og Malte Mathies Løcke) stemte for projektforslag 1.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Ruben Kidde og Freja Fokdal) stemte for projektforslag 2.

Mindretallet begærede sagen i Kommunalbestyrelsen.

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 6. november 2023 sagen efter drøftelse, idet udvalget ønskede mulighederne for en dobbeltrettet cykelsti samt en ensretning af Jens Jessens Vej belyst samt mulighed for fornyet høring, hvis udvalget vurderer dette relevant.

Forvaltningen har vurderet de to nye løsningsforslag:

1: Dobbeltrettet cykelsti på Jens Jessens Vej

Jf. "Cirkulære om etablering af dobbeltrettede cykelstier langs vej" skal dobbeltrettede cykelstier i bymæssig bebyggelse anlægges i mindst 2,5 meters bredde, og der skal etableres en rabat med en bredde på 1 meter mellem cykelstien og kørebanen. Etablering af dobbeltrettet cykelsti vil derfor ikke kunne frigive tilstrækkelig med plads til at kunne etablere 90 graders parkering i den ene side og længdeparkering i den anden side. Løsningen vil derfor ikke kunne bidrage til ekstra bilparkeringspladser.

Derudover er dobbeltrettede cykelstier generelt trafikikkerhedsmæssigt problematiske i kryds. Dette skyldes især, at bilisterne (både krydsende, højresvingende og venstresvingende fra modsatte side) ikke altid er opmærksomme på, at der kan komme cyklister fra den "forkerte" side. Særligt koblingen til krydset Jens Jessens Vej/Peter Bangs Vej vurderes at være problematisk. En dobbeltrettet cykelsti langs vestsiden af Jens Jessens Vej (i samme side som Frederiksberghallerne) vil betyde, at koblingen til Boldstien ville blive forbedret, da cyklister ikke skal krydse vejen. Derimod ville cykeltrafikken fra Troels-Lunds Vej være nødsaget til at krydse vejen, med mindre der også etableres dobbeltrettet cykelsti her i samme side. Forvaltningen kan derfor af trafikikkerhedsmæssige årsager ikke anbefale en løsning med etablering af dobbeltrettet cykelsti på Jens Jessens Vej.

2: Ensretning af Jens Jessens Vej

Forvaltningen vurderer, at en eventuel ensretning af Jens Jessens Vej i sydlig retning er mest hensigtsmæssig, da trafikken mod syd er større end trafikken mod nord. Derudover er Jens Jessens Vej betjent af Frederiksbergbus nr. 72, som kører i sydlig retning, hvilket betyder, at bussen derved ikke skal omlægges. Trafikken bliver dermed mindst påvirket ved ensretning mod syd.

En ensretning af Jens Jessens Vej - uanset retning - vil medføre øget trafik på de omkringliggende veje. Forvaltningen har med udgangspunkt i trafiktællinger fra området vurderet, at en ensretning af Jens Jessens Vej i sydlig retning vil øge trafikken på den nordlige del af Marielystvej med ca. 200 ekstra køretøjer om dagen, og på Hoffmeyersvej (mellem Peter Bangs Vej og Troels-Lunds Vej) med ca. 400 ekstra køretøjer om dagen, hvilket her er en forøgelse af trafikmængden på ca. 30%. Derudover er det vurderingen, at trafikken på Troels-Lunds Vej forbi Johannesskolen og Søndermarksskolen vil stige med ca. 450 ekstra køretøjer om dagen, hvilket svarer til ca. 85 ekstra biler i tidsrummet mellem kl. 7.00 og 8.00. Dette vil bidrage til øget trafikbelastning omkring skolerne, hvilket kan øge utrygheden for eleverne.

En ensretning af Jens Jessens Vej i sydlig retning vil herudover betyde, at trafikken fra Troels-Lunds Vej ikke kan køre mod nord ad Jens Jessens Vej og derfor skal vende i svinget, hvor Troels-Lunds Vej møder Jens Jessens Vej, hvilket vil være problematisk pga. snævre forhold. Dette bevirker desuden, at der ikke vil være plads til at etablere et krydsningspunkt for de bløde trafikanter til og fra Boldstien, som det er skitseret i forslag 1 og 2.

Forvaltningen har undersøgt, hvorvidt en ensretning af Jens Jessens Vej vil kunne øge antallet af bilparkeringspladser langs vejen. Det er ikke muligt at have 90 graders parkering på ensrettede veje (hvor vejbredden typisk er 3,5 m.), da det ikke er muligt at tilvejebringe det nødvendige manøvreareal på 6 meter. Etablering af skråparkering (45 graders parkering) reducerer det nødvendige manøvreareal til ca. 3,5 m., og kan derfor anvendes på ensrettede veje. Forvaltningen har derfor undersøgt en løsning, hvor Jens Jessens Vej ensrettes, og hvor der etableres skråparkering i den ene side af vejen og længdeparkering i modsatte side. Det er forvaltningens vurdering, at løsningen vil kunne tilvejebringe ca. 93 bilparkeringspladser, hvilket svarer til antallet af bilparkeringspladser i løsningsforslag 1, hvor der etableres 90 graders parkering i den ene side af vejen og ingen parkering i modsatte side. Dette skyldes, at skråparkeringen, som 45 graders parkering, ca. fylder 30 pct. mere end bilparkeringspladser etableret som 90 graders parkering. Det er ikke muligt at etablere cykelstier med skråparkering i begge side, da vejen er for smal.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering af de to nye løsningsforslag

Forvaltningen vurderer, at hverken en løsning med dobbeltrettet cykelsti eller ensretning af biltrafikken bidrager positivt til vejens indretning og funktion i forhold trafikssikkerhed, og de to løsningsforslag tilfører desuden ikke ekstra bilparkeringspladser. Forvaltningen anbefaler på baggrund heraf, at der arbejdes videre med projektforslag 1, hvor der etableres 90 graders parkering i den ene side, og som er det løsningsforslag, hvor der bevares flest bilparkeringspladser. Det er ligeledes projektforslag 1, som flest har tilkendegivet opbakning til i borgerdialogen.

Tidligere sagsfremstilling (6. november 2023)

Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 25. september sagen, idet udvalget ønsker en besigtigelse. Besigtigelsen fandt sted mandag den 6. november 2023.

Tidligere sagsfremstilling (25. september 2023)

Den 12. juni 2023 besluttede Miljø- og Trafikudvalget at sende to projektforslag i høring, hvor der etableres cykelstier i begge sider af Jens Jessens Vej (jf. bilag 1 og 2). Derudover havde udvalget også en række opklarende spørgsmål. Udvalget får med denne sag svar på spørgsmålene samt en opsamling på borgerhøringen med henblik på at tage stilling til, hvilket af de to projekter, der skal etableres.

Med budgetaftalen for 2020 blev det besluttet, at der fra 2021 skulle være fokus på at etablere cykelstier eller cykelbaner på skoleveje og andre veje, hvor der færdes mange børn. Målet med indsatsen er at øge trygheden og trafikssikkerheden og dermed øge antallet af borgere og skolebørn, som vælger at tage cyklen. Det blev herefter i budgetaftalen for 2023 indskrevet, at der skal etableres cykelsti på Jens Jessens Vej.

Jens Jessens Vej forbinder Peter Bangs Vej med Troels-Lunds Vej, og vejen fungerer både som skolevej til Søndermarksskolen og Johannesskolen og som adgangsvej til Frederiksberghallerne og boldbanerne. Etablering af cykelstier på Jens Jessens Vej vil være med til at øge cyklisternes sikkerhed og tryghed og dermed potentielt øge antallet af borgere og skolebørn, som vælger at tage cyklen til skole og til fritidsaktiviteter i området.

Projektforslag

De to projektforslag, som begge har været i høring, fremgår af bilag 1 og 2. En oversigt, der sammenligner de to projektforslag med de nuværende forhold, fremgår af nedenstående tabel, idet der tages forbehold for den endelig detailprojektering. En uddybende beskrivelse af de to løsningsforslag kan ligeledes findes i sagen, som blev behandlet af Miljø- og Trafikudvalget den 12. juni 2023, og som er vedhæftet som bilag 3.

	Eksisterende forhold	Projektforslag 1 (med 90 graders parkering i den ene side)	Projektforslag 2 (med længdeparkering i begge sider)
Kørebanebredde	6,7 m	6,0 m	6,0 m
Cykelstibredde	-	2,0-2,2 m	2,3 m
Fortovsbredde	ca. 2,6 m	2,0 m	2,0-2,2 m

Bilparkeringspladser	111 stk.	92 stk. med forbehold for endelig detailprojektering	82 stk. med forbehold for endelig detailprojektering
Vejtræer	0 stk.	2 stk. (med forbehold for ledninger i jorden)	2 stk. (med forbehold for ledninger i jorden)
Fordele		Ingen risiko for konflikt mellem cyklister og åbne bildøre. Lille reduktion i antallet af bilparkeringspladser. God bredde på parkeringsbåsene. Flere træer.	Bred cykelsti og dermed øget tryghed, trafiksikkerhed og komfort. Gode oversigtsforhold ved parkering da denne udføres som parallelparkering. God bredde på parkeringsbåsene. Flere træer.
Ulemper		Smallere fortove og smal cykelsti. Dårlige oversigtsforhold ved bakning fra parkeringspladserne med 90 graders parkering.	Smallere fortove. Færre bilparkeringspladser.

Besvarelse af udvalgets ønsker til uddybning

Miljø- og Trafikudvalget anmodede den 12. juni 2023 om en uddybning af redegørelserne om forslagernes trafiksikkerhedsmæssige effekter, muligheden for etablering af erstatningsparkeringspladser samt muligheden for at etablere flere træer. Forvaltningen redegør for disse forhold nedenfor:

Trafiksikkerhed

Forvaltningen har fået udarbejdet en uvildig trafiksikkerhedsrevision af de to projektforslag. Med revisionen foreslås flere forbedringsforslag til de to projektforslag, som forvaltningen i videst muligt omfang forsøger at indarbejde i det kommende detailprojekt. Enkelte forslag er dog ikke mulige, eksempelvis på grund af manglende plads eller kommunens ønske om at opretholde flest mulige bilparkeringspladser.

Trafiksikkerhedsrevisoren vurderer trafiksikkerhedsmæssigt at projektforslag 2 er mere hensigtsmæssigt på grund af længdeparkeringen. Det bemærkes dog, at åbning af bildøre ind over cykelstien forsat vil være u hensigtsmæssigt i forhold til trafiksikkerheden. Omvendt giver den vinkelrette parkering ifølge trafiksikkerhedsrevisoren en del manøvrering ude på kørebanen (i begge spor). Her er der – udover en del ”gennemkørende” trafik – mange krydsende bløde trafikanter, og bilister til og fra den vinkelrette parkering vil have svært ved at orientere sig.

Forvaltningen vurderer forsat, at begge projektforslag vil være trafiksikkerhedsmæssigt forsvarlige.

Bilparkering

Som beskrevet i den tidligere sag, har området som bl.a. omfatter Jens Jessens Vej, den laveste belægningsgrad på hverdage i kommunen. Om formiddagen fra kl. 9-12 er belægningsgraden i området 59%, om eftermiddagen fra kl. 13-16 er belægningsgraden 58%, og om aftenen fra kl. 20-22 er belægningsgraden 83%. Om lørdagen fra kl. 10-14 er belægningsgraden 84%. Derudover har kommunens cityassistenter foretaget en registrering af bilparkeringen specifikt på Jens Jessens Vej. Registreringen viser, at der på hverdage mellem kl. 20.00-22.00 er en belægningsgrad på 77%. Begge analyser viser således, at der er ledige parkeringspladser til rådighed de dage, hvor der ikke er arrangementer i Frederiksberghallerne og på boldbanerne. Når der i weekender afholdes kampe og arrangementer, og når der i Frederiksberghallen eksempelvis spilles ligakampe i håndbold (ofte med ca. 1.000 tilskuere), kommer de mange udenbys brugere og gæster i bil. Ved disse særlige arrangementer er der således en væsentlig underkapacitet af bilparkeringspladser til rådighed i området.

Begge projektforslag medfører en reduktion i antallet af bilparkeringspladser, hvilket vil gøre det sværere at finde en ledig bilparkeringsplads, særligt i de perioder, hvor der er arrangementer i Frederiksberghallerne og på boldbanerne, og hvor

der derfor er ekstra stort pres på parkeringen. Forvaltningen har på ny undersøgt muligheden for erstatningsparkeringspladser og vurderer forsat, at det ikke er muligt at etablere konventionelle erstatningsparkeringspladser ved eksempelvis at lave knaster eller lignende på sideveje i området, ligesom det af hensyn til træernes rødder f.eks. ikke er muligt at etablere parkeringspladser i det grønne midterareal på Troels-Lunds Vej. Leje af private bilparkeringspladser eller inddragelse af kommunale arealer, som i dag anvendes til private forhaver, som det eksempelvis er tilfældet på flere af sidevejene i området, kan ikke anbefales, idet det dels vil være forbundet med en permanent driftsudgift og dels vil reducere et grønt areal. Eventuel leje eller etablering af erstatningsparkeringspladser kan herudover ikke afholdes inden for den eksisterende anlægsøkonomi, og forvaltningen kan ikke pege på finansiering i det nuværende budget. Det vil i så fald være nødvendigt at afsætte særskilte midler til formålet.

Træer

Det er pga. ledninger og faskiner i jorden ikke muligt at plante træer i de helleanlæg og knaster, hvor der ikke allerede i de to projektforslag i forvejen er planlagt nye træer. Det er i begge projektforslag muligt at omdanne bilparkeringspladser til træer, hvis dette ønskes prioriteret frem for bilparkeringspladser:

- For projektforslag 1 er det muligt at plante op til 17 ekstra træer ved at nedlægge op til 28 bilparkeringspladser.
- For projektforslag 2 er det muligt at plante op til 14 ekstra træer ved at nedlægge op til 10 bilparkeringspladser.

Forvaltningen anbefaler dog ikke, at der plantes flere træer, da det vil reducere antallet af bilparkeringspladser på Jens Jessens Vej.

Resultat af borgerdialog

De to projektforslag har været i høring på kommunens høringsportal i perioden 12. juli – 28. august 2023. Der indkommet i alt 27 høringssvar, som fremgår af bilag 4. Heri fremgår at Frederiksberg Handicapråd foretrækker løsningsforslag 1, mens Cyklistforbundet på Frederiksberg samt Frederiksberg Seniorråd foretrækker løsningsforslag 2. Forvaltningen modtog efter høringsfristen bemærkninger fra Frederiksberg Idræt (FIU), og deres bemærkninger er derfor ikke en del af det samlede høringsmateriale fra kommunens høringsportal. FIU's høringssvar er derfor vedhæftet selvstændigt, jf. bilag 5.

De fleste tilbagemeldinger i borgerdialogen er positive over udsigten til, at der etableres cykelsti på Jens Jessens Vej. Mange synes, at det er et godt initiativ der gør det mere sikkert og trygt for de mange børn, der cykler til og fra Frederiksberghallerne og skolerne i området. Flere giver udtryk for, at der også bør etableres cykelsti på Troels-Lunds Vej til Johannesskolen og Søndermarksskolen, hvor der især om morgenen er meget biltrafik til skolerne. Derudover påpeger flere, at trafikken på Jens Jessens Vej og i området omkring skolerne bør begrænses, og at hastigheden bør nedsættes til 30 km/t.

Borgerdialogen viste, at 41% af de, der har afgivet et høringssvar, foretrækker projektforslag 1, da forslaget bevarer flest mulige parkeringspladser. Flere påpeger i deres høringssvar, at der er et stort og reelt dagligt behov for flest mulige parkeringspladser i området på grund af det høje aktivitetsniveau i Frederiksberghallerne og på boldbanerne. 30% af tilbagemeldingerne i borgerdialogen foretrækker projektforslag 2, da det giver de bredeste fortove og cykelstier, og at trafiksikkerheden og fremkommeligheden for børn, ældre og gangbesværede bør være den primære prioritet. 22% af tilbagemeldingerne er tilfredse med, at der skal etableres cykelstier, men tager ikke stilling til, hvorvidt det skal være projektforslag 1 eller 2. 7% af tilbagemeldingerne er negative og ønsker ikke at der skal etableres cykelstier på bekostning af bl.a. smallere fortove og færre bilparkeringspladser.

Proces- og tidsplan

Når Miljø- og Trafikudvalget med denne sag har taget stilling, hvilket forslag, der skal arbejdes videre med, vil forvaltningen igangsætte detailprojekteringen af det valgte løsningsforslag. Her vil forslag og bemærkninger indkommet i borgerdialogen og fra trafiksikkerhedsrevisionen så vidt muligt blive indarbejdet i projektet. Detailprojektet vil efterfølgende blive sendt til politiets samtykke, og eventuelle ændringer fra politiet vil ligeledes efterfølgende blive indarbejdet. Forvaltningen planlægger på nuværende tidspunkt anlægsstart i foråret/sommeren 2024.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at cykelstier på Jens Jessens Vej - uanset valg af løsningsforslag - vil være med til at øge cyklisternes trafiksikkerhed og tryghed. Forvaltningen vurderer endvidere, at en fortsat udbygning af cykelstinet vil øge antallet af borgere og skolebørn, som vælger cyklen, og dermed bidrage til at gøre Frederiksberg til Danmarks mest cyklende by.

Cykelstiprojektet betyder, at antallet af bilparkeringspladser reduceres, hvilket medfører, at det bliver sværere at finde en ledig bilparkeringsplads, når der er arrangementer i Frederiksberghallerne og på boldbanerne, og hvor der er ekstra stort pres på bilparkeringen. Det er forvaltningens vurdering, at det ikke er muligt at etablere kompenserende

bilparkeringspladser i nærområdet. Forvaltningen vurderer dog, at der til dagligt - når der ikke er arrangementer eller et stort aktivitetsniveau - er en overkapacitet af bilparkeringspladser langs vejen. Dette understøttes af kommunens undersøgelse af belægningsgraden i kommunen, hvor området, som bl.a. omfatter Jens Jessens Vej, har den laveste belægningsgrad for hverdage i kommunen. Derudover har forvaltningen en forventning om at cykelstierne vil bidrage til, at antallet af cyklister vil stige, da det vil blive mere trygt at tage cyklen til skole og fritidsaktiviteter, og at det derfor i et vist omfang vil reducere presset på bilparkeringspladserne.

For at imødekomme presset på bilparkeringspladserne ved arrangementer i Frederiksberghallerne og på boldbanerne, anbefaler forvaltningen dog, at der arbejdes videre med projektforslag 1, som bevarer flest bilparkeringspladser. Det er ligeledes projektforslag 1, som flest har tilkendegivet opbakning til i borgerdialogen.

Økonomi

Magistraten meddelte på deres møde den 14. august 2023 anlægsbevilling på i alt 0,5 mio. kr. til detailprojektering i 2023. I den finansierede anlægsplan for 2024, som forventes endeligt vedtaget 9. oktober 2023, er der afsat 10,0 mio. kr. til gennemførelse af projektet i 2025. Budgettet til gennemførelse er aktuelt placeret i 2025 af hensyn til overholdelse af kommunens anlægsramme. Forvaltningen vil arbejde på at skabe rum til, at cykelstien kan flyttes tilbage til 2024. Dette vil ske i forbindelse med 1. reperiodisering i foråret 2024.

Når forvaltningen har udarbejdet et færdigt detailprojekt, vil udvalget få forelagt en bevillingssag til anlægsfasen i 2024.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Kommunalbestyrelsen.

Historik

Indstilling 25. september 2023, pkt. 158:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der træffes beslutning om valg af cykelstiløsning på Jens Jessens Vej med baggrund i ét af de i sagen to beskrevne projektforslag.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 25. september 2023, pkt. 158:

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen, idet udvalget ønsker en besigtigelse.

Indstilling 6. november 2023, pkt. 185:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der træffes beslutning om valg af cykelstiløsning på Jens Jessens Vej med baggrund i ét af de i sagen to beskrevne projektforslag.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 6. november 2023, pkt. 185:

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Udvalget ønsker mulighederne belyst for en dobbeltradelad cykelsti samt en ensretning af Jens Jessens Vej og mulighed for fornyet høring, hvis udvalget vurderer dette relevant.

Indstilling 5. februar 2024, pkt. 17:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der træffes beslutning om valg af cykelstiløsning på Jens Jessens Vej med baggrund i ét af de i sagen to beskrevne projektforslag.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 5. februar 2024, pkt. 17:

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard og Malte Mathies Løcke) stemte for projektforslag 1.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Ruben Kidde og Freja Fokdal) stemte for projektforslag 2.

Mindretallet begærede sagen i Kommunalbestyrelsen.

Bilag

Projektforslag 1_Cykelsti med 90 graders parkering

Projektforslag 2_Cykelsti med længdeparkering

Miljø- og Teknikudvalget 12.06.23, Cykelsti på Jens Jessesn Vej

Høringsmateriale fra høringsportalen

FIU høringssvar

Punkt 40: Orientering om årsrapport for parkering 2023

05.09.00-G01-1-24

Resume

I forbindelse med indgåelse af aftale om justering af parkeringsordningen ønskede udvalget en årlig rapportering på parkeringsområdet. Rapporten for 2023 forelægges her til udvalgets orientering. Rapporten viser på baggrund af de første tre måneder, at justeringen af parkeringsordningen ser ud til at have den ønskede effekt.

Beslutning

Kommunalbestyrelsen tiltrådte indstillingen.

Indstilling

Miljø- og Trafikudvalget tog orientering om årsrapport for parkering 2023 til efterretning, idet udvalget besluttede at sende sagen til drøftelse i Kommunalbestyrelsen.

Sagsfremstilling

I forbindelse med den politiske indgåelse af aftale om justering af parkeringsordningen, der trådte i kraft den 1. oktober 2023, blev det besluttet, at der årligt skal forelægges en rapport for parkeringsområdet.

Frederiksberg Parkerings primære fokus i 2023 har været:

1. Aftale om justering af parkeringsordningen, herunder den efterfølgende implementering
2. Optælling af belægningsgraden på Frederiksberg i uge 43 og 44, herunder forudgående opgørelse af samtlige parkeringspladser i kommunen, således at opgørelsen af belægningsgraden omfatter alle parkeringspladser og ikke som tidligere udvalgte strækninger

Justering af parkeringsordningen

I juni 2023 indgik Socialdemokratiet, Enhedslisten, Det Radikale Venstre og SF aftale om at justere den daværende parkeringsordning med henblik på at begrænse incitamentet til at parkere på Frederiksberg uden reelt ærinde. Med justeringen blev der indført krav om betaling for de to første timer samt indført krav om betaling for el- og plugin-hybridbiler på linje med øvrige køretøjstyper.

I forbindelse med justeringen af aftalen var der ligeledes et ønske om at begrænse sæsonbetonet og langtidsparkering i de kommunalt drevne parkeringskældre, og aftalen indeholder derfor en lokaltidsbegrænsning på 168 timer (svarende til 1 uge). Derudover havde justeringen til hensigt at mindske væksten i bilparken ved at indføre begrænsning på antal af licenser pr. bruger samt at ændre prisstrukturen for licenserne, herunder en øget miljødifferentiering for fortsat at skabe incitament for en grønnere omstilling af bilparken.

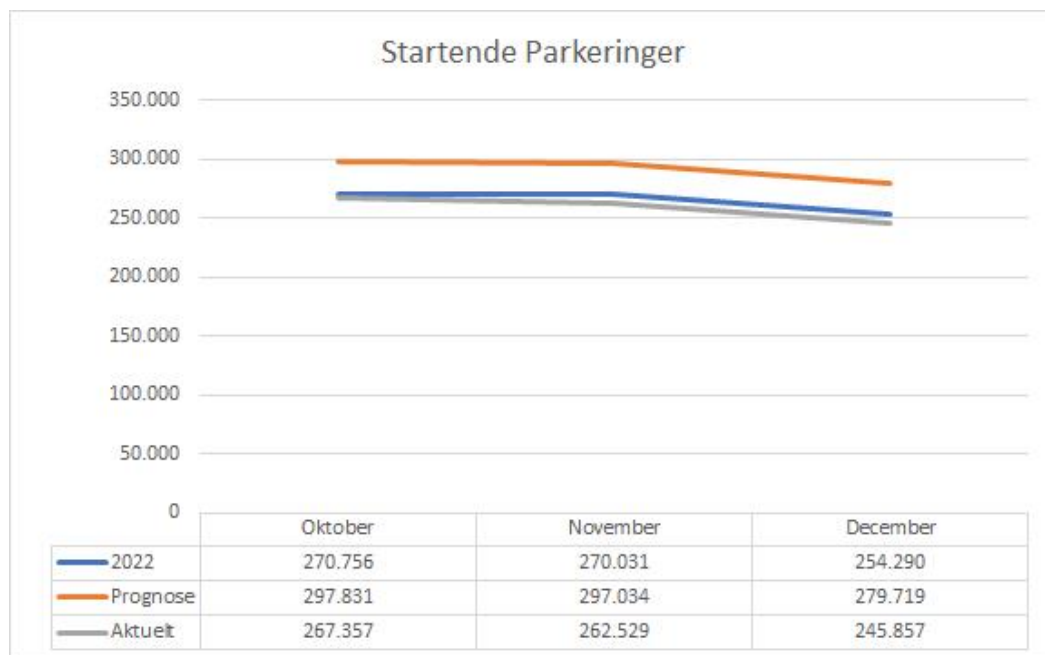
Effekt

Det er forvaltningens vurdering, at justeringerne har haft den forventede og ønskede effekt baseret på tal fra de første 3 måneder af ordningen samt på baggrund af en opgørelse af belægningsgraderne i byen, der viser, at belægningsgraden er faldet i forhold til forrige opgørelse.

Forud for justeringen var udgangspunktet, at en stigning på 10% i startende parkeringer (det vil sige, dem der registrerer en parkering i en app eller automat) ville svare til status quo, idet udgangspunktet var, at 10% af bilparken var el- eller plugin-hybridbiler, der indtil 1. oktober 2023 ikke har skulle registrere sig ved parkering. Tal fra Easy Park understøtter, at elbiler udgør ca. 10% af alle startende parkeringer.

Startende parkeringer er i stedet faldet med 2,5% i forhold til månederne i 2022 (fra 795.127 til 775.743), hvilket er positivt ift. de intentioner, der var bag justeringerne. Det understøttes yderligere af en af kommunens app-operatorer, der melder om et fald fra indeks 105 i 2022 til indeks 95 i de 3 måneder, hvor ordningen har været i kraft.

Dette har en positiv effekt for trængslen og belægningsgraden.



Belægningsgraden er generelt faldet siden opgørelsen i 2021, og nogle steder er den faldet markant. I kvarteret ved Rahbeks Allé, som udvalget besigtigede i forbindelse med evalueringen af parkeringsordningen, er belægningsgraden faldet fra 105% til 93,5% om aftenen, hvor belægningsgraden er højest. I Svømmehalskvarteret, som udvalget ligeledes har besigtiget, er belægningsgraden faldet fra 101,5% til 97,1% om aftenen.

I parkeringskældrene har justeringerne også haft en effekt. I parkeringskælderen på Langelands Plads er belægningsgraden fra 107% til 94,7%. I gennemsnit over hele dagen er den faldet fra 99% til 74,3%.

Allerede i starten af oktober var der en positiv udvikling i parkeringskælderen på bl.a. Langelands Plads i forhold til langtidsparkering af sæsonbetonet køretøjer. Forvaltningen har observeret et fald fra 45 til 19 langtidsparkerede motorcykler (alle har licens) og et fald i langtidsparkerede biler fra 23 til 14 (alle har licens). Frederiksberg Parkering har fokus på kontrollen, og har således givet 5 advarsler og 4 afgifter ifm. langtidsparkering, som følge af tekniske udfordringer i forbindelse med langtidsobservationer, har kontrollen ikke været optimal i begyndelsen af implementeringen.

Belægningsgraderne i hele byen er vedhæftet som bilag.

En anden oplevet effekt er, at færre spørger til reglerne "på gaden", hvilket indikerer, at der er en bedre forståelse af reglerne, end der har været tidligere.

Licenser

For at kunne udlede noget konkret ift. licenserne, skal der gå et år fra justeringen er trådt i kraft. Der ses dog på nuværende tidspunkt en fordobling i erhvervelse af erhvervslicenser sammenlignet med samme periode sidste år, hvilket er bemærkelsesværdigt.

Antallet af beboerlicenserne er ligeledes steget, hvilket er naturligt, da el og plugin-hybridbiler nu også skal have beboerlicens. Stigningen dækker pt. også over 190 licenser til bil nr. 2. Der er udstedt licenser til alle energiklasser, men størstedelen er fortsat A+ - A+++. Udvalgte licenstypers historik er vedlagt som bilag.

Kommunikation om ændringer

Forud for justeringernes ikrafttræden den 1. oktober 2023 blev der gennemført en informationskampagne, hvor der blev udsendt informationsbrev til alle borgere over 18 år via e-Boks, til alle erhvervsdrivende med CVRnr., samt indrykket annoncer i både fysiske og elektroniske udgaver af FrederiksbergLIV.

Derudover var der opslag på kommunens hjemmeside, Facebook, Instagram, LinkedIn, ligesom der blev givet interviews til Frederiksberg Lokal-tv, udgivet informationsvideoer og udsendt en pressemeddelelse, der også blev trykt i de landsdækkende medier. Cityassistenterne uddelte flyers, primært til udefrakommende parkanter samt til el- og plugin-hybrid ejere og i parkeringskældrene.

Det er forvaltningens vurdering, at informationsniveauet har været tilstrækkeligt og dækkende. Dette vurderes bl.a. på baggrund af de tilbagemeldinger, der er modtaget både skriftligt, telefonisk og "på gaden". Derudover har antallet af

henvendelser været væsentlig lavere end ved den forrige justering af ordningen i 2020.

Det blev i forbindelse med justering af ordningen aftalt, at der skulle pålægges advarsel ved førstegangsforsøelser for MC, el- og plugin-hybridbiler samt for lokaltidsrestriktion i parkeringskældrene. Der er i de første 3 måneder af den nye ordning uddelt 1.791 advarsler, hvilket, naturlig nok, har været aftagende henover perioden. Der er i perioden uddelt færre afgifter (inkl. advarsler) end i de tilsvarende måneder året før.

Optælling af parkeringspladser og belægningsgrad

I foråret 2023 påbegyndte Frederiksberg Parkering en opgørelse over parkeringspladserne i byen med henblik på at få et bedre overblik over de forskellige distrikter og på den måde få mere præcise belægningsgrader. Byen blev inddelt i 30 distrikter og opdelt i områder, man må forvente, at man rent parkeringsadfærdsmæssigt er knyttet til (f.eks. kører bilister sjældent over større veje for at finde en parkeringsplads).

Frederiksberg Parkering optalte alle pladser i de 30 distrikter i ugerne 43 og 44, der ligeledes er de uger, hvor man hidtil har opgjort belægningsgraden. På den måde sikres det, at optællingerne er sammenlignelige og ikke sæsonbetonede. Alle parkeringspladser optalt 4 gange i løbet af de to uger henholdsvis mellem kl. 9-12, kl. 14-17 og kl. 20-22 på hverdage samt på lørdage mellem kl. 10-14 i lighed med tidligere opgørelser.

Man kan konstatere, at belægningsgraden er faldet markant. Opgør man belægningsgraden i hhv. øst og vest ses det, at belægningsgraden i øst er faldet med 9 procentpoint om aftenen og i vest med 23 procentpoint sammenlignet med tidligere opgørelser. Ud fra optælling kan det ligeledes konstateres, at belægningsgraden er højest om aftenen, hvilket indikerer, at det er beboernes egne biler, der udgør den største andel af parkeringsbelægningen. Oversigten er vedlagt som bilag.

Parkering 2023 i tal

Bilbestanden må betegnes som uændret i 2023, idet den dog er faldet med 0,6%. Andelen af el-biler er steget markant fra 4,8% til 8,1%.

Frederiksberg Parkerings driftstal kan ses i bilag 2, idet følgende nævnes:

- Afgifter inkl. advarsler: 43.293 mod 44.485 i 2022
- Annulerede afgifter: 652 mod 588 i 2022
- Klager modtaget: 2.937 mod 3.180 i 2022
- Klager besvaret: 3.157 mod 3.149 i 2022 (inkl. de klager, der lå fra 2021)
- Klageprocent: 7,07% mod 7,1% i 2022 (klageprocenten er under 6% i de 3 måneder, som justeringen har været aktiv)
- Svartid på klager: 1-2 måneder
- Svarprocent på telefon: 99,3% i gennemsnit
- Svartid på telefon: 15,5 sekunder i gennemsnit
- Antal telefoner: ca. 13.500 årligt
- Antal licenser udstedt: 65.755 (alle licenstyper)

Heraf manuelt behandlet: 33.367 (for 2/3 skyldes det, at der kræves dokumentation og for 1/3, da der tidligere har været en massiv omgåelse af reglerne (lån/leje biler))

Udover parkeringskontrol varetager cityassistenter også runderinger på flere skoler/institutioner/anlæg i kommunen:

- Besøg: 4.258 mod 4.075 i 2022
- Antal bortvisninger: 2.317 mod 3.089 i 2022
- Andre opgaver: 111 (f.eks. optællinger, arrangementer, opsyn mv.)

Herudover er der i 2023 opstartet et samarbejde med nærpolitiet, hvor cityassistenterne har nogle ekstra fokusområder, hvor de er behjælpelige med at observere livet i byen.

Ved Frederiksberg Parkering registrerer cityassistenterne ligeledes kontakten på gaden:

- Vejledning af parkant: 18.869 gange
- Vejledning af turist/borger: 2.070 gange
- Ros på gaden: 418
- Negativ hændelse: 90

(Negative hændelser er opdelt i 4 kategorier: lille (forulempet) (36), mellem (groft forulempet) (8), Stor (har måtte trykke på overfaldsalarm) (2) og råbt ad på gaden (44).

Kommunens cityassistenter får dermed 4,6 gange mere ros end ris "på gaden". Tæller man vejledningen af parkanter, borgere og turister med, så er mødet mellem kommunen og borger på gaden i 99,6% af tilfældene positiv. Den historiske udvikling på de forskellige punkter kan ses i vedlagte bilag.

Økonomi

Omsætningen var i 2023 ca. 91,2 mio. kr. fordelt med ca. 70,7 mio. kr. på betalingsparkering og licens og 20,5 mio. kr. på afgifter. Den forventede meromsætning de 3 sidste måneder var derfor højere end forventet – og fortsætter denne omsætning i 2024, forventes budgettallet for 2024 realiseret – det er dog fortsat for tidligt at konkludere endeligt på omsætningen.

Af omsætningen kan kommunen beholde ca. 47,4 mio. kr. fordelt med henholdsvis ca. 33,8 mio. kr. fra betalingsparkering og licens (resten påvirker servicerammen positivt) og ca. 13,6 mio. kr. for afgifterne. Frederiksberg Parkerings budget i 2023 (ekskl. tilbagebetaling til rigspolitiet, der er indtægtsbaseret på afgifterne) var på ca. 23,4 mio. kr., hvoraf ca. 14 mio. kr. går til løn, 5 mio. kr. til parkeringskælderer på Langelands Plads og ca. 2,5 mio. kr. til andre faste udgifter, såsom systemer, renovation i parkeringskældrene mv.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Forvaltningen vurderer, at implementeringen og efterfølgende effekt af justering af parkeringsordningen fra 1. oktober 2023 har været tilfredsstillende og i overensstemmelse med det, der i aftalen var ønsket og vurderet. Dette gør sig gældende på både effekt og økonomi. På den baggrund er det forvaltningens anbefaling, at udvalget tager årsrapporten til efterretning.

Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser forbundet med denne sag.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Kommunalbestyrelsen.

Historik

Indstilling 5. februar 2024, pkt. 12:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om årsrapport for parkering 2023 tages til efterretning.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 5. februar 2024, pkt. 12:

Miljø- og Trafikudvalget tog orientering om årsrapport for parkering 2023 til efterretning, idet udvalget besluttede at sende sagen til drøftelse i Kommunalbestyrelsen.

Bilag

Belægningsgrad

Statistik årsrapport og årsrapportering

Punkt 41: Lukket: Forlængelse af lejeaftale

01.01.00-A00-1-24

Punkt 42: Lukket: Frigivelsessag - datacenter og backupløsning (udbud)

85.15.00-A00-1-24