REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 08-04-2024

Mødedato Mandag d. 08. april 2024 kl. 18:45

Mødested Udvalgsværelse 2

Indholdsfortegnelse

Meddelelser..... 3
Tilpasning af busnettet til Sydhavnsmetroen..... 7
Licens til elbiler..... 11
Anvisning af besparelse til dækning af merudgift på Pladsen bag rådhuset..... 15
Klimafondsprojekt nr. 5 'Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken – fors 20
Stillingtagen til to ansøgninger om udeservering i parkeringsarealer ved Jakobs Hjørne og Engelhar 26
Beslutning om tilladelse til Elbil Tour Frederiksberg Centeret..... 28
Pladsen bag rådhuset - Resultat af borgerdialog og -høring..... 29
Forslag til disponering af klimapuljen..... 35
Anlægsoverførsler 2023 til 2024..... 38
Driftsoverførsler 2023 til 2024..... 42
Regnskabsopfølgning 2023 og første bud på 2024..... 45

Punkt 32: Meddelelser

00.22.04-P35-1-24

Sagsfremstilling

a. Ekstraordinært møde i Miljø- og Trafikudvalget
Der vil blive afviklet et ekstraordinært møde i Miljø- og Trafikudvalget den 15. april 2024 med henblik på at reducere antallet af dagsordenspunkter på møderne henholdsvis den 8. april og 6. maj.
Miljø- og Trafikudvalget kan af hensyn til antallet af sager og borgernære afgørelser vælge at afholde flere møder end 10 møder om året, såfremt forvaltningen vurderer, at der er behov herfor.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

b. Grønne Dage 2024
I oktober 2023 blev Grønne Dage afholdt i samarbejde med Det Bæredygtige Forsamlingshus og Frederiksberg Forsyning på Hospitalsgrunden. Begivenheden blev afholdt over en weekend, hvor lørdag var en endagsfestival med standere og foredrag/workshops, blev søndagen brugt på byvandringer, klimawalk, syværksted og rundvisning.

Grønne Dage 2024 planlægges i tæt samarbejde med Det Bæredygtige Forsamlingshus og vil finde sted i den første uge i oktober. Det planlægges at sprede begivenhederne ud over flere lokationer i byen for på den måde at nå flere og nye målgrupper end hidtil. En del af lokationerne er steder, hvor der i forvejen færdes mange mennesker, som f.eks. Solbjerg Plads, KU.BE, Biblioteket og Frederiksberg Centret. Arrangementet har til formål at inspirere borgerne til en mere bæredygtig hverdag gennem tankevækkende events, oplæg og workshops.

Grønne Dage vil aktivere de mange lokale ildsjæle og eksperter, der allerede gør en stor indsats for at sprede den bæredygtige dagsorden.

Forvaltningen vurderer, at det sidste år fungerede godt at have de grønne aktører samlet, og at der var en god variation af standholdere, oplæg og workshops. Forvaltningen vurderer dog samtidig, at det var svært at tiltrække besøgende, især på grund af den ukendte placering på Hospitalsgrunden. Det er på den baggrund forvaltinngens vurdering, at mindre events rundt om i byen vil skabe mere værdi og tiltrække flere besøgene - og de, der normalvis ikke er målgruppen for Grønne Dage.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

c. Kampagne om farligt affald
Forvaltningen vil i uge 18 "køre" en mini-kampagne om korrekt sortering af farligt affald. Formålet med kampagnen er at rette fokus mod de typiske fejlsorteringer, som desværre stadig ses i forbindelse med håndtering af farligt affald. Kampagnen vil omfatte plakater i kommunens abribusser og opslag på Facebook, hvor der bruges annoncekroner på at give opslaget en større rækkevidde. Derudover uddeles go-cards på byens caféer, da forvaltningen tidligere har haft gode erfaringer med at få budskaber ud via go-cards. Økonomien for kampagnen er indeholdt i det nuværende budget.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

d. Opfølgning på orientering om posedispenser
Miljø- og Trafikudvalget fik den 4. marts forelagt et meddelelsespunkt om udlevering af bioposer. Udvalget spurgte i den forbindelse til, dels om supermarkeder gerne vil udlevere poser til madaffald, dels hvornår der bliver opstillet dispensere i gårdene.

For så vidt angår opstilling af dispensere i gårde,forventer forvaltningen, at udrulning af dispensere kan begynde i september 2024 og være afsluttet ved udgangen af 2024. Forvaltningen har indgået aftale med Treco A/S om produktion og levering af dispensere til madaffaldsposerne. Indtil dispenserne er klar, skal borgerne i etageboliger fortsat anskaffe sig poserne enten på genbrugsstationen, på biblioteket, i KU.BE eller på rådhuset. Desuden kan viceværter og andre affaldsansvarlige bestille poser til levering til hele ejendommen via kommunens selvbetjeningsløsning. Villaer og rækkehuse får nye poser ved at binde en pose fast på madaffaldsbeholderen. Denne metode kan ikke bruges i etageejendomme, hvor der er mange beboere, der benytter samme beholder.

For så vidt angår uddeling af bioposer i dagligvareforretninger, har forvaltningen tidligere fravalgt dette, da det vil medføre en stor administrativ byrde at servicere de dagligvareforretninger, der måtte ønske at deltage i en ordning for uddeling af gratis poser til de af deres kunder, der bor i Frederiksberg Kommune.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

e. Orientering om opsætning af kameraer
Orientering er vedlagt som bilag.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

f. Orientering om høringssvar til Miljøstyrelsen
Miljøstyrelsen har den 29. februar 2024 udsendt tre udkast til bekendtgørelser omhandlende håndtering af bygge- og anlægsaffald: "Bekendtgørelse om håndtering af affald og materialer fra bygge- og nedrivningsarbejde", "Bekendtgørelse om uddannelse til miljø- og ressourcekoordinator og ressourceansvarlig" samt "Bekendtgørelse om kvalitetsledelsessystemer for autoriserede nedrivningsvirksomheder og regi-strering af kontrolorganer på nedrivningsområdet". Forvaltningen har på den baggrund været i dialog med KL om deres høringssvar. KLs høringssvar dækker ikke fyldestgørende forvaltningens bemærkninger til de tre bekendtgørelser - og forvaltningen har på den baggrund udarbejdet og indsendt vedlagte høringssvar, som udvalget herved får til orientering.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

g. Ændring af skiltning ved ladepladser
Forvaltningen har modtaget henvendelser fra borgere og flere lade-operatører med ønske om at indføre krav om opladning ved ladestandere på offentlig vej i Frederiksberg Kommune. Senest er ønsket kommet i forbindelse med det seneste udbud af ladestandere, hvor operatører har efterspurgt denne restriktion ved pladserne. Københavns Kommune er netop ved at indføre krav om opladning ved nye ladepladser og udskifter løbende skiltningen ved eksisterende ladepladser.

Forvaltningen har kigget på muligheden for at indføre krav om opladning i Frederiksberg Kommune, og hvordan en justering af skiltene kan se ud. Udover at indføre krav om opladning, giver udskiftning af tavlerne også mulighed for at justere forhold, som har vist sig mere hensigtsmæssige. Hertil kan eksempelvis nævnes indførelse af "øvrig tid p-zone", som efter indførelse af betaling for elbiler giver en mere korrekt anvisning af de generelle bestemmelser for parkering uden for den lokale tidsrestriktion. Dertil er det forvaltningens vurdering, at kravet om opladning vil være med til at sikre, at ladepladser i højere grad anvendes til opladning og ikke alene gratis parkering for elbiler i perioderne med tidsbegrænsning. Forvaltningen har forelagt tavlernes udformning for politiet, der har tilkendegivet at kunne give samtykke til denne skiltning. Tavlens udformning er gengivet i bilagsmateriale.

Med den nye skiltning vil følgende være gældende:

- Krav om opladning i dagtimer på hverdage (8-19) og lørdage (9-19) med 3-timers tidsbegrænsning
- Øvrig tid gælder parkering for elbiler og plug-in hybridbiler uden krav om opladning og uden tidsbegrænsning + pladserne er omfattet af p-zonen.

Med denne skiltning indføres krav om opladning jf. de gældende bekendtgørelser. Dertil har forvaltningen taget hensyn til, at skiltningen på tværs af kommunegrænsen ikke skal variere for meget, og at der samtidig sker så få ændringer til den skiltning, som allerede i dag er gældende ved ladepladser i Frederiksberg Kommune.

Forvaltningen planlægger at udskifte tavlerne og dermed indføre den nye restriktion i løbet af 2024. Omkostningen til udskiftning af tavlerne kan afholdes inden for eksisterende budget. Desuden planlægges en karensperiode på 14 dage for uddeling af afgifter for manglende opladning for at hjælpe parkanter med at vende sig til den nye restriktion ved pladserne.

Miljø- og Trafikudvalget tog orientering til efterretning og ønskede yderligere oplysninger.

h. Orientering om virksomheders mulighed for brug af husholdningers affaldsbeholdere
På baggrund af en henvendelse til udvalgsmedlem Freja Fokdal orienteres om baggrunden for, at mindre virksomheder ikke kan benytte samme affaldsbeholdere som husholdninger placeret i samme gård for så vidt angår restaffald. Forvaltningen havde oprindeligt en ambition om, at erhvervet kunne benytte de samme beholdere som beboerne i gårdene, men af flere årsager har dette ikke været praktisk muligt.

Formålet med den nye lovgivning er at gøre det så gennemsigtigt som muligt, hvad trækket på affaldsordningerne er fra henholdsvis borgere og virksomheder. Der er i lovgivningen ikke vedtaget en bagatelgrænse for mængden af den enkelte virksomheds *restaffald*.

I forhold til *genanvendeligt affald* gives der mulighed for, at virksomheder, der i art og mængde har genanvendeligt affald svarende til en husholdning, gerne må benytte de samme beholdere som private husholdninger. Virksomheder, der benytter denne mulighed, skal dog stadig afregne til markedspriser direkte med den kommunale indsamlingsordning.

Forvaltningen arbejder på at få reduceret kapaciteten til restaffald mest muligt, efterhånden som der indgås aftaler med erhverv om en indsamlingsordning for restaffald. Aftaleindgåelsen er en god anledning til at få gennemgået beholderløsningerne for hele ejendommen og få tilpasset kapaciteten bedst muligt. De nye aftaler fører derfor ikke nødvendigvis til, at ejendommen samlet set får mere kapacitet til restaffald. De kan til gengæld opleve, at der kommer flere små beholdere frem for få store.

Den lovgivningsmæssige baggrund:

- Med den nationale Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi (2020 og 2022) lægges op til en øget liberalisering af markedet. Virksomheder kan ikke længere pålægges at benytte den kommunale indsamlingsordning, og hvis kommunerne fortsat vil tilbyde affaldsindsamling fra virksomheder, skal dette ske til markedspriser. På denne måde får virksomheder ikke fordel af, at kommunen allerede indsamler affald fra husholdninger. På Frederiksberg betyder det i praksis, at der lægges 15 procent oveni den pris, som de private husholdninger betaler (jf. affaldsgebyrsag).
- Med den nye lovgivning for erhvervsaffald skal virksomheder altså afregne direkte med den renovatør, der indsamler deres affald. Hidtil har de fleste virksomheder på Frederiksberg afregnet deres affaldsindsamling direkte med deres udlejer.
- Med den nationale Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi (august 2022) er det også hensigten, at der skal føres bedre tilsyn med erhvervets kildesortering af genanvendeligt affald. Tilsyn udføres i praksis ved en affaldsgennemgang, hvor enten kommunal eller statslig myndighed ser på affaldet i virksomhedens affaldsbeholder for at konstatere, om der er sorteret korrekt.

Forvaltningen vurderer således, at selvstændige beholdere er den bedste måde at sikre en gennemsigtig service af både husholdninger og erhverv - og samtidig giver det mest retvisende billede af, hvor meget restaffald de enkelte virksomheder og private husholdninger producerer.

Hvis virksomheder og private husholdninger fortsat skal kunne dele restaffaldsbeholdere, vil det medføre et tungt administrativt system, hvor forskellige virksomhedstypers træk på husholdningernes beholdere skal beregnes ud fra fastsatte procentsatser. Der findes ikke nogle vurderingskriterier for, hvad de forskellige virksomhedsbrancher vurderes at genere af restaffald, som forvaltningen kan skele til. Derudover vil det stille krav til kommunens nuværende faktureringss- og affaldssystemer, som de ikke p.t. kan leve op til.

Miljø- og Trafikudvalget tog orientering til efterretning og spurgte, hvorfor der forelægges sager for udvalget på baggrund af de indkomne bemærkninger.

i. Orientering om det videre arbejde med de to ikke-valgte pilotprojekter fra Borgersamling om bæredygtigt forbrug
Kommunalbestyrelsen anmodede den 4. december 2023 i forbindelse med behandlingen af "Beslutning af pilotprojekt – Borgersamling om bæredygtigt forbrug" om, at de to pilotprojekter, der ikke blev besluttet med sagen skulle indarbejdes i forslaget til en kommende disponering af klimapuljen. I sagen om disponering af klimapuljen, der behandles på dette møde, er de to projekter dog ikke medtaget, da forvaltningen i stedet indarbejder projekterne i GOE-projektet (grøn omstilling i etageboliger) og øvrige indsatser indenfor eksisterende budget.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

j. Afgørelse fra Planklagenævnet i forhold til totalrenovering af legeplads på Egernvej
Frederiksberg Kommunes traf den 15. november 2022 afgørelse om, at opførelse af en lege- og motionsplads på ejendommen Egernvej 888B, 2000 Frederiksberg er i overensstemmelse med lokalplan nr. 193 med bevarende bestemmelser for Fuglebakkebebyggelsen.

En nabo til legepladsen har klaget over afgørelsen til Planklagenævnet.

Planklagenævnet har i sin afgørelse behandlet følgende spørgsmål:

- Om forholdet er umiddelbart tilladt efter lokalplanen, jf. planlovens § 18, eller kræver dispensation fra lokalplanens § 7.4.
- Om reglerne om partshøring er overholdt, jf. forvaltningslovens § 19.

Planklagenævnet finder, at det er i overensstemmelse med lokalplanens § 7.4 at etablere en offentligt tilgængelig lege- og motionsplads med lege-og motionsredskaber.

Planklagenævnet finder desuden, at den del af bestemmelsen, som fastsætter, at mindre bygninger og anlæg til områdets funktion samt terrænforhold skal underordne sig den parkmæssige karakter, ikke har den fornødne klarhed og præcision til, at den kan håndhæves af kommunen. Nævnet lægger herved vægt på, at det er uklart, hvornår en bygning eller et anlæg underordner sig den parkmæssige karakter.

Fortolkningen af bestemmelsen vil således i høj grad bero på en skønsmæssig vurdering, og der vil derfor kunne være tvivl om, hvorvidt bestemmelsen er overholdt eller ej.

Planklagenævnet finder på den baggrund, at forholdet er i overensstemmelse med lokalplanens 7.4, og derfor ikke kræver dispensation, jf. planlovens § 19.

Planklagenævnet finder efter en konkret vurdering, at kommunens indirekte afgørelse om, at lege- og motionspladsen er i overensstemmelse med lokalplanens § 7.4, ikke lider af en væsentlig retlig mangel, uanset om kommunen havde pligt til at gennemføre en partshøring af klageren eller ej. Nævnet lægger herved vægt på, at det ansøgte er umiddelbart tilladt efter lokalplanen, og at kommunen derfor ikke ville have kunne træffe en anden afgørelse i sagen. En ophævelse og hjemvisning af kommunens afgørelse vil derfor ikke kunne føre til et andet resultat.

Planklagenævnet finder herefter ikke anledning til at tage stilling til, om klageren er part i sagen.

Forvaltningen gør ikke yderligere i sagen.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

k. Aflysning af søndagsloppetorv grundet for få bookinger
Kommunalbestyrelsen besluttede den 28. august 2023, at der skal gennemføres søndagsloppetorv som en forsøgsordning på udvalgte søndage for at undersøge interessen herfor blandt stadeholdere, besøgende og de omkringliggende virksomheder. Dette er planlagt i forårssæsonen 2024. Forvaltningen har annonceret søndagsloppetorvet i FrederiksbergLiv og på kommunens Facebookside.

Der er imidlertid booket så få stader til de udbudte søndagsloppetorv, at det ikke er økonomisk forsvarligt at gennemføre forsøgsordningen. Søndagsloppetorvene i 2024 aflyses derfor nu, så stadeholdere og besøgende kan orienteres i rimelig tid.
Der er udbudt 66 stader pr. søndag, et lavere antal end om lørdagen, da Frederik VI's Alle ikke tages i brug om søndagen. Der er udbudt loppetorv syv søndage i sæsonen, og den 20. marts var der booket 48 stader i alt til hele sæsonen. På dette tidspunkt var en stor del af staderne til lørdagsloppetorvet booket.

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen til efterretning.

Bilag

e. Orientering om opsætning af kameraer

f. Orientering om høringssvar til Miljøstyrelsen

g. Ændring af skiltning ved ladepladser

Punkt 33: Tilpasning af busnettet til Sydhavnsmetroen

13.05.16-G01-10-23

Resume

I 2024 åbner metroen til Sydhavn, hvilket vil have betydning for passagernes rejsemønstre, da mange vil vælge at benytte metroen i stedet for bussen. Derfor er det nødvendigt at tilpasse busserne, så der ikke kører højfrekvente busser, hvor metroen kommer til at betjene passagerne. Ydermere vil åbningen af metroen give en merudgift i busdriften på grund af manglende passagerindtægter i busserne. Denne forsøges dækket ved forslag i reduktioner i driften på andre buslinjer. Der gives i sagen en status på de øvrige kommuners behandling af reduktionerne på busdriften, og forvaltning indstiller reduktioner på linje 7A og 9A til udvalgets godkendelse.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at Frederiksberg Kommunes trafikbestillingen til Movia omfatter en reduktion på linje 7A fra 9 til 8 afgange i timen i dagtimerne og en reduktion fra 7-8-minutters drift til 10 minutters drift på linje 9A

Sagsfremstilling

Magistraten sendte den 11. marts 2024 sagen retur til Miljø- og Trafikudvalget. For at fremme overskueligheden af sagen har forvaltningen udarbejdet en ny sag, idet den gamle sag er vedlagt som bilag. Der er samtidig justeret i tabellen i sagens økonomiafsnit, idet der ved en fejl optrådte uoverensstemmelse mellem denne og tabellen i sagsfremstillingen.

Åbning af metro til Sydhavn
Udvalget blev i august 2023 orienteret om, at busnettet skal tilrettes, når sydhavnsmetroen åbner. Tilpasning af busnettet sker for at skabe den bedste sammenhæng i den kollektive trafik og for at undgå, at højfrekvente busser kører parallelt med metroen. Herudover besluttede udvalget på møde den 5. februar 2024 at udskyde udbud af linje 9A for at give plads til en mulig justering af linjen i forbindelse med åbning af metroen til Sydhavn.

Som følge af metroens åbning vil den primære ændring være, at linje 7A i fremtiden vil have endestation ved Københavns Hovedbanegård. Strækningen mellem Hovedbanegården og København Syd vil blive erstattet af en lavere frekvent linje 17. Det vil for passagerne på Frederiksberg betyde, at disse ikke længere kan tage linje 7A direkte fra Frederiksberg til Sydhavn. Metroen vil dog give et nyt og bedre alternativ.

Derudover vil linje 18 blive delt ved Valby Station. Linje 18 vil fortsat køre nord for Valby Station gennem Frederiksberg, og syd for Valby Station vil strækningen blive betjent af en linje 8A. Herudover indstiller Københavns Kommune, at linje 1A omlægges, så den kører til København Syd Station og videre ad Sjælør Boulevard. Det betyder for Frederiksberg Kommune, at linje 1A bliver dyrere, men at linje 4A bliver billigere, hvilket samlet set giver en besparelse til Frederiksberg på 0,5 mio. kr. Der vil være en mindre engangskompensation på omkring 0,2 mio. kr.

Økonomiske konsekvenser for busdriften
Sydhavnsmetroen åbner i sommeren 2024, hvor det planlægges at lade de nuværende busser køre i en overgangsperiode. Det nye busnet vil træde i kraft i slutningen af oktober 2024. Med den nye metrostrækning vil mange buspassagerer skifte til metroen, hvilket vil betyde et indtægtstab i busdriften. Den samlede forventede ekstraudgift for Frederiksberg Kommune vil - med de nuværende scenarier og med besparelsen i forhold til linje 1A - være på omkring 4,7 mio. kr. årligt. For Frederiksberg forventes en ekstraudgift i 2024 på omkring 2,3 mio. kr. Der vil ydermere komme en operatørkompensation for opsigelse af de nuværende kontrakter. Dette er et engangsbeløb, og Frederiksberg Kommunes andel vil være omkring 2,2 mio. kr. og 2,4 mio. kr. med kompensationen på linje 1A i 2024. Dette vil blive endeligt beregnet, når Movia kender alle forudsætninger.

For at imødekomme denne ekstra driftsudgift har forvaltningen sammen med Movia genberegnet de kommende udgifter i forbindelse med omstilling til elbusser samt undersøgt mulige tilretninger af det nuværende busnet.

Hvad angår udgiften til elbusser, vurderer Movia med de nuværende erfaringer, at udgiften på Frederiksberg bliver mindre end først forudsat. Der er på nuværende tidspunkt fra 2026 og frem afsat 4,8 mio. kr. årligt i klimafonden til driften af

elbusser. Movia vurderer, at denne udgift vil være omkring 2,5 mio. kr. Det betyder, at der af de afsatte klimafondsmidler kan findes omkring 2,3 mio. kr. om året til at dække den ekstra udgift fra åbningen af Sydhavnsmetroen.

Der er ydermere afsat midler til at kompensere operatørerne for at opsige kontrakter før tid i forbindelse med omstillingen til elbusser. Disse bliver også betydeligt mindre end forudsat, og Movia vurderer derfor, at de allerede afsatte midler vil kunne dække den kompensation, Frederiksberg Kommune skal betale i forbindelse med Sydhavnsmetroen.

Samlet set skal der derfor, ud af den samlede merudgift på 4,7 mio. kr., findes omkring 2,4 mio. kr. til at dække den ekstra årlige driftsudgift. De nævnte tal er baseret på modelberegninger for passagerprognoserne og er derfor alle behæftet med en vis usikkerhed. Forvaltningen har sammen med Movia og de øvrige kommuner undersøgt forskellige muligheder for tilretninger i den nuværende busdrift og indstiller en reduktion af linje 7A og 9A.

Forvaltningen har i den tidligere sag også foreslået en mulig omlægning af linje 12. Som følge af forvaltningens videre dialog med de øvrige kommuner (siden denne sag blev forelagt første gang på mødet den 4. marts 2024) vurderer forvaltningen det ikke længere relevant at medtage linje 12 i forslag til besparelser i forhold til sydhavnsmetroen. Det tidligere forslag om justering på linje 12 vil give en besparelse for Frederiksberg Kommune og en mindre besparelse for Rødovre Kommune. Til gengæld vil en ændring af linjeføringen på linje 12 give en fast udgift til Københavns Kommune på 0,8 mio. kr. om året samt en engangskompensation til de tre kommuner på henholdsvis 0,2 mio. kr. til Frederiksberg, 1,6 mio. kr. til København og 0,2 mio. kr. til Rødovre Kommune. Københavns Kommune har derfor udtrykt deres bekymring ved den ekstra udgift og indstiller som nævnt ovenfor en reduktion af antallet af afgange på linje 9A - og ikke en ændring af linje 12.

Buslinje	**Foreslået justering**	**Årlig driftsbesparelse**	**Engangskompensation**	**Der skal skabes enighed med følgende kommuner:**
7A	Justere frekvensen fra 9 afgange i timen i dagtimerne til 8 afgange i timen.	0,7 mio. kr.	0,5 mio. kr.	København og Rødovre
9A	Justere frekvensen på linje 9A i dagtimerne mandag-lørdag fra 7-8 minutters drift til 10-minutters drift. Bussen vil således ikke længere være en A-bus.	1,9 mio. kr.	0,3 mio. kr.	København, Rødovre, Brøndby og Glostrup

Linjeføringerne og forslagene til justering er beskrevet nærmere i vedlagte bilag.

Status på dialog med de øvrige kommuner
Siden udvalgets sidste behandling af sagen er der afholdt dialogmøde med de øvrige kommuner og Movia, og udvalget får derfor her en opdateret status på processen omkring besparelserne i forhold til tilpasningen af busdriften til åbningen af Sydhavnsmetroen.

Åbningen af Sydhavnsmetroen giver ikke kun en ekstra udgift til busdriften for Frederiksberg og København, men også for de omkringliggende kommuner. Dette skyldes, at busserne kører på tværs af kommunerne, og når der kommer færre passagerer på én del af ruten, påvirker det økonomien på hele linjen. Det betyder, at der ud over Frederiksberg er flere kommuner, der lige nu ser ind i en ekstra regning på busdriften og derfor kigger på, hvor der kan findes en besparelse.

<u>7A</u>

I dialogen med Movia og de øvrige kommuner er der på nuværende tidspunkt enighed blandt kommunerne om at justere på frekvensen på linje 7A, da denne også giver en besparelse for Københavns Kommune og for Rødovre Kommune.

9A
Derudover er der fra de øvrige kommuner på linje 9A (København, Rødovre, Brøndby og Glostrup kommuner) opbakning til at finde en besparelse på linje 9A. Der er i Glostrup og Brøndby nu truffet politisk beslutning om en reduktion på linje 9A. I Københavns Kommune bliver sagen forelagt i Økonomiudvalget den 9. april, hvor indstillingen om en reduktion af driften på linje 9A indstilles. Det samme gør sig gældende i Rødovre Kommune, hvor sagen forelægges i Teknik og Miljøudvalget den 16. april. Linjen kører i dag med 7-8-minutters drift og vil med den foreslåede reduktion køre med 10 minutters drift. Det vil være en forringelse for brugerne, idet brugerne kan opleve en lidt lavere frekvens, idet brugerne har den viden, at A-busserne kører tit. Men sat over for den besparelse, som kommunerne opnår, ønsker de øvrige kommuner at gå videre med denne besparelse. Det skal bemærkes, at med de kommende udbud, herunder linje 9A, har bestyrelsen i Movia besluttet, at den røde farve på A-busserne forsvinder. Der vil i fremtiden dermed ikke være lige så stor visuel forskel på A-busserne og bybusserne, som der er i dag. Ligeledes er linje 9A den af A-busserne på Frederiksberg, der har den laveste selvfinansieringsgrad, som er den andel af billetindtægterne, der dækker udgifterne. Her er den mere sammenlignelig med flere af de øvrige bybuslinje; 18, 31 og 68.

Linje 9A skal i udbud og overgår til elbusser fra ultimo marts 2026. Hvis der skal opnås en besparelse på linjen ved at nedsætte frekvensen, skal det derfor besluttes med trafikbestillingen i april 2024. Der vil ikke være økonomisk insitament til at beslutte en besparelse på linjen senere i forbindelse med budget 2025, idet linjen her vil være overgået til nyt udbud.

Hvis det fulde beløb for kompensation for den ekstra udgift, der kommer med åbningen af Sydhavnsmetroen, skal findes - og dette skal ske i enighed med de øvrige kommuner - vil det dermed være mest hensigtsmæssigt at arbejde videre med reduktioner på linje 7A og 9A.

For at nå en tilpasning i slutningen af 2024 gennemføres en ekstra trafikbestilling, hvor kommunerne skal indgive deres bestilling inden 30. april 2024.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
Med åbningen af metroen til Sydhavn er der behov for at justere i busdriften for at skabe det mest optimale kollektive trafiktilbud, hvor der ikke kører A-busser "ovenpå metroen". Her justeres som udgangspunkt linje 7A og linje 18 til Sydhavnsmetroen. Derudover kommer en merudgift som følge af metroens åbning, og der er derfor behov for at tilpasse busnettet yderligere. Forvaltningen vurderer, at de foreslåede justeringer vil have betydning for det samlede busnet og betyde serviceforringelse af busdriften, men at justeringerne samtidige er nødvendige.

Forvaltningen vurderer, at det vil være muligt at kigge yderligere på linje 7A, da linjen kører i både København, Rødovre og Frederiksberg, og da linjen i forvejen skal ændres, idet den kører, hvor Sydhavnsmetroen åbner og derfor bliver påvirket af åbningen. Forvaltningen vurderer, at en ændring fra 9 til 8 afgange i timen har en betydning for brugerne, men det vurderes tillige, at en buslinje med 8 afgange i timen fortsat vil være en buslinje, hvor brugerne ikke behøver at planlægge deres tur, men kan komme fra metroen på f.eks. Frederiksberg Allé eller ud af Zoologisk Have og forvente, at der kommer en bus inden for de næste 7-8 minutter. Forvaltningen anbefaler derfor, at der arbejdes videre med reduktioner på linje 7A, der vil give en besparelse på 0,7 mio. kr. årligt ved fuld udmøntning.

Linje 9A er den A-bus, der har færrest passagerer, og en justering fra 7-8-minutters drift til 10-minutters drift vil give en besparelse for alle involverede kommuner. Forvaltningen vurderer, at 10-minutters drift fortsat er en god betjening med fortsat høj service på strækningen ad Peter Bangs Vej, Smallegade og Gammel Kongevej, hvor bussen ydermere suppleres af linje 31. En justering, som beskrevet ovenfor vil ved fuld implementering give en besparelse på 1,9 mio. kr. årligt. Linje 9A vil, hvis den justeres som foreslået, ikke længere have "A-betegnelsen".

Baseret på den igangværende dialog og proces i de øvrige kommuner, vurderer forvaltningen ikke, at en tilpasning af linje 12, som tidligere foreslået, er relevant at gå videre med i forhold til en besparelse som følge af sydhavnsmetroen.

Økonomi

Busdriften vil med åbningen af sydhavnsmetroen blive dyrere, da der vil komme færre passagerindtægter i busserne. Med tilretningen af busserne forventer Movia, at der for Frederiksberg vil komme en ekstra udgift på omkring 4,7 mio. kr. årligt inkl. besparelsen i forhold til linje 1A.

Midler i klimafonden kan dække de 2,3 mio. kr. af udgiften, så samlet set skal der findes mellem 2,6 og 2,9 mio. kr. til at dække den ekstra årlige driftsudgift.

Herudover er der afsat midler til at kompensere operatørerne for at opsige kontrakter før tid i forbindelse med omstillingen til elbusser. Denne kompensation bliver betydeligt mindre end forudsat, og det vurderes derfor, at de afsatte

midler vil kunne dække den engangskompensation, som Frederiksberg Kommune skal betale i forbindelse med Sydhavnsmetroen.

Af skemaet herunder fremgår de besparelser som forvaltningen indstiller, som følge af de i sagen foreslåede ændringer:

Buslinje	Årlig driftsbesparelse	Engangskompensation
7A	0,7 mio. kr.	0,5 mio. kr.
9A	1,9 mio. kr.	0,3 mio. kr.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen

Historik

Indstilling 4. marts 2024, pkt. 29:
By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,
at forvaltningen får mandat til at arbejde videre med Movia og de berørte kommuner om at gennemføre reduktioner i driften på linje 7A og på linje 9A eller alternativt på linje 12 for at kompensere for udgiften ved åbningen af Sydhavnsmetroen, idet udvalget forlægges de konkrete besparelser og linjeføringer til orientering på udvalgsmødet den 8. april 2024.

Indstilling 11. marts 2024, pkt. 68:
Miljø- og Trafikudvalget indstiller,
at forvaltningen får mandat til at arbejde videre med Movia og de berørte kommuner om at gennemføre reduktioner i driften på linje 7A og på linje 12 for at kompensere for udgiften ved åbningen af Sydhavnsmetroen, idet udvalget forlægges de konkrete besparelser og linjeføringer til orientering på udvalgsmødet den 8. april 2024.

Miljø- og Trafikudvalget ønskede desuden, at der i forbindelse med de kommende budgetforhandlinger ses på kollektiv trafik på det vestlige Frederiksberg.

Beslutning fra Magistraten 2022-25, 11. marts 2024, pkt. 68:
Magistraten sendte sagen retur til Miljø- og Trafikudvalget.

Bilag

Tidligere sag MAG 110324.pdf

Beskrivelse af justering af buslinjer som følge af åbning af Sydhavnsmetroen

Frederiksberg kollektiv trafik 2023

Punkt 34: Licens til elbiler

05.09.02-G01-2-23

Resume

I forbindelse med drøftelserne og indgåelse af ny aftale om justering af parkeringsordningen blev forvaltningen efterfølgende bedt om at undersøge muligheden for en yderligere miljødifferencering på pendlerlicenser for elbiler.

Beslutning

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Malte Mathies Løcke, Ruben Kidde og Freja Fokdal) indstiller,
1. en yderligere miljødifferentiering for elbiler på pendlerlicens med en 50% reduktion,
2. en yderligere miljødifferentiering for elbiler på "beboer med firmabil" med en 50% reduktion,
3. en yderligere miljødifferentiering for elbiler på erhvervslicens med en 50% reduktion,
4. at forventede mindreindtægter på anslået 1,2 mio. kr. i 2024 håndteres indenfor Miljø- og Trafikudvalget ramme via kompenserende besparelser jf. økonomiafsnittet og/eller mindreforbrug og
5. at håndtering af mindreindtægter fra 2025 og frem indgår i 1. finansielle orientering om Budget 2025.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard) stemte imod, idet mindretallet ønsker, at pendlerlicensen skal være på samme niveau som en parkeringslicens for borgere på Frederiksberg.

Indstilling

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Malte Mathies Løcke, Ruben Kidde og Freja Fokdal) indstiller,

1. en yderligere miljødifferentiering for elbiler på pendlerlicens med en 50% reduktion,
2. en yderligere miljødifferentiering for elbiler på "beboer med firmabil" med en 50% reduktion,
3. en yderligere miljødifferentiering for elbiler på erhvervslicens med en 50% reduktion,
4. at forventede mindreindtægter på anslået 1,2 mio. kr. i 2024 håndteres indenfor Miljø- og Trafikudvalget ramme via kompenserende besparelser jf. økonomiafsnittet og/eller mindreforbrug og
5. at håndtering af mindreindtægter fra 2025 og frem indgår i 1. finansielle orientering om Budget 2025.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard) stemte imod, idet mindretallet ønsker, at pendlerlicensen skal være på samme niveau som en parkeringslicens for borgere på Frederiksberg.

Sagsfremstilling

Magistraten tilbagesendte den 15. januar 2024 sagen til fornyet behandling i Miljø- og Trafikudvalget, idet Magistraten anmodede om, at forvaltningen redegør for forskellen mellem de tidligere regler, der gjorde det gratis at parkere sin elbil og de nuværende, der ikke vurderes at give mulighed for at nedsætte prisen til 50 kr. Forvaltningen blev samtidig anmodet om at uddybe argumentet om incitament til at anvende andre transportformer.

Indtil den 1. oktober 2023 var elbiler og plugin-hybridbiler undtaget for kravet om betalingsparkering (herunder parkeringslicens). I forhold til prisfastsættelse af licens og betalingsparkering har elbiler og plugin-hybridbiler helt været undtaget og dermed ikke omfattet af parkeringsbekendtgørelsen, herunder parkeringsbekendtgørelsens §11.

Siden den 1. oktober 2023 har køretøjstypen ikke længere været undtaget krav om licens og betalingsparkering, hvorfor de i modsætning til før den 1. oktober 2023 har været omfattet af bestemmelserne i bekendtgørelse om parkering på offentlige veje, herunder bekendtgørelsens §11.

§11 tilsiger, at vejmyndigheden kan udstede yderligere licenser til varetagelse af trafikale hensyn og mobilitetshensyn i det omfang, licensen ikke er reguleret i §§ 8-10.

En prisfastsættelse til 50 kr. vil efter forvaltningens vurdering ikke være i overensstemmelse med bekendtgørelsens §11, uanset om forslaget var indgået i den oprindelige aftale eller som nu efterfølgende. Dette baseres bl.a. på, at en så lav prisfastsætte ikke giver incitament til f.eks. anvendelse af kollektivtrafik, idet en så lav prisfastsættelse helt fjerner incitamentet for at benytte andre transportformer.

Siden indførelsen af justeringerne den 1. oktober er belægningsgraden i byen faldet i bl.a. randzoneområderne. Eksempelvis er belægningen i Rahbeks-kvarteret faldet med over 10 pct. Med en prisfastsættelse på 50 kr. vil pendlere, der bor tæt på Frederiksberg, dels benytte bilen til pendling, dels i højere grad forventes at benytte og parkere bilen på Frederiksberg i forbindelse med ærinder i København. For eksempel vil en medarbejder bosiddende i Valby, der nu tager

cyklen, kunne anskaffe sig en pendlerlicens og anvende bilen ved ærinde i København, da man kan parkere frit. Kun én parkering om måneden vil svare til udgiften for en elbilslicens.

Det er en forudsætning for betalingsparkering og licenser, der er udsendt i medfør af bekendtgørelsens § 11, at de varetager trafikale hensyn. En så lav prisfastsættelse vurderes ikke at opfylde kravet om dette hensyn.

På nuværende tidspunkt eksisterer muligheden for at bestille pendlerlicensdage og måneder. Prisen for en pendlerlicens "dag" svarer til, at det kan betale sig med en pendlerlicens "måned" efter dag nr. 13. Ved indførelse af en prisfastsættelse på 50 kr. svarer det til, at en pendlerlicens "dag" skal prisfastsættes til 4,16 kr. Dermed vurderes behovet for denne kategori at bortfalde, ligesom incitamentet for at overveje transportmåde bortfalder, da man automatisk vil bestille for en måned. Man vil derfor automatisk tage bilen hver dag.

Det er derfor forvaltningens fortsatte vurdering, at prisfastsættelse til under 300 kr. ikke varetager trafikale hensyn, men derimod er trængselsfremmende og vil øge antallet af parkeringer på Frederiksberg, også parkeringer uden ærinde. En prisfastsættelse på 300 kr. vil være trængselsneutralt, men fortsat give incitament for omstilling til et mere grønt transportmiddel.

Forventede mindreindtægter jf. indstillingspind 4
Forvaltningen er siden sagens behandling den 15. januar blevet klogere på de forventede mindreindtægter jf. indstillingspind 4. Den forventede mindreindtægt forventes at være 0,6 mio. kr. i 2024 og 1,2 mio. kr. fra 2025 og frem. Udvalget skal ifm. 1. forventede regnskab for 2024 anvise konkrete håndteringsmuligheder af indtægtstabet inklusiv servicerammereduktion. Håndtering af den flerårige effekt vil indgå i 1. finansielle orientering.

Sagsfremstilling af 15. januar 2024
Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 30. oktober 2023 sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at supplere sagen med de økonomiske konsekvenser ved at nedsætte prisen på elbiler for pendlere, erhvervslicenser og firmabiler til samme niveau som beboere på Frederiksberg.

Det er forvaltningens vurdering, at en prisfastsættelse på 50 kr. for elbiler på pendlerlicens, "beboer med firmabil" og erhvervslicens vil være en trængselsfremmende prisfastsættelse fremfor trængselsreducerende foranstaltning. Det er dermed i strid med formålet for betalingsparkering jf. parkeringsbekendtgørelse § 11.

Helt overordnet må en prisfastsættelse definere om bestemmelsen overholdes og dermed varetager "trafikal hensyn og mobilitetshensyn", dvs. være trængselsreducerende. Dette anses som et krav før en evt. fremmende foranstaltning for grøn omstilling. Med indførsel af betalingsparkering for elbiler, vurderes en prisfastsættelse på mere end 50% reduktion af nuværende prisniveau på de pågældende licenstyper at værende trængselsfremmende og dermed i strid med parkeringsbekendtgørelsen.

Såfremt udvalget vælger at beslutte en prisfastsættelse til 50 kr., vurderes de økonomiske konsekvenser at være en nedgang i parkeringsomsætningen i 2024 og frem - svarende til mellem 1,2 - 2,5 mio. kr. Vurderingen er dog usikker og vil først kunne valideres nærmere efter 1. kvartal 2024, hvor effekten og konsekvenserne af justering af parkeringsordningen pr. 1. oktober har skabt data herfor.

Som angivet i økonomiafsnittet vil det konkrete indtægtstab i 2024 ved en indførelse af reducerede licenstyper skulle håndteres inden for Miljø- og Trafikudvalgets ramme via kompenserende besparelser eller mindreforbrug. Såfremt der ikke kan anvises mindreforbrug på andre områder, foreslår forvaltningen, at budgettet til henholdsvis vedligehold af vejbelysning og fortove reduceres. Konsekvensen heraf vil være risiko for flere defekte lamper, forringet kvalitet af fortovene, herunder øget risiko for erstatningssager.

Tidligere sagsfremstilling (30. oktober 2023)
Den 28. august 2023 besluttede et flertal i Kommunalbestyrelsen at justere parkeringsordningen med virkning fra 1. oktober 2023. I samme forbindelse blev forvaltningen bedt om en vurdering af mulighederne for og hensigtsmæssigheden i at differentiere pendlerlicenserne i forhold til elbiler. Med aftalen, der trådte i kraft den 1. oktober 2023, gælder de samme vilkår for elbiler som andre biler, idet elbiler har fået sin egen kategori under beboerlicensen.

Der vurderes at være tre licenstyper, hvor en miljødifferentiering er muligt og giver mening i forhold til fortsat at give et øget incitament for en omstilling af bilparken til en mere grøn profil:

- Pendlerlicens (alle typer): Denne kan erhverves, hvis man arbejder på Frederiksberg (600 kr. pr. måned/50 kr. pr. dag). Eventuel ny pris for elbiler ved justering: 300 kr. pr. måned/25 kr. pr. dag.
- Beboer med firmabil: Denne kan erhverves, hvis man bor på Frederiksberg og har en bil der kun må benyttes til erhverv (600 kr. pr. måned/50 kr. pr. dag). Eventuel ny pris for elbiler ved justering: 300 kr. pr. måned/25 kr. pr. dag.

- Erhvervslicens: Denne kan erhverves, hvis man har firma på Frederiksberg og køretøjet er indregistreret til virksomheden (1.500 kr. pr. år). Eventuel ny pris for elbiler ved justering: 750 kr. pr. år.

Hjemlen til at indføre miljødifferentiering på parkeringslicenser beskrives i bekendtgørelse om parkering på offentlige veje (§ 7). Det er forvaltningens vurdering, at der er hjemmel til en differentiering for elbiler for de ovenstående licenstyper.

Såfremt en yderligere miljødifferentiering vedtages, er det administrativt muligt at refundere erhvervslicenser, som er købt i forbindelse med indførelse af de nye parkeringsregler 1. oktober 2023. For pendlerlicenser og licenser til beboere med firmabil kan ikke-brugte måneder opsiges, refunderes og erhverves til ny pris.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at de foreslåede ændringer på 50% ikke vil have en direkte effekt på trængslen, men kan have en positiv effekt på en fortsat omstilling af bilparken for de brugere af byen, der er under ovennævnte kategorier. Forvaltningen vurderer, at der med en reduktion på mere end 50% vil være risiko for en underminering af parkeringsordningen pr. 1. oktober 2023 og at der potentielt vil kunne skabes øget trængsel.

Det er endvidere forvaltningens vurdering, at en evt. prisjustering kan gennemføres med 2 måneders varsel, og at der ikke er behov for informationskampagne, men at der blot kan oplyses herom ved ansøgning.

Økonomi

Såfremt det besluttes at nedsætte prisen på de anførte el-bil licenser, vil dette efter forvaltningens vurdering medføre et omsætningstab på anslået 0,8 - 1,6 mio. kr. fra 2024 og frem. Beløbet er behæftet med usikkerhed, da forvaltningen ikke har data på antallet af elbiler, der benytter de pågældende licenstyper, da disse hidtil har været gratis og derfor ikke er registreret særskilt. Omsætningstabet vil stige i takt med den grønne omstilling af bilparken. Forvaltningen vil løbende vende tilbage med en status på omstillingen af bilparken.

Indtægtsbudgettet for 2024 for betalingsparkering er i budget 2024 fastsat til 90 mio. kr. Dette niveau afspejler en vis risiko, da det tager udgangspunkt i det maksimale skøn for effekt af den nye parkeringsordning. Ordningen er som nævnt ovenfor trådt i kraft pr. 1. oktober 2023, hvorfor forvaltningen på nuværende tidspunkt ikke kan validere indtægtsskønnet. Den foreslåede reduktion af takster må på den baggrund antages at medføre mindreindtægter, der skal finansieres særskilt.

I 2024 forudsættes indtægtstabet ved en indførelse af reducerede licenstyper håndteret indenfor Miljø- og Trafikudvalget ramme via kompenserende besparelser eller mindreforbrug. Udvalget skal i forbindelse med 1. forventede regnskab for 2024 anvise konkrete håndteringsmuligheder af indtægtstab inklusiv servicerammeudfordring. Håndtering af den flerårige effekt vil indgå i 1. finansielle orientering for 2025. Omsætningstabet har ikke varig effekt på kommunens indtægter fra betalingsparkering, men vil påvirke servicerammen negativt, da indtægter fra betalingsparkering der ligger over 320 kr. pr. indbygger i kommunen (2020 p/l), afregnes 1:1 med staten.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten, kommunalbestyrelsen.

Historik

Indstilling 30. oktober 2023, pkt. 178:
By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at udvalget godkender en yderligere miljødifferentiering for elbiler på pendlerlicens med en 50% reduktion,
2. at udvalget godkender en yderligere miljødifferentiering for elbiler på "beboer med firmabil" med en 50% reduktion,
3. at udvalget godkender en yderligere miljødifferentiering for elbiler på erhvervslicens med en 50% reduktion,
4. at forventede mindreindtægter på anslået 1,2 mio. kr. i 2024 håndteres indenfor Miljø- og Trafikudvalget ramme via kompenserende besparelser og/eller mindreforbrug og
5. at håndtering af mindreindtægter fra 2025 og frem indgår i 1. finansielle orientering om Budget 2025.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 30. oktober 2023, pkt. 178:
Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at supplere sagen med de økonomiske konsekvenser ved at nedsætte prisen på elbiler for pendlere, erhvervslicenser og firmabiler til samme niveau

som beboere på Frederiksberg.

Indstilling 27. november 2023, pkt. 202:
By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at udvalget godkender en yderligere miljødifferentiering for elbiler på pendlerlicens med en 50% reduktion,
2. at udvalget godkender en yderligere miljødifferentiering for elbiler på "beboer med firmabil" med en 50% reduktion,
3. at udvalget godkender en yderligere miljødifferentiering for elbiler på erhvervslicens med en 50% reduktion,
4. at forventede mindreindtægter på anslået 1,2 mio. kr. i 2024 håndteres indenfor Miljø- og Trafikudvalget ramme via kompenserende besparelser jf. økonomiafsnittet og/eller mindreforbrug og
5. at håndtering af mindreindtægter fra 2025 og frem indgår i 1. finansielle orientering om Budget 2025.

Indstilling til Magistraten 15. januar 2024, pkt. 8:
Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Thyge Enevoldsen, Malte Mathies Løcke, Ruben Kidde og Freja Fokdal) indstiller,

1. en yderligere miljødifferentiering for elbiler på pendlerlicens med en 50% reduktion,
2. en yderligere miljødifferentiering for elbiler på "beboer med firmabil" med en 50% reduktion,
3. en yderligere miljødifferentiering for elbiler på erhvervslicens med en 50% reduktion,
4. at forventede mindreindtægter på anslået 1,2 mio. kr. i 2024 håndteres indenfor Miljø- og Trafikudvalget ramme via kompenserende besparelser jf. økonomiafsnittet og/eller mindreforbrug og
5. at håndtering af mindreindtægter fra 2025 og frem indgår i 1. finansielle orientering om Budget 2025.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard) stemte imod, idet mindretallet ønsker, at pendlerlicensen skal være på samme niveau som en parkeringslicens for borgere på Frederiksberg.

Beslutning fra Magistraten 15. januar 2025, pkt. 8:
Magistraten sendte sagen retur til Miljø-og Trafikudvalget efter drøftelse.

Punkt 35: Anvisning af besparelse til dækning af merudgift på Pladsen bag rådhuset

05.09.06-G01-1-19

Resume

I sagen anvises forslag til besparelser inden for Miljø- og Trafikudvalgets område til finansiering af merudgiften i 2024 og frem til renterne i leasingaftalen på pladsen bag rådhuset.

Beslutning

1. Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Anders Storgaard, Carina Høedt, Freja Fokdal, Ruben Kidde, Malte Mathies Løcke, og Thyge Enevoldsen) indstiller, at godkende forvaltningens besparelsesforslag beskrevet i scenarie 1, herunder at anvende et-årige midler, der søges overført fra 2023-2024, til håndtering af merudgiften i 2024.
Et mindretal (Jan E. Jørgensen) indstiller scenarie 2.

2. Et mindretal (Freja Fokdal, Ruben Kidde og Malte Mathies Løcke) indstiller at godkende forvaltningens forslag til besparelser fra 2025 som indstillet i tabel 3.
Et mindretal (Jan E. Jørgensen, Carina Høedt og Anders Storgaard) indstiller forvaltningens forslag til besparelser som indstillet i tabel 3, dog undtaget ændringen på buslinje 18, og ønsker den resterende del finansieres af usikkerhedspuljen.
Et andet mindretal (Thyge Enevoldsen) indstiller at godkende forvaltningens besparelser som indstillet i tabel 4.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at udvalget godkender forvaltningens besparelsesforslag beskrevet i scenarie 1 eller alternativt scenarie 2, herunder at anvende et-årige midler, der søges overført fra 2023-2024, til håndtering af merudgiften i 2024,
2. at udvalget godkender forvaltningens forslag til besparelser fra 2025 og frem til håndtering af den varige udfordring, herunder at der kan gennemføres besparelser i driften på linje 18, som indgår i den kommende busbestilling senest den 30. april.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen tiltrådte på mødet den 4. december Magistratens og Miljø- og Trafikudvalgets indstilling om, at den merudgift, der angår rentestigning på leasingaftalen på pladsen bag rådhuset, skal findes inden for udvalgets eget område, idet Miljø- og Trafikudvalget ønsker et grundigere oplyst beslutningsgrundlag for anvisning af besparelser i 2024. Sagen blev herefter sendt tilbage til udvalget.

Renteudviklingen og det varige budgetbehov
Af sagen 4. december fremgik, at finansieringsudfordringen i 2024 og frem udgjorde 4,2 mio. kr. svarende til merydelsen på et aktuelt lån med fast rente sammenholdt med udgiften ved den rente, der var gældende, da beslutningen om parkeringskælderen blev truffet i 2020. Det fastforrentede lån er optaget ultimo januar, og siden december 2023 er den faste rente faldet fra 4,4 pct til 3,625 pct.

Herudover forventes en P/L-fremskrivning fra 2025 og frem, som er det budget, hvorfra udgifterne til driften af de underjordiske kommunale parkeringsanlæg, herunder leasingudgiften, afholdes. P/L-fremskrivningen i de enkelte år kendes ikke endnu, men et konservativt skøn vil være en P/L-fremskrivning på 3%. Med udgangspunkt i en P/L-fremskrivning af budgettet på 3% fratrukket de kendte udgifter, ser merudgiften ud som i nedenstående tabel 1, og det betyder reelt, at det forventede merforbrug på puljen langsomt reduceres og alt andet lige går i plus i 2035.

Tabel 1: Merudgifter inkl. P/L-fremskrivning

P/L	1,03										
År	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Merudgift t.kr.	-2.107	-1.907	-1.701	-1.488	-1.269	-1.044	-812	-573	-327	-73	188

Kombineret med at budgettet løbende fremskrives, og at der frigives midler på det faste driftsbudget til p-kælderen fra 2024 og frem, som midlertidigt har været anvendt til færdiggørelsen af pladsen bag rådhuset, betyder rentefaldet, at

udgiften i 2024 udgør 2,7 mio. kr., men den varige udgift har en faldende profil. I 2025 udgør udgiften 2,1 mio. kr., i 2026 1,9 mio. kr. osv. jf. tabellen overfor. Fra og med 2029 kan udgiften håndteres via indtægterne fra ladestandere, der uddybes nedenfor.

Nærværende sag omhandler konkrete forslag til besparelser og håndteringsmuligheder i 2024 samt 2025 og frem.

Mulige områder for besparelser
Idet der skal findes finansiering til at dække merudgiften på renterne både på kort sigt i 2024 og på lang sigt (2025 og frem), har forvaltningen i den tidligere sag indledende peget på mulige besparelser på udvalgets område for at dække merudgifterne på følgende områder:

- Skilte og afmærkningskontoen
- Vedligehold af vejbelysningen
- Fortovsvedligehold
- Efterplantning af træer
- Pulje til grønne tiltag og mere bynatur

Forvaltningen har arbejdet videre med de mulige besparelser samt indtægter i 2024, som sammen med konsekvenser på de enkelte områder, beskrives nedenfor. Herudover er der siden sagens forrige behandling opstået nye muligheder for besparelser, således at en række af de ovenstående områder kan friholdes.

Indtægter for ladestandere
I forbindelse med udbud af ladestandere og lynladestandere har forvaltningen indgået fire koncessionsaftaler med operatører af ladeinfrastruktur. Aftalerne om almindelige ladestandere løber over 10 år og giver en årlig indtægt på 372.000 kr. Lynladere og lynladestation ved Skellet vil give en årlig indtægt på 939.000 kr. i 2025 og 15 år frem. I 2024 forventes en samlet indtægt på ca. 1,1 kr. afhængig af, hvornår p-kælderen bag rådhuset kan tages i brug. I 2025 og frem til 2033 vil der være en indtægt på 1,3 mio. I yderligere fem år frem vil der være en indtægt på 939.000 kr. Udvalget vil d. 15. april 2024 få forelagt en sag om indtægts- og udgiftsbevilling til udbud af ladeinfrastruktur. Da midlerne ikke er afsat til andet formål foreslås det, at midlerne bruges til dækning af en del af renteudgifterne for at reducere behovet for serviceforringelser af driften af byen.

Uforbrugte midler fra 2023 til indkøb af el-biler hos Frederiksberg Gartner- og Vejservice
Frederiksberg Gartner- og Vejservice er via Klimafonden blevet tildelt midler til udskiftning af fossilt drevne køretøjer. Frederiksberg Gartner- og Vejservice har på nuværende tidspunkt udskiftet en del køretøjer. Bl.a. er alle 3,5 t ladbiler skiftet til el-biler. Der udestår nu specialmaskiner og 7,5 t ladbiler. Disse var i 2023 endnu ikke på markedet, hvorfor maskinerne ikke er indkøbt. Der er på den baggrund et mindreforbrug i 2023 på 1,4 mio. kr.

Forvaltningen foreslår, at dette mindreforbrug overføres til 2024 og bruges til at dække en del af rentemerudgiften, så behovet for serviceforringelser af driften af byen tilsvarende reduceres. Udskiftningen af fossildrevne biler til el vil som konsekvens heraf blive forsinket. Dog er det forvaltningens vurdering, at forsinkelsen ikke har indflydelse på målet om 100 pct. fossilfrie køretøjer i 2030. Denne løsning kræver, at de uforbrugte midler overføres i overførselssagen, som skal godkendes af Magistraten og Kommunalbestyrelsen i april 2024.

Alternativ mulig besparelse - Klimafondsprojekt til analyse og forsøg med reduktion af biltrafikken
Miljø -og Trafikudvalget behandler på samme møde (jf. sag nr. 37) sagen om Klimafondsprojekt nr. 5 til analyse og forsøg med reduktion af biltrafikken, hvor forvaltningen har belyst tre mulige forsøg: Et med grøn bølge for cyklister samt to forsøg med indretning af vejen i en midlertidig periode.

Set i lyset af udfordringen med de stigende renter på leasingaftalen på pladsen bag rådhuset, anbefaler forvaltningen, at forsøgene ikke gennemføres, således at de midler, der er afsat til formålet, kan bidrage til merudgifterne på rentestigningen. Der er i alt afsat 0,7 mio. kr. til forsøgene, som alle er afsat og ikke anvendt i 2023. Beløbet kan derfor først realiseres, hvis de overføres i overførselssagen som en del af de politiske overførsler, som forelægges Magistraten og Kommunalbestyrelsen i april 2024. Såfremt dette alternativ godkendes, vil kun 0,7 mio. kr. vedrørende de ansøgt overførte midler til udskiftning af fossildrevne biler indgå som finansiering af rentemerudgiften jf. scenarie 2 i nedenstående tabel.

Skilte og afmærkningskontoen
Der er årligt afsat 1,8 mio. kr. årligt på skilte og afmærkningskontoen, som dækker opsætning af nye trafikskilte og afmærkning i byen – herunder løbende justering og nyanlæg af skilte og afmærkning, skiltning til nye delebilspladser, asfalt og brolægning i forbindelse med skilte og afmærkning – herunder hastighedsdæmpende foranstaltninger, rådgivning mm. Langt de fleste midler anvendes til skiltning af delebilspladser samt den løbende skiltning og afmærkning - herunder

anvendes en mindre del af puljen til projektledelse. Konkret foreslås det at nedjustere puljen med 0,1 mio. kr., da der fortsat er behov for at kunne prioritere midler til bl.a. delebilsskilte, idet det er besluttet, at der skal være to udbud af delebilspladser om året.

Finansiering af merudgifterne i 2024
I nedenstående tabel 2 oplistes to scenarier til håndtering af merudgiften på 2,7 mio. kr. i 2024. En del heraf (0,1 mio. kr. på skilte og afmærkningspuljen samt indtægt for ladestandere) kan gøres varige, mens de foreslåede overførsler er mindreforbrug er 1-årige.

Tabel 2 - Scenarier til håndtering af merudgiften i 2024

Besparelser i mio. kr.	**Scenarie 1: Uden klimafondsprojektet**	**Scenarie 2: Med klimafondsprojektet**
Indtægter på ladestandere	1,2	1,2
Uforbrugte midler fra 2023 til indkøb af el-biler hos FGV	1,4	0,7
Uforbrugte midler til klimafondsprojekt om reduktion af biltrafikken		0,7
Skilte og afmærkningskontoen	0,1	0,1
I alt	**2,7**	**2,7**

Finansiering af merudgifterne i 2025 og frem
For så vidt angår den varige finansiering af merudgifterne, foreslår forvaltningen at anvende indtægten for ladestandere. Herefter resterer en finansieringsudfordring på 0,8 mio. kr. i 2025, faldende til 0,6 mio. kr. i 2026 og efterfølgende år videre med faldende profil frem mod 2035.

Forvaltningen foreslår jf. tabel 3 at den resterende udfordring håndteres ved blandt andet at nedjustere frekvensen på buslinje 18. Dette forslag skal ses i lyset af de nødvendige justeringer af busdriften som følger af åbningen af Sydhavnsmetroen, som udvalget har genbehandlet på aftenens møde jf. sag nr. 33. Hertil bemærkes også, at reduktionen af linje 18 også indstilles i Københavns Kommune på møde i Økonomiudvalget den 9. april i forbindelse med justering af busnettet som følge af sydhavnsmetroen. Den varige besparelse på busdriften foreslåes i de første år suppleret med tidsbegrænsede besparelser på puljen til grønne tiltag og mere bynatur samt pulje til skilte og afmærkning kan indgå i besparelsen, der kan udfases i takt med at finansieringsbehovet falder. De foreslåede besparelser opsummeres i tabel 3 nedenfor.

Tabel 3: Besparelser til dækning af merudgifterne i 2025 og frem

	2025	**2026**	**2027**	**2028**
Indtægter for ladestandere	1,3	1,3	1,3	1,3
Buslinje 18	0,3	0,3	0,3	0,3
Skilte og afmærkning	0,1	0,1	0,1	
Pulje til grønne tiltag og mere bynatur	0,4	0,2		
Ialt	**2,1**	**1,9**	**1,7**	**1,6**

Alternativt til den varige bus-besparelse, kan de tidsbegrænsede reduktioner på skilte og afmærkning opjusteres og videreføres samt suppleres med yderligere reduktioner på blomsterløg og renovering af legepladser frem til 2029 , hvor finansieringsbehovet kan dækkes af ladestanderindtægten. Der vil være behov for at prioritere midlerne og evt. udskyde opgaver. Dette scenarie beskrives i tabel 4.

Tabel 4: Alternative besparelser til dækning af merudgifterne i 2025 og frem

	2025	2026	2027	2028
Indtægter for ladestandere	1,3	1,3	1,3	1,3
Skilte og afmærkning	0,325	0,2	0,2	0,2
Pulje til grønne tiltag og mere bynatur	0,4	0,2		
Pulje til blomsterløg	0,075	0,075	0,075	0,075
Pulje til renovering af legepladser		0,125	0,125	0,025
Ialt	**2,1**	**1,9**	**1,7**	**1,6**

Linje 18
Linje 18 kører fra Lergravsparken Station til Emdrup Torv. Med det nye busnet som følge af Sydhavnsmetroen kommer den til at køre fra Valby Station til Emdrup Torv. Her er der en mulighed for at reducere frekvensen i dagtimerne. Det vil være muligt at reducere fra fire afgange i timen mellem kl. 9 og kl. 13 til tre afgange i timen. Da Cityringen åbnede var der oprindeligt planlagt, at der skulle være tre afgange i timen, men med ønske fra Frederiksberg Kommune blev frekvensen sat op til fire afgange i timen.

Ændringen vil give en besparelse for Frederiksberg Kommune på 0,3 mio. kr. og en besparelse for Københavns Kommune på 0,6 mio. kr. Busantallet, der skal benyttes på linjen, vil være uændret, så der vil ikke være nogen kompensationsbetaling. Københavns Kommune indstiller reduktionen på linje 18 på Økonomiudvalgets møde den 9. april. For fuld effekt i 2025 kræver det, at ændringen indgår i den kommende busbestilling, som skal meldes ind til Movia senest den 30. april.

Ovenstående forslag jf. tabel 3 vil give serviceforringelser i busdriften. Omvendt vil en reduktion på linje 18 svare til den frekvens, der blev planlagt, da cityringen åbnede, og herudover vil en reduktion af linje 18, kunne bidrage til en varig besparelse og et råderum på driften på udvalgets område - også efter der ikke mere er behov for besparelser i forhold til pladsen bag rådhuset.

Pulje til grønne tiltag og mere bynatur
Der er i 2023 og årene frem afsat midler på 700.000 kr. til grønne tiltag og mere bynatur og klima. Puljen er med til at skabe yderligere grønne byrum, finansiere borgerforslag inden for området, herunder borgerdrevne løsninger inkl. personaleressourcer til at drive og have dialog med borgerne om de gadehjørner, der driftes af borgerne, f.eks. nyttehaver på Fasanvej samt projektering af grønne områder. Puljen kan reduceres midlertidigt, idet der forsat vil være midler til at drive de frivillige projekter, herunder have dialog i forhold til eventuelle udskiftninger mv.

Pulje til blomsterløg
Puljen til udlægning af blomsterløg er på grund af pl-fremskrivninger vokset sig større. Der vil kunne tages 75.000 kr. af puljen, idet der selvsagt derfor ikke kan udlægges så mange blomsterløg som hidtil, ligesom der ikke i samme omfang kan suppleres med løg, der hvor der tidligere har været udlagt løg, men som er gået til. Dette vil naturligvis have betydning for insekternes mulighed for fødekilder.

Pulje til renovering af legepladser
Puljen til renovering af legepladser, som anvendes til renovering af legeredskaber, udbedring af skader, lovpligtigt legepladstilsyn m.v., kan om nødvendigt nedskaleres i en periode. Det vurderes, at dette er forsvarligt i en kortere periode.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det er muligt at finde besparelser i 2024 og frem ved at spare på de nævnte områder, men at der vil delvist være tale om serviceforringelser eller udskydelse af opgaver. Forvaltningen vurderer, at det vil være muligt at reducere i driften på linje 18, så driften tilpasses det opridnelige udgangspunkt i forbindelse med åbningen af metro cityringen, idet reduktionen indstilles positivt i Københavns Kommune.

Økonomi

Der anvises i sagen mulige besparelser på driften i 2024, som beskrevet i sagen på 2,7 mio. kr. fordelt på hhv. scenarie 1 og 2. Begge scenarier forudsætter, at Magistraten og Kommunalbestyrelsen godkender de ansøgte overførsler ved behandling af sagen om driftsoverførsler.

Sagen indeholder ligeledes forslag til besparelser til håndtering af de forventede merudgifter i 2025 og frem.

De bevillingsmæssige konsekvenser internt på udvalgets ramme i form af opskrivning af udgiftsbudgettet og tilsvarende nedskrivning på de områder, der skal have reduceret budgettet, vil blive indarbejdet i forbindelse med 1. FR 2024 og 1. FO. 2025.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke

Behandling

Miljø-og Trafikudvalget, M, K.

Punkt 36: Klimafondsprojekt nr. 5 'Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken – forslag til udmøntning af forsøg'

05.00.00-P00-1-21

Resume

Som en del af klimafondsprojekt nr. 5 'Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken' forelægges udvalget forslag til udmøntning af tre forsøg. Sagen er tidligere behandlet i daværende Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalg, hvor det blev besluttet, at udvalget skulle have fremlagt en sag med forslag til tre forsøg. Forsøgene omhandler hhv. grøn bølge for cyklister, vejlukning ved Dr. Abildgaards Allé samt begrønning af Eversvej. Sagen beskriver forslag til forsøgenes indhold, en overordnet skitse for evaluering samt angivelse af, hvornår det vil være muligt at gennemføre forsøgene.

Beslutning

Et flertal i Miljø- og Trafikudvalget (Anders Storgaard, Carina Høedt, Ruben Kidde, Freja Fokdal, Malte Mathies Løcke og Thyge Enevoldsen) vedtog, at alle forsøg igangsættes med henblik på gennemførelse i henholdsvis 2024 og 2025.

Et mindretal i Miljø- og Trafikudvalget (Jan E. Jørgensen) stemte imod.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at der tages stilling til om ét eller flere af forsøgene skal igangsættes med henblik på gennemførelse i henholdsvis 2024 og 2025.

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på mødet den 20. november 2023, idet udvalget anmodede forvaltning om at inddrage erfaringer fra tidligere forsøg med grønne bølger, herunder bl.a. erfaringer i Københavns Kommune med lignende trafikforsøg. Forvaltningen har på den baggrund undersøgt, hvilke erfaringer der findes med grønne bølger for cyklister i Frederiksberg og Københavns Kommune.

Det bemærkes, at Klimafondsprojekt nr. 5 indgår som del af forrige sag, dagsordenspunkt nr. 36: "Anvisning af besparelse til dækning af merudgift på pladsen bag rådhuset", hvor forvaltningen foreslår, at hele projektet indstilles, idet det samlede budget på 700.000 kr. foreslås anvendt til at imødekomme merudgiften på pladsen bag rådhuset.

Hvis udvalget i stedet for vælger at nedjustere projektet, foreslår forvaltningen at gennemføre forsøget på Dr. Abildgaards Alle fremfor på Eversvej, idet dette forsøg medfører en større ændring i vejforløbet (vejlukning) og derved giver en større ændring for biltrafikanter. Udvalget har tidligere foreslået et forsøg med grøn bølge for cyklister som supplement til forvaltningens forslag, som kan overvejes gennemført, hvis det ønskes.

Hvis projektet nedgraderes, så alene forsøget på Dr. Abildgaards Allé gennemføres, kan projektet bidrage med 415.000 kr. i besparelser. Hvis forsøget på Dr. Abildgaards Allè samt forsøget med grøn bølge gennemføres, kan projektet bidrage med 205.000 kr. i besparelser til at dække merudgiften på pladsen bag rådhuset.

Erfaringer med grønne bølger for cyklister i Frederiksberg Kommune
Forvaltningen har ikke kendskab til, at der har været grøn bølge for cyklister på Gammel Kongevej. På Gammel Kongevej er trafiksignalerne så vidt muligt samordnede i forhold til biltrafikkens hastighed. Derudover er der busfremkommelighed i fem kryds på Gammel Kongevej, hvor bussen ved hjælp af et GPS-signal har mulighed for at forlænge det grønne lyssignal, hvis trafiksignalet er ved at skifte til rødt.

I forbindelse med etablering af supercykelstien Albertslundruten i 2012 blev der etableret grøn bølge for cyklister på følgende strækninger:

- Finsensvej mellem Sønderjyllands Allé og Dalgas Boulevard (fem kryds)
- Danasvej og Thorvaldsensvej mellem Bülowsvej og Vodroffsvej (fire kryds)

Den grønne bølge blev dimensioneret med en cykelhastighed på 20 km/t og således, at signalerne er samordnede, så der på bedste vis er grøn bølge i indadgående retning om morgenen og omvendt om eftermiddagen. Der er ikke foretaget en evaluering af tiltaget.

I forbindelse med etablering af de to supercykelstier Roskilderuten og Fasanvejsruten er der i følgende fire signalregulerede kryds etableret cykelprioritering:

- Søndre Fasanvej/Frederiksvej
- Søndre Fasanvej/Aurikelvej
- Roskildevej/Dalgas Boulevard
- Roskildevej/Søndre Fasanvej

I hvert af disse fire kryds er der opsat radarer, som registrerer de cyklister, der er på vej hen mod det signalregulerede kryds med henblik på at forlænges grøntiden, hvis signalet er lige ved at skifte til rødt. På denne måde er det muligt at sikre cyklisternes trafikflow gennem krydsene samt reducere antallet af cyklister, som må stoppe ved rødt lys.

Forvaltningen har ikke yderligere erfaringer fra Frederiksberg, som kan inddrages som baggrundsviden, og forvaltningen har derfor været i kontakt med Københavns kommune.

Erfaringer med grønne bølger for cyklister i Københavns Kommune
Forvaltningen har været i dialog med Københavns Kommune, som har oplyst, at Københavns Kommune har grønne bølger for cyklister hele dagen eller dele af dagen på følgende strækninger:

- Amagerbrogade
- Nørrebrogade
- Østerbrogade
- Prinsessegade
- Vesterbrogade (delvist)
- Torvegade (delvist dynamisk styret via trafiktal)
- Kastrupvej
- Det Grønne Loop (Nordhavnen)

De grønne bølger for cyklister på Østerbrogade, Amagerbrogade og Det Grønne Loop er etableret inden for de seneste 5 år. Den grønne bølge på Nørrebrogade udvides i 2024 til også at gælde Søtorvet. Københavns Kommune oplyser, at de har planer om at etablere flere strækninger med grønne bølger for cyklister.

<u>Grøn bølge for cyklister på Nørrebrogade i 2006</u>
I 2006 blev der etableret en grøn bølge for cyklister igennem 12 signalanlæg på Nørrebrogade mellem Nørrebro Station og Søerne - en strækning på ca. 2,2 km. Den efterfølgende evaluering for Nørrebrogade viste bl.a., at rejsetiden for cyklister blev reduceret med over 2 min., og at cyklisternes hastighed blev forøget med over 5 km/t. Den grønne bølge for cyklister fik ikke betydning for fremkommeligheden for biltrafikken, da biltrafikken i forvejen havde begrænset fremkommelighed på strækningen. Derimod viste evalueringen, at busserne fik betydelige forsinkelser.

Der er ikke foretaget systematiske effekt- og efterevalueringer af de øvrige grønne bølger i Københavns Kommune. Københavns Kommune oplyser dog, at erfaringerne er gode baseret på observeret flow.

Videre proces
Midlerne til gennemførelse af forsøgene søges overført i forbindelse med overførselssagen efter Regnskab 2023 og vil dermed først være mulige for forvaltningen at anvende i maj 2024. Såfremt ansøgningen om overførsel imødekommes, foreslås tidsplanen tilpasset, så forsøget med grøn bølge for cyklister igangsættes umiddelbart efter beslutning af overførselssagen, men at både forsøget på Eversvej og Dr. Abildgaards Alle gennemføres i perioden maj til september 2025.

Tidligere sagsfremstilling (20. november 2023)
Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 6. november 2023 sagen efter drøftelse.

Det kan supplerende bemærkes, at der er i forbindelse med 2. forventede regnskab for 2023 ikke er indstillet overførsel af de midler, der skal bruges på projekterne i 2024. Midlerne vil blive ansøgt overført i forbindelse med overførselssagen efter Regnskab 2023 og vil dermed først være mulige for forvaltningen at anvende i maj 2024, såfremt ansøgningen om overførsel imødekommes.

Den manglende overførsel af midlerne, samt at indstillingen er udsat ad flere omgange, betyder, at den estimerede tidsplan ikke holder. Det arbejde, der var planlagt til at starte primo 2024 vil således blive startet op, så snart det er muligt at bruge

midlerne.

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
Klimafondsprojekt nr. 5 'Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken' er en del af sagen om udmøntning af Klimafonden 2021-2025, som blev vedtaget af Magistraten den 31. maj 2021 (vedlagt som bilag 1). Projektets opdrag og målsætning er gengivet herunder, hvoraf det bl.a. fremgår, at CO_2-reduktion ikke er et direkte mål i sig selv:

"Som en del af arbejdet med mobilitetspolitikken skal der udarbejdes analyse og konsekvensberegning af muligheder for at indrette byen med det formål at reducere biltrafikken. Analysen skal munde ud i forslag til konkrete anlægsprojekter, der har til formål at reducere biltrafikken, fx:

- *Forsøg med ny indretning af udvalgte veje på forskellige måder, som nedsætter fremkommeligheden og eventuelt hastighed.*
- *Reduktion af bilparkeringspladser.*
- *Forsøg med etablering af trafik-øer (lukkede områder, hvor man kan køre ind og ud af zonen, men ikke rundt og på tværs i zonen)."*

Kobling til udarbejdelse af udkast til mobilitetspolitik
Som en del af temamøde 2 om mobilitetspolitikken den 23. marts 2022 blev daværende Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalg præsenteret for de to analyser, som danner baggrund for forslag til forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken (jf. klimafondsprojekt nr. 5). I den ene analyse beskrives otte virkemidler, der kan anvendes til at reducere trafikken ved at ændre på byens indretning. Den anden analyse beskriver en trafikmodelberegning med trafikmodellen COMPASS (Copenhagen Model for Person Activity Scheduling & Simulations), som beskriver trafiksituationen i hhv. 2021, 2025 og 2035, hvis der ikke ændres på byens indretning.

Den 13. juni 2022 fik daværende Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalg forelagt første delrapportering vedrørende projektet, bestående af de to analyser samt forslag til forsøg. Sagen blev udsat til hhv. den 7. og 28. november 2022. Udvalget vedtog den 28. november 2022, at forvaltningen skulle udarbejde et forslag til forsøg med grøn bølge for cyklister, forslag til forsøg med begrønning af Eversvej samt forslag til forsøg med lukning af Dr. Abildgaards Allé, idet forvaltningen blev anmodet om at forelægge en sag med forslag til konkret udmøntning.

Forsøg
De udvalgte forsøg afprøver tre forskellige virkemidler, som kan medvirke til at reducere biltrafikken og fremme aktive og bæredygtige transportvaner. De tre forsøg er alle udformet som midlertidige, dog vil signalprogrammer vedrørende grøn bølge for cyklister først blive reetableret efter evt. politisk beslutning herom. Alle tre forsøg var oprindeligt planlagt, så de kunne igangsættes i slutningen af foråret 2024 med forventet afslutning ultimo september 2024. Det er dog ikke muligt at gennemføre forsøget med lukning af en mindre vej mod en større vej ved Dr. Abildgaards Alle/Thorvaldsensvej i foråret/sommeren 2024 som følge af, at sagerne vedr. valg af forsøg er blevet udsat samtidig med, at tidsplanen for klimatilpasningsprojektet på L. I. Brandes Alle og N. J. Fords Alle er blevet justeret. De tre forsøg er uddybende beskrevet i bilag 2, 3, og 4.

Forsøg i 2024

- Grøn bølge for cyklister på Gammel Kongevej, jf. bilag 2
    - et forsøg med grøn bølge for cyklister vil påvirke fremkommeligheden for den øvrige trafik – herunder særligt busser, da der allerede er en vis samordning af trafiksignalerne for biltrafikken i dag.
    - trafikanterne på cykelstierne er en uhomogen gruppe, der kører med forskellige hastigheder, hvilket vil gøre det svært at samordne en grøn bølge for alle på cykelstierne. Det er ikke muligt at skabe den perfekte samordning i begge retninger på samme tid, og forvaltningen anbefaler derfor at trafiksignalerne samordnes for cyklisterne i indadgående retning om morgenen og udadgående retning om eftermiddagen, da det er her, at antallet af cyklister er størst.
    - forsøget forventes at kunne opstartes primo 2024 og vil have en længere varighed end forsøgene med ændring af vejarealerne.

- Begrønning af Eversvej, jf. bilag 3
    - et forsøg med begrønning af Eversvej og opstramning af vejprofilet vil give vejen et andet udtryk og vil være med til at sænke hastigheden, for de biler der svinger ud og ind ad Eversvej.
    - i dag opleves den brede vejprofil mod Finsensvej udefineret, da det ikke er entydigt, hvor svingende bilister placerer sig.
    - forsøget forventes at kunne opstartes i maj 2024. Gennemførelse af forsøget forudsætter, at renovering af bygning på den østlige side af vejen er afsluttet. Renoveringen forventes afsluttet 1. december 2023, men der er mulighed for, at renoveringsperioden forlænges. Forsøget skal også koordineres med klimatilpasningsprojekt på V.E. Gamborgsvej.
    - Forudsætter politiets samtykke.

Forsøg i 2025

- Vejlukning ved Dr. Abildgaards Allé, jf. bilag 4
    - vejlukning af sideveje mod større vej findes flere steder på Frederiksberg - nogen steder med og andre steder uden et lille byrum.
    - det er et virkemiddel, der kan gøre det lettere at vælge gang og cykel end bil på korte ture, men hvor det fortsat er muligt at anvende bil. Vejlukningen giver desuden mulighed for at gøre området mere grønt og øge biodiversiteten.
    - ved placering af forsøget på Dr. Abildgaards Allé er der også mulighed for at ændre indretningen i perioden, så Dr. Abildgaards Allé ikke kan anvendes som forbindelse mellem Rolighedsvej og Thorvaldsensvej og dermed reducere den gennemkørende trafik på Dr. Abildgaards Allé.
    - forsøget forventes at kunne opstartes i maj 2025. Gennemførelse af forsøget forudsætter koordinering med klimatilpasningsprojekt på L.I Brandes Alle og N.J. Fjords Alle, som forventes afsluttet juli 2024.
    - Forudsætter politiets samtykke.

Parkering
Der er blevet foretaget en parkeringstælling på hhv. Dr. Abildgaards Allé og Eversvej. På Eversvej var der fem containere i optællingsperioden, hvorfor det må formodes, at belægningsgraden vil være mindre, når disse pladser er til rådighed. I dagtimerne er der ledig parkeringskapacitet på begge veje. Om aftenen er der ikke ledig kapacitet på hverken Eversvej eller Dr. Abildgaards Allé. Det er ikke tanken, at der etableres erstatningsparkeringspladser i forbindelse med forsøgene på Dr. Abildgaards Allé og Eversvej, da forsøgenes formål og karakter er at ændre på byens indretning for at reducere biltrafikken - herunder bl.a. ved reduktion af bilparkeringspladser. Ved endt forsøg reetableres parkeringspladserne og evaluering af forsøgene forelægges udvalget. Følgende er en oversigt over optællingen.

Vej	**Pladser**	**Dato**	**09-12**	**BG**	**14-16**	**BG**	**20-22**	**BG**
Dr. Abildgaards Allé	107 pladser	07-09-23	78	73%	96	90%	107	100%
Eversvej	62/67 pladser (ved tælling/normalt - der er 67 pladser på Eversvej, men fem pladser er optagede af containere)	07-09-23	38	62%/57%	38	62%/57%	62	100%/93%

Evaluering og opfølgning
Effekten af hvert forsøg evalueres med henblik på afklaring af virkemidlets effekt og perspektiver for anvendelse i byen. Som en del af fastlæggelsen af det endelige forsøgsdesign beskrives evalueringsformen for hver af de tre forsøg. Der foretages før-målinger, og samtidig planlægges inddragelse af borgerne i udformningen af byrumsmøblet på Dr. Abildgaards Allé samt i evalueringen af forsøgene.

Der er ikke afsat midler til en evt. permanentliggørelse af forsøgene på hhv. Dr. Abildgaards Allé og Eversvej, og der reetableres til eksisterende forhold, når forsøget afsluttes. Klimafondsprojektet rummer alene mulighed for at afprøve virkemidlernes effekter over en begrænset tid med henblik på at afklare, virkemidlernes effekt og muligheden for at anvende dem generelt, for at ændre byens indretning for at begrænse biltrafik.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at forsøg med de foreslåede virkemidler kan give mere viden om de enkelte virkemidler og deres anvendelse i byrummet, samt at den løbende borgerinddragelse i udformning og evaluering af forsøgene vil give viden om borgernes anvendelse og holdning til omdannelse og brug af de midlertidige byrum.

Forvaltningen vurderer desuden, at forsøget på Dr. Abildgaards Allé kan gennemføres i 2025, når klimatilpasningsprojektet på L.I. Brandes Alle og N.J. Fjords Alle er afsluttet.

Økonomi

Der er samlet disponeret 700.000 kr. til gennemførelse af forsøg i klimafondsprojekt nr. 5. Budgettet vedr. forsøg er i den tidligere sag fordelt med 400.000 kr. til forsøg, vedligehold og reetablering og 300.000 kr. til kommunikation og evaluering. Forvaltningen forventer følgende fordeling af økonomien mellem de tre foreslåede forsøg:

- Forsøg, vedligehold og reetablering (400.000 kr.)

2024

  - 100.000 kr. disponeret til grøn bølge for cyklister
  - 95.000 kr. disponeret til Eversvej
  - 20.000 kr. disponeret til uforudsete udgifter

2025

  - 165.000 kr. disponeret til Dr. Abildgaards Allé
  - 20.000 kr. disponeret til uforudsete udgifter

•
Evaluering og kommunikation (300.000 kr.)
2024

  - 200.000 kr. (100.000 kr disponeret til hver placering)

2025

  - 100.000 kr.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Indstilling 30. oktober 2023, pkt. 169:
By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,
at der tages stilling til om ét eller flere af forsøgene skal igangsættes med henblik på gennemførelse i henholdsvis 2024 og 2025.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 30. oktober 2023, pkt. 169:
Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 6. november 2023, pkt. 189:
By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,
at der tages stilling til om ét eller flere af forsøgene skal igangsættes med henblik på gennemførelse i henholdsvis 2024 og 2025.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 6. november 2023, pkt. 189:
Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 20. november 2023, pkt. 194
By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,
at der tages stilling til om ét eller flere af forsøgene skal igangsættes med henblik på gennemførelse i henholdsvis 2024 og 2025.

Beslutning 20. november 2023, pkt. 194:
Sagen blev udsat, idet udvalget anmodede om, at forvaltningen inddrager erfaringer fra tidligere forsøg med grønne bølger, herunder bl.a. erfaringer i Københavns Kommune med lignende trafikforsøg.

Bilag

Bilag 1 - Klimafondsprojekt nr 5 - Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltr 3

Bilag 2 - Forsøg med grøn bølge for cyklister – Gammel Kongevej

Bilag 3 – Forsøg med begrønning og opstramning af vejprofil – Eversvej

Bilag 4 – Forsøg med lukning af mindre vej mod større vej – Dr. Abildgaards Alle

Punkt 37: Stillingtagen til to ansøgninger om udeservering i parkeringsarealer ved Jakobs Hjørne og Engelhardt på Frederiksberg Allé

05.14.08-G01-11-24

Resume

Caféen Jakobs Hjørne og bageriet Engelhardt har hver især ansøgt om udeservering i parkeringsarealer på Frederiksberg Allé. Umiddelbart vurderes det, at der i dag er givet tilstrækkeligt adgang til udservering, hvorfor der lægges op til afslag på de to ansøgninger, alternativt, at der gives i en mindre periode af året. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog, at der for begge ansøgere gives midlertidig tilladelse til udeservering i sommerhalvåret i åbningstiden. Ordningen evalueres efter et år.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der ikke gives tilladelse til permanent udeservering ved Jakobs Hjørne på Frederiksberg Allé - og
2. at der ikke gives tilladelse til permanent udeservering ved Engelhardt på Frederiksberg Allé.

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget to ansøgninger om udeservering på vejareal på Frederiksberg Allé. Der er ansøgt om tilladelse til at benytte én parkeringsbås fra caféen Jakobs Hjørne og to parkeringsbåse fra bageriet Engelhardt.

I forbindelse med åbning af caféen Jakobs Hjørne blev der flyttet cykelstativer på hjørnepladsen foran caféen for at give mere plads til udeservering. Jakobs Hjørne har således i dag tilladelse til udeservering langs facaden, hvor der er monteret fem bænke på væggen og på pladsen, hvor der er givet tilladelse til seks borde-bænkesæt.

Bageriet Engelhardt har ligeledes allerede tilladelse til udeservering på fortovet langs facaden på Frederiksberg Allé til fem borde og 10 stole. Her er det endvidere muligt med yderligere udeservering rundt om hjørnet. Bageriet oplyser på deres hjemmeside, at der er åbent mandag til lørdag fra kl. 7-17.30.

Det bemærkes, at der på nuværende tidspunkt er givet tilladelse til udeservering på 16 parkeringspladser på Frederiksberg Allé, og at forvaltninger oplever, at ønsket om udeservering på p-pladser er stigende.

Frederiksberg Allé er det område i kommunen, hvor der er mest pres på parkeringspladserne. I det meste af byen falder belægningsgraden om sommeren imidlertid med 10-15%. Belægningsgraderne i området omkring Frederiksberg Allé varierer fra knap 70 % - over 100 % i de optalte tidsrum. Data viser, at belægningsgraden er højest i hverdage mellem kl. 20-22.

Set i lyset af de eksisterende løsninger med flytning af cykelstativ og skilt, der allerede er foretaget for at give Jakobs Hjørne plads til udeservering, samt presset på parkeringspladser i området, foreslår forvaltningen, at der ikke gives tilladelse til ekstra udeservering i parkeringsarealet, alternativt, at der alene gives tilladelse til udeservering i sommerhalvåret fra 1. maj til 30. september. Det bemærkes, at der skal flyttes en reserveret handicapparkeringsplads. Denne flytning skal ansøger i givet fald betale for.

Bageriet Engelhardt, som har ansøgt om to parkeringspladser til udeservering, har en begrænset åbningstid, der ikke tilsiger, at der skal være udeservering i to parkeringsbåse hele døgnet. Set i lyst af de allerede mange reserverede parkeringspladser til udeservering samt parkeringspresset på Frederiksberg Allé, foreslår forvaltningen, at der gives afslag på ansøgningen, alternativt at der alene gives tilladelse til udeservering i én parkeringsplads, og at der alene gives tilladelse til udeservering i parkeringsarealet i sommerhalvåret fra 1. maj til 30. september og i tidsrummet 9-16, så bosiddende på Frederiksberg vil kunne benytte parkeringspladsen, når de kommer hjem fra arbejde, ligesom brugere af byen vil kunne benytte p-pladserne om aftenen, hvor der er mest pres på parkeringspladserne. I fald udvalget finder, at der skal gives tilladelse, skal der etableres et standsningsforbud. Skiltningen vil ansøger skulle betale for.

Da parkeringspladserne ikke nedlægges, er der ikke fundet erstatningsparkeringspladser hertil.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der er givet tilstrækkelig adgang til udeservering, hvorfor det umiddelbart ikke vurderes, at der bør gives tilladelse til det ansøgte. I fald dette ønskes, bør tilladelse gives i et kortere tidsrum på året, som foreslået i sagsfremstillingen.

Økonomi

Der er ikke økonomiske konsekvenser i forbindelse med sagen.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Punkt 38: Beslutning om tilladelse til Elbil Tour Frederiksberg Centeret

05.05.00-G01-1-24

Resume

Frederiksberg Centeret har søgt om tilladelse til afholdelse af Elbil Tour på Solbjergvej og området omkring Frederiksberg Centeret. Der gives traditionelt ikke tilladelse til arrangementer med vareudstillinger mv. Dette arrangement har imidlertid fokus på elbiler og grøn energi, og støtter derved op om elbilstrategien og kommunens målsætninger om en grønnere by. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog, at ansøgning om Elbil Tour Frederiksbergcenteret kan godkendes.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøudvalget indstiller,
hvorvidt ansøgning om Elbil Tour Frederiksbergcenteret kan godkendes

Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om afholdelse af Elbil Tour ved Frederiksberg Centeret på Solbjergvej og området omkring Frederiksberg centeret, se bilag 1. Arrangementet afholdes lørdag den 27. april 2024.

Frederiksbergcenteret vil afholde arrangementet i forbindelse med, at de har opsat nye ladestandere på deres parkeringsareal. Med arrangementet ønsker de at skabe fokus på elbiler, grøn omstilling og -energi samt at give generel vejledning til deltagerne om, hvad det vil sige at være elbilejer. Arrangementet sponsoreres blandt andet af Tesla og FDM.

Arrangementet består i en udstilling af elbiler og forskellige aktiviteter og er gratis at deltage i. Arrangørerne forventer mange besøgende.

Det bemærkes, at kommunen traditionelt ikke har givet tilladelse til arrangementer med vareudstilling i bybilledet. Sagen forelægges derfor til udvalgets beslutning.

En tilladelse til dette arrangement kan skabe forventninger hos andre arrangører om, at der kan afholdes arrangementer af lignende karakter med vareudstillinger mm. på vejareal. Det understreges derfor, at såfremt der gives tilladelse til dette arrangement sker det undtagelsesvist, fordi arrangementet er i tråd med Frederiksberg Kommunes elbilstrategi og støtter op om målsætningerne om en grønnere by, på trods af salgsaspektet i arrangementet.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at arrangementet har et tydeligt salgsaspekt for øje, men samtidig er formålet i god tråd med kommunens elbilstrategi og målsætninger om en grønnere by. Det vurderes, at en eventuel tilladelse vil kunne gives grundet arrangementets formål, hvis udvalget ønsker dette.

Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser ved sagen.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Afspærringsplan - El Bil Tour

Punkt 39: Pladsen bag rådhuset - Resultat af borgerdialog og -høring

05.09.06-G01-1-19

Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet forelægger med denne sag resultatet af borgerdialogen og høringen for dispositionsforslaget om udformningen af pladsen bag rådhuset. Med sagen skal udvalget tage stilling til, om forvaltningen kan påbegynde detailprojektering af pladsen ud fra de foreslåede justeringer af dispositionsforslaget samt den videre proces.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog,
1.at resultatet af borgerdialogen og høringen for udformningen af pladsen bag rådhuset tages til efterretning,
2.at aktivitetsområdet ændres som beskrevet,
3.at dispositionsforslaget godkendes til detailprojektering og efterfølgende etablering under hensyntagen til beslutningen for punkt 2 - og
4.at lynladestationen ikke udvides.

Indstilling

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller til Miljø- og Trafikudvalget,

1. at resultatet af borgerdialogen og høringen for udformningen af pladsen bag rådhuset tages til efterretning,
2. at aktivitetsområdet ændres som beskrevet,
3. at dispositionsforslaget godkendes til detailprojektering og efterfølgende etablering under hensyntagen til beslutningen for punkt 2 - og
4. at lynladestationen ikke udvides.

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

at dispositionsforslaget tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget udsatte på mødet den 4. marts 2024 sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at belyse følgende:

- Muligheder for mere grønt, hvis hele eller dele af loppetorvet flyttes
- Muligheder for solceller og/eller grønne tage
- Bænke af træ fremfor beton
- Belysning generelt og af danseplads, herunder at uplights ikke indgår
- Naturlig rensning af søen fx med dammuslinger
- At låge til 4. maj kollegiet udgår

Mere grønt på pladsen
Forvaltningen har på baggrund af drøftelsen i Miljø- og Trafikudvalget set nærmere på mulighederne for mere grønt på pladsen. Der er undersøgt 2 scenarier:
1. Hvis loppetorvet flyttes
2. Hvor loppetorvet kommer tilbage til pladsen, men der arbejdes med de eksisterende kanter

Den oprindelige plads havde inden projektet en biofaktor på 0,67. Der har tidligere været oplyst en biofaktor for projektet på 1,3, men det har siden vist sig, at der var en fejl i opgørelsen af belægninger, så de korrekte biofaktorer er angivet under de 2 scenarier herunder.

Uden loppetorv
Hvis der ikke skal være loppetorv på pladsen vil der være mulighed for mere grønt ved "Ved rådhuset", ved aktivitets-øen og på nordsiden af Solbjerget ud mod Smallegade. Derudover er det muligt at begrønne lamellerne på rampen ud mod Smallegade. Der er dog en række begrænsninger, så der er tale om mindre tiltag, der er mulige. Pladsen skal fortsat have plads til redningsarealer, vedblive med at være et inkluderende og trygt byrum, samt kunne tilbyde mulighed for udeservering ved Møstings Hus. I forhold til det trygge og inkluderende byrum er det specielt mulighederne for nemt at orientere sig og overskue pladsen, der betyder, at det er begrænset hvor meget areal, der kan begrønnes. Derudover er en

stor del af bygulvet placeret ovenpå parkeringskælderen, hvilket betyder, at der er en opbygning på 30-50 cm jord, som ikke kan understøtte plantning af træer og større buske. Samlet set er det med de nævnte tiltag muligt at øge pladsens biofaktor fra dispositionsforslagets 0,85 til 0,90.

Med loppetov
I scenariet, hvor loppetorvet kommer tilbage til pladsen, vil der være mulighed for tiltag de samme steder, som hvis loppetorvet flyttes, dog i mindre omfang ved "Ved rådhuset", da der her er loppestader og skal være mulighed for gangareal mellem staderne. Samlet set vil der med denne løsning kunne opnås en biofaktor på 0,86.

Erfaringer med loppetorvet
Forvaltningen får løbende henvendelser og klager over loppetorvets placering på rådhuspladsen og langs Allégade. Klagerne er typisk om støj, og at loppetorvet er for spredt, mens henvendelserne primært handler om, hvornår loppetorvet vender tilbage til pladsen bag rådhuset.

I forbindelse med afholdelsen af loppetorvet er der en stadevagt, som holder opsyn med, at reglerne for loppetorvet overholdes, samt hjælper med diverse udfordringer for loppestandsholderne. Ved at loppetorvet er spredt, som det er nu, skal stadevagten gå mere rundt og kan have svært ved at sikre, at reglerne overholdes, fx i forhold til hvornår og hvor boderne stilles op. Samtidig kan det være svært at få fat på vedkommende, hvilket ikke er optimalt for stadeholderne.

Udover ovenstående er der også et økonomisk aspekt i placeringen af loppetorvet, da det på rådhuspladsen og langs Allégade ikke har været muligt at placere store boder, men kun mindre boder. Udgifterne til afholdelsen er de samme, men indtægterne er mindre end tidligere. Det betyder, at der årligt er en mindre indtægt på ca. 150.000 kr.

Kommunalbestyrelsen har hhv. den 17. maj 2021 og den 19. juni 2023 enstemmigt vedtaget indstillinger, hvor en grundlæggende forudsætning har været, at loppetorvet skal tilbage på pladsen bag rådhuset, når denne står færdig. Herudover har det igennem hele dialogen med borgerne omkring pladsen bag rådhuset samt flytningen af loppetorvet til rådhuspladsen været en forudsætning, at loppetorvet skal tilbage og afholdes på pladsen bag rådhuset, når pladsen er færdig, ligesom det er kommunikeret ud på kommunens hjemmeside. Derfor er der en forventning hos borgerne om, at loppetorvet flytter tilbage.

Solceller og grønne tage
Det er muligt at etablere solceller eller begrønne taget på pavillonen ved rådhuset. Det foreslås, at taget begrønnes i lighed med taget på lynladestationen. En begrønning vil bidrage til den samlede biofaktor på pladsen og bedre kunne tilpasse ovenlysene i pavillonens tag end solcellerne. Samtidig vil de to tag får en ensartet udtryk for de naboer, der kan se ned på tagene.

Det er ikke muligt at etablere solceller eller begrønne tagene på de to trappetårne. Det skyldes dels, at der er røgventilation på taget, som har en respektafstand, dels at en del af taget er demonterbart i forhold til evt. udskiftning af ventilationsanlæg og endeligt, at der er sikkerhedsliner på taget, som skal kunne anvendes ved arbejde på taget.

Bænke
Bemærkningen om bænke af træ fremfor beton medtages i den videre projektering.

Belysning
På dispositionsforslagsniveau er der ikke taget stilling til belysningen af pladsen, da det her er den overordnede programmering og udformningen af pladsen, der arbejdes med. I de senere faser af projekteringen indarbejdes belysningen med hensyntagen til de funktioner, der er på pladsen, samt de krav der er til det generelle belysningsniveau. Der tages i den videre projektering hensyn til ønsker om belysning ved dansepladsen og ønsket om uplights, idet det dog ikke udelukkes, at der kan anvendes uplights. Uplights har en indvirkning på fx flagermus og kan betyde, at der er træer og buske, de ikke benytter til raste- og ynglesteder, såvel som fødesøgning. Dette vil der tages hensyn til, hvis der etableres uplights.

Ferskvandsmuslinger
Andebakkesøen udgraves, og der etableres en ny bund i størstedelen af søen. Det betyder, at volumenet i søen vokser, ligesom det er intentionen, at der ledes vand fra Frederiksberg Have til søen. Tilledningen af vand bidrager til en naturlig gennemstrømning, som hjælper med at holde vandet rent. Det er muligt at bruge ferskvandsmuslinger til at rense vandet yderligere. Forvaltningen er i samarbejde med en biolog ved at vurdere, hvor mange muslinger, der evt. skal til, samt om rensning med muslinger vil være en fordel eller ulempe, da der også er affaldsstoffer fra muslinger, ligesom muslinger sandsynligvis vil være føde for hejrer, som der er en del af i Frederiksberg Have.

Låge ved 4. maj kollegiet

Forvaltningen har tidligere været i dialog med 4. maj kollegiet om en ny udgang til Kunstskoven, hvorfor lågen er tegnet ind i forslaget. Det er uproblematisk at fjerne lågen fra forslaget. Forvaltningen mødes med kollegiet herom, således at en fjernelse af lågen sker med deres viden og accept.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
På baggrund af erfaringerne med loppetorvet samt den begrænsede mulighed for begrønning, hvis loppetorvet flyttes, vurderer forvaltningen ikke, at det er hensigtsmæssigt at flytte loppetorvet men i stedet, at det er en del af det islæt, der skal give pladsen karakter og identitet. Herudover vurderer forvaltningen, at det er muligt at arbejde videre med de øvrige forslag, som så vidt muligt vil blive indarbejdet i den kommende projektering af pladsen.

Tidligere sagsfremstilling (4. marts 2024)
Miljø- og Trafikudvalget vedtog den 12. juni 2023 at godkende udkast til dispositionsforslag for udformningen af pladsen bag rådhuset med henblik på udsendelse i høring umiddelbart efter udvalgsbehandlingen samt afholdelse af borgerdialogmøde i slutningen af høringsperioden. På grund af budgetprocessen kunne borgerdialogmødet ikke afholdes før den 20. september 2023, hvorfor høringsperioden blev udvidet fra den 31. august til den 22. september 2023. Forvaltningen har siden arbejdet videre med de indkomne ønsker og input samt haft dialog med relevante interessenter til pladsen - herunder 4. Maj Kollegiet og Møstings Hus.

Dispositionsforslaget
Dispositionsforslaget der blev sendt i høring tager udgangspunkt i konceptet "Den urbane forhave". Pladsen, der siden 1960´erne har været parkeringsplads og i udpræget grad udgjort bagsiden af rådhuset, skal nu være et inkluderende byrum, der understøtter et mangfoldigt byliv og sikrer en tiltrængt begrønning af pladsen.

"Den urbane forhave" udspringer af det særligt frederiksbergske forhavemotiv i byrummet, og ønsket er at skabe en aktiv og levende byplads, der hvor Frederiksberg Have møder byens urbane puls.

Bygulvet er den gennemgående del af pladsen, som binder de nedenstående dele af pladsen sammen, men som også giver mulighed for, at loppetorvet kan vende tilbage til pladsen:

- Solbjerget
- Andebakkesøen
- Kunstskoven
- Aktivitets-øen
- Området ved rådhuset

Samtidig giver bygulvet mulighed for afvikling af større og mindre aktiviteter. De forskellige dele af pladsen sikrer en forskelligartet beplantning, der medvirker til en markant grønnere plads, ligesom etablering af kunst understøtter pladsens funktioner og identitet som et oplevelsesrigt byrum.

Hovedtemaer i høringen
Dispositionsforslaget for pladsens udformning var i høring i perioden 16. juni til 22. september 2023. Der er i alt indkommet 95 høringssvar. Alle høringssvar er vedlagt som bilag.

Hovedtemaerne i høringssvarene er:

- "Godt med en ny plads - ønske om mere begrønning"
- "Bekymring om støjgener fra aktivitetsområdet og ønsker til nye aktiviteter"
- "Ønske om at flytte lynladestationen samt mulighed for udvidelse"

<u>Mere grønt</u>
Flere høringssvar er positive over for dispositionsforslaget og konceptet for den nye plads, men flere ønsker, at pladsen bliver endnu grønnere end i forslaget.

Forvaltningens bemærkninger:
Der er i forslaget taget udgangspunkt i, at pladsen skal være så grøn som mulig, men med den forudsætning, at loppetorvet kommer tilbage til pladsen bag rådhuset. Dertil skal der være mulighed for større og mindre aktiviteter på pladsen. Bygulvet er udformet således, at det kan huse størstedelen af de 90 stader, som loppetorvet består af, og klare den trafik, som loppetorvet genererer.

En del af loppestaderne er på baggrund af tilbagemeldingerne flyttet fra selve pladsen til korttidsparkeringen vest for rådhuset. Det er en løsning, der kendes fra tidligere, og som giver mulighed for at skabe mere grønt i fladen end i det oprindelige dispositionsforslag. Derudover er der tænkt mere grønt og trædæk ind i området omkring søen, sådan at der er mindre beton i området.

Endelig er det muligt i et mindre omfang at begrønne lamellerne på trappekernerne og rampen, som det kendes fra Langelands Plads. Forvaltningen foreslår, at dette tænkes ind i den videre projektering.

Støjgener fra aktivitetsområdet
I en del af høringssvarene gives udtryk for bekymring om støjgener fra den kommende plads, herunder særligt fra aktivitetsområdet. Bekymringerne udtrykkes mest i forhold til en mulig aktivitetsmæssig støj fra rulleskøjtning og skatere, men også fra streetbasket. Flere ønsker, at det skitserede areal til boldspil og streetbasket udgår og erstattes af andre elementer. Dette var også et fremherskende tema på borgermødet. Flere nævner, at de gerne ser et motionsområde med redskaber til alle aldre. Enkelte nævner ønsket om petanque, ligesom der i dialogen med interessenter og i de "politiske input" er ønsker om en danseplads.

Forvaltningens bemærkninger:
Forvaltningen foreslår på baggrund af de indkomne høringssvar og den gennemførte borgerdialog, at aktivitetshjørnet revurderes og ændres til en aktivitets-ø. Aktivitets-øen, som den er udformet i det nye forslag, tager udgangspunkt i en større rund træflade, som kan bruges til dans, men også til f.eks. yoga, udstrækning, afslapning og solbadning. Træfladen lever i mål og materiale op til kravene til en danseplads.

Det kuperede betonlandskab nord for arealet til streetbasket - og som potentielt vurderes at kunne bruges til bl.a. rulleskøjtning og skate - foreslås ændret, så det ikke længere består af kanter og mindre ramper. Dermed indbyder det ikke længere til at rulle og skate.

Til gengæld foreslås det at fastholde et mindre område med basket, således at der er en kurv, som indbyder til, at 2-6 personer - børn og voksne - kan mødes om streetbasket. Samtidig flyttes streetbasket længere væk fra den nærmeste nabo, 4. Maj - og Hassager Kollegiet, hvor flere beboere både i høringen og til borgermødet har udtrykt bekymring i forhold til støjgener fra aktivitetsområdet.

Forvaltningen foreslår, at området til streetbasket får et asfaltunderlag, så det lever op til standarder for belægning angivet af faglige aktører inden for streetbasket og ønskes af foreningslivet. Asfalt (coating) er funktionelt samt mere skridsikkert, fleksibelt og robust (end f.eks. gummibelægning), og det vil desuden være muligt at lave et særskilt og kunstnerisk design i belægningen (farvevalg og mønstre), jf. også fokus på kunst i dispositionsforslaget og indarbejdelse af kunst i projektet i øvrigt.

Forvaltningen kan oplyse, at der i forbindelse med borgerinddragelsen i 2020 blev etableret midlertidige aktiviteter og faciliteter til bl.a. streetbasket på pladsen bag rådhuset i ca. 6 uger, som blev benyttet en del hen over sommeren. Der indkom i den forbindelse ingen støjklager, selvom underlaget dengang også var asfalt. Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med udformningen af aktivitets-øen i henhold til ovenstående forslag.

Lynladestationen
En del høringssvar indeholder ønske om at flytte lynladestationen, der ligger vest for rådhuset, og lade arealet indgå som en del af pladsdannelsen.

Forvaltningens bemærkninger:
Lynladestationen blev etableret som den første lynladestation i bymæssig bebyggelse i Danmark og er i dag en af de mest benyttede lynladestationer i Danmark. Lynladestationen forsynes med strøm gennem flere højspændingskabler, som ikke uden videre kan omlægges.

Dertil kommer, at Frederiksberg Kommune har indgået en aftale med Clever om lynladestations placering, som gælder indtil 2036, hvorfor lynladestationen ikke kan flyttes uden betydelige omkostninger for Frederiksberg Kommune. Forvaltningen foreslår derfor, at lynladestationen ikke flyttes, men indtænkes som foreslået i dispositionsforslaget. Det kan oplyses, at der i p-kælderen er forberedt for 55 ladestandere, hvoraf der pt. er indgået aftale om de 32.

I forbindelse med udvalgets behandling af dispositionsforslaget den 12. juni 2023 blev det besluttet, at der ikke på det tidspunkt skulle tages stilling til muligheden for at udvide lynladestationen på pladsen bag rådhuset, men at lynladestationen skulle indgå i høringen, hvorefter der skulle tages stilling.

Forvaltningen vurderer forsat, at lynladestationen ikke bør udvides. En udvidelse mod Smallegade vil "skære pladsen over", mens en udvidelse mod rådhuset vil inddrage en stor del af servicearealet med korttidsparkering vest for rådhuset.

En udvidelse vil også generere væsentlig mere trafik til lynladestationen.

På baggrund af svar fra Transportministeriet af november 2023 er det herudover forvaltningens vurdering, at en eventuel udvidelse vil kræve et nyt udbud. I den situation, hvor der skal ske et nyt udbud, er der mulighed for, at en anden operatør med et andet koncept vinder udbuddet, hvorfor en udvidelse af lynladestationen vil kunne få et helt andet udtryk.

Herudover er det forventningen, at der inden for de nærmeste år (via kommunens egne udbud samt via private planlagte lynladere) vil være etableret offentligt tilgængelige lynladestandere eller stationer på Frederiksberg i et omfang, hvor kommunen vil være stort set dækket med adgang til en eller flere lynladere inden for 1 km, som er det skitserede mål i elbilstrategien.

De politiske ønsker
I forbindelse med budgetforhandlingerne for 2024 blev der sat fokus på, at pladsen skal være inkluderende og kunne danne rammerne for dans. Det inkluderende har fra start været en drivende del af pladsens udformning. Dispositionsforslaget er senest blevet gennemgået af firmaet Aiming Spaces, der arbejder med inkluderende byrum. Der er udarbejdet et notat herom, som belyser flere af de ting, der skal være til stede for at skabe et inkluderende byrum:

- Tryghed
- Gode adgangsforhold og muligheder for at orientere sig
- Renholdelse
- Toiletfaciliteter
- Opholdssteder, såsom sociale "intime" zoner

Det er den overordnede vurdering, at der er taget højde for ovenstående elementer i projektet, mens andre er en del af den videre proces - herunder belysningen, som er en vigtig forudsætning for, at det lykkes at skabe et trygt og inkluderende byrum. Vedlagt som bilag er notat fra Aiming Spaces samt bilag med bemærkninger fra rådgiver og forvaltningen til notatet.

Ligeledes var der politisk ønske om at indarbejde en danseplads på pladsen bag rådhuset. Som beskrevet ovenfor ændres aktivitets-øen, så der er en træflade, der kan bruges som danseplads, men som også har andre anvendelsesmuligheder, hvilket taler ind i det inkluderende byrum, hvor flerfunktionalitet er et vigtigt element.

Den videre proces
Når dispositionsforslaget er godkendt, vil projektet overgå til detailprojektering. Sideløbende arbejder forvaltningen videre med erhvervelsen af den del af 4. Maj Kollegiets grund, som i planen lægger grund til kunstskoven. Efter endt detailprojektering påbegyndes etableringen af pladsen, startende med trappelandskabet og herefter klimasikringen under og på terræn samt udgravningen af Andebakkesøen. Til sidst påbegyndes etableringen af byrummet. Det samlede projekt forventes at stå færdig omkring årsskiftet 2024/2025.

I den videre proces arbejdes der endvidere på et kunstprogram for at forløse dispositionsforslagets intentioner med kunst på pladsen. Der arbejdes med to faser:

- Fase 1 (februar 2024 – primo 2025) med realisering af et kunstværk i p-kælderen (det indre atrium). Optimalt indvies værket sammen med pladsen og p-kælderen, men det er usikkert om det nås, da realisering kræver betydelig fundraising, som skal løftes og times med fondene.
- Fase 2 (fra ultimo 2024), hvor der skal udarbejdes et kunstprogram for værker på pladsen og proces for realisering.

I både fase 1 og 2 engageres en ekstern rådgiver til at varetage projektledelse, realisering og fundraising, da finansiering af værkerne primært skal løftes via fonde. Finansiering af rådgiver afholdes inden for de afsatte midler til udformning af pladsen. Miljø- og Trafikudvalget samt Kultur- og Fritidsudvalget vil få forelagt en sag om forslag til kunstværk i p-kælderen og kunstprogram samt muligheder for den videre finansiering af kunstværker, når der er arbejdet videre med dette.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det tilpassede dispositionsforslaget for pladsen bag rådhuset imødekommer de kommentarer, der er kommet ind i dialogen med borgerne, interessenter samt ønskerne fra politisk niveau. Forvaltningen vurderer på den baggrund, at forslaget kan overgå til detailprojektering med de justeringer og ændringer, der er arbejdet med, herunder revideret aktivitets-ø og område omkring søen samt tilpasning af placering af loppestader og mindre

tilpasninger i forhold til begrønning af lamellerne for at få en grønnere plads. Herudover vurderer forvaltningen, at den eksisterende lynladestation ikke bør flyttes eller udvides.

Økonomi

Anlægsbevillingen til etableringen af pladsen er givet. Det vurderes, at det ændrede dispositionsforslag samt udgifter til rådgivning omkring kunst på pladsen vil kunne holdes inden for det afsatte budget til pladsen.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget

Historik

Indstilling 4. marts 2024, pkt. 28:
By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller til Miljø- og Trafikudvalget,
1. at resultatet af borgerdialogen og høringen for udformningen af pladsen bag rådhuset tages til efterretning,
2. at aktivitetsområdet ændres som beskrevet,
3. at dispositionsforslaget godkendes til detailprojektering og efterfølgende etablering under hensyntagen til beslutningen for punkt 2 - og
4. at lynladestationen ikke udvides.

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller til Kultur- og Fritidsudvalget,
at dispositionsforslaget tages til efterretning.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 4. marts 2024, pkt. 28:
Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet følgende ønskes belyst:

- Muligheder for mere grønt, hvis hele eller dele af loppetorvet flyttes
- Muligheder for solceller og/eller grønne tage
- Bænke af træ fremfor beton
- Belysning generelt og af danseplads, herunder at uplights ikke indgår
- Naturlig rensning af søen fx med dammuslinger
- At låge til 4. Maj kollegiet udgår

Bilag

Høringssvar 1-90 - Pladsen bag rådhuset

Høringsvar 91-95 - Pladsen bag rådhuset

PAFR_Præsentationsmappe dispositionsforslag_Pladsen bag Rådhuset_til aflevering 28022024

240122_Notat_FRB_AIMING SPACES

Respons fra rådgiver og forvaltning på Bias-notat fra Aiming Spaces

Punkt 40: Forslag til disponering af klimapuljen

00.00.00-G01-58-23

Resume

Med denne sag får Klima-, Plan og Boligudvalget forelagt et forslag til disponering af de midler, der med Budget 24 blev afsat til den grønne omstilling. De foreslåede projekter spænder bredt og vil på hver deres måde bidrage til puljens formål som beskrevet i budgetaftalen.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,
bevillingerne til projekterne 'Miyawaki-skov', 'Vejtræer på Bogøvej' og 'Fremrykkede busstoppesteder' flyttes fra Klima-, Plan- og Boligudvalget til Miljø- og Trafikudvalget med henholdsvis 30.000 kr., 0,2 mio. kr. og 1,1 mio. kr. på anlæg i 2024.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Klima-, Plan- og Boligudvalget,
1. at der meddeles anlægsbevilling på 2,5 mio. kr. til projekter inden for grøn omstilling og mere biodiversitet i 2024 finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i Budget 2024,
2. at midlerne disponeres som beskrevet i sagen,
3. at der anvendes 1,3 mio. kr. årligt i 2025 og efterfølgende som beskrevet, finansieret af afsatte midler på service i Budget 2024
4. at bevillingen til projekt om CO2-reduktion i kommunens egne indkøb flyttes fra Klima-, Plan- og Boligudvalget til Magistraten med 0,3 mio. kr. på anlæg i 2024 og 0,7 mio. kr. årligt på service i 2025-2027
5. at bevillingerne til projekterne 'Miyawaki-skov', 'Vejtræer på Bogøvej' og 'Fremrykkede busstoppesteder' flyttes fra Klima-, Plan- og Boligudvalget til Miljø- og Trafikudvalget med henholdsvis 30.000 kr., 0,2 mio. kr. og 1,1 mio. kr. på anlæg i 2024.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Miljø- og Trafikudvalget, at
bevillingerne til projekterne 'Miyawaki-skov', 'Vejtræer på Bogøvej' og 'Fremrykkede busstoppesteder' flyttes fra Klima-, Plan- og Boligudvalget til Miljø- og Trafikudvalget med henholdsvis 30.000 kr., 0,2 mio. kr. og 1,1 mio. kr. på anlæg i 2024.

Sagsfremstilling

Med vedtagelsen af Budget 2024 er der afsat 2,5 mio.kr. i 2024 og 3 mio. kr. i årene 2025 til 2027 til at iværksætte en række grønne indsatser rettet mod blandt andet at reducere CO_2 frem mod 2030. Initiativerne kan eksempelvis omfatte styrkelse af borgerinvolveringen, biodiversitet og flere træer, mobilitetsindsatser og tiltag rettet mod at nedbringe kommunens eget CO_2-udslip.

Med denne sag forelægger forvaltningen forslag til projekter, der kan igangsættes i 2024 med tilhørende forventet budget. Nedenfor følger en kort gennemgang af de foreslåede projekter.

Borgerinvolvering

Affaldssortering på rådhuset og på skoler og daginstitutioner
Affaldsbekendtgørelsen fra januar 2021 betyder at man skal sortere i 10 fraktioner derhjemme såvel som på arbejde eller på offentlige institutioner. Den 14. juni 2021 vedtog Kommunalbestyrelsen 'Ressource- og Affaldsplan 2026'. En af planens overskrifter er ’Cirkulær Kommune’, der beskriver målsætninger, succeskriterier og mulige indsatser i forhold til kommunens egne institutioner og administrationen.

På Frederiksberg er det ikke alle kommunens institutioner eller administrationsbygninger, der er helt i mål med denne omstilling, og borgerne mødes derfor ikke med en service på dette område, der modsvarer lovgivningen. Forvaltningen foreslår derfor at der afsættes en pulje på 600.000 i år 2024, som kan søges mhp. investering i sorteringsmøbler eller affaldsspande til formålet. Forvaltningen foreslår at puljen deles i to målrettet henholdsvis institutioner og rådhus/administrationsbygninger.

Biodiversitet og flere træer

Miyawaki-skov

Den 13. november vedtog Kommunalbestyrelsen beslutningsforslaget om, at der skal etableres en Miyawaki-skov på Frederiksberg. Forvaltningen foreslår, at Miyawaki-skoven finansieres af klimapuljen i år 2024. Etableringen forventes at beløbe sig til 30.000 kr. og en årlig afledt drift på ca. 5.000. kr, der afholdes inden for eksisterende budget.

Vejtræer på Bogøvej
På Bogøvej er der på nuværende tidspunkt ingen vejtræer. Forvaltningen foreslår derfor, at der plantes fire vejtræer på denne vej. Omkostningerne til dette vil være 200.000 kr. ligesom der vil blive nedlagt en parkeringsplads pr. træ. Der vil være en årlig afledt drift på Bogøvej på 5.000 kr, som afholdes inden for eksisterende budget.

Miljø- og Trafikudvalget vil få forelagt konkrete beslutningssager om hhv. Miyawaki-skov og vejtræer på Bogøvej.

Grønne mobilitetsindsatser

Fremrykkede busstoppesteder
Frederiksberg Kommunes Mobilitetspolitik blev godkendt af Kommunalbestyrelsen den 18. marts 2024. Opfyldelse af målsætningerne i mobilitetspolitikken understøtter målsætninger om at reducere CO_2. Implementering af mobilitetspolitikken frem mod 2030 omfatter tre spor.

- Spor 1 og 2 skal indgå bredt på tværs af kommunen, hvor mobilitetspolitikkens rammer og retning indgår som en del af udarbejdelse af kommende anlægsprojekter samt andre indsatser i kommunen.
- Spor 3 er en selvstændig opfølgning på mobilitetspolitikkens vision og målsætninger.

Spor 3 er ikke finansieret, og foreslås derfor, at indgå i klimapuljen. For at implementering af mobilitetspolitikken er mærkbar, foreslås det at der fra Klimapuljen afsættes 1.050.000 kr. i 2024 til spor 3. Indsatsen i 2024 omfatter etablering af fremrykkede busstoppesteder – blandt andet på linje 2A på Godthåbsvej. Et fremrykket busstoppested giver bedre fremkommelighed for både busser, cyklister og fodgængere, samt bedre forhold for brugerne ved ind- og udstigning og mere tryghed for både passagerer og cyklister. Indsatsen understøtter på denne måde intentionen i mobilitetspolitikkens trafikhierarki.

Miljø- og Trafikudvalget vil få forelagt projekterne til godkendelse.

Tiltag rettet mod at nedbringe kommunens eget CO_2-udslip

CO_2-reduktion i kommunens egne indkøb
Frederiksberg Kommune har mulighed for at bruge sin position som en stor offentlig indkøber til at sikre CO_2-reduktion i kommunens aktiviteter. Det kræver overblik over CO_2-konsekvenser af kommunens aktiviteter og en dedikeret indsats for at stille rette krav i udbud og sikre klimavenlige valg i gennemførte udbud. I forbindelse med udviklingen af næste klimaplan i 2024 vil de første analyser af CO_2-aftrykket fra kommunens indkøb blive lavet. Fra andre kommuner vides, at der er væsentlige CO_2-reduktioner at hente i kommunens indkøb, men at det vil kræve nye kompetencer og ressourcer til udvikling og koordinering, for at sikre resultater.

Forvaltningen foreslår at der afsættes midler til et årsværk til at implementere og koordinere denne indsats fremover. Årsværket anvendes i 2024 til indledende implementerende arbejder og overgår til drift i 2025-2027. I alt 310.000 kr. på anlæg i 2024 og 650.000 kr. på service i overslagsårene. Årsværket skal ligeledes sikre, at der er ressourcer til at hjælpe organisationen med at indkøbe mere bæredygtigt i praksis ved eksempelvis at drive indsatser med fokus på smartere produktbrug, muligheder for levetidsforlængelse og genanvendelse, samt ved at komme helt ud på kommunens institutioner og hjælpe dem med at opnå de ønskede resultater.

Cirkulære løsninger i kommunale byggerier
Projektet vil have fokus på at løfte Frederiksberg Kommunes arbejde med cirkulære løsninger og øget genanvendelse af byggematerialer i kommunale byggerier. Der er et stort potentiale for CO_2-reduktion ift. at genbruge byggematerialer ved kommunale byggerier og renoveringsprojekter, men på nuværende tidspunkt mangler der konkret viden og praksis. Projektet skal opbygge viden i den kommunale organisation om mulige modeller for at arbejdet med cirkularitet i kommunens byggerier og vurdering af effekten af forskellige metoder mhp. udarbejdelse af en strategi for bæredygtigt byggeri.

Forvaltningen foreslår, at der afsættes 310.000 kr. på anlæg i 2024 og 650.000 kr. på service i overslagsårene i form af et årsværk til placering i Bygge og Projektenheden. Årsværket anvendes i 2024 til indledende implementerende arbejder og overgår til drift i 2025-2027

Indsats igangsat i 2024	
Borgerinvolvering	
Bedre affaldssortering på kommunens institutioner og rådhus	600.000
Biodiversitet og flere træer	
Miyawaki-skov	30.000
Vejtræer på Bogøvej	200.000
Grønne mobilitetsindsatser	
Fremrykkede busstoppesteder	1.050.000
Tiltag rettet mod at nedbringe kommunens eget CO2-udslip	
CO2-reduktion i kommunens egne indkøb*	310.000
Cirkulære løsninger i kommunale byggerier*	310.000
I alt	**2.500.000**

*Projekterne har økonomi i 2025-2027 på samlet 1,3 mio. kr. årligt.

Forvaltningen gør i forbindelse med denne sag desuden opmærksom på, at finansieringen af de to medarbejdere, som lige nu arbejder med klimaplan og grøn omstilling (Klimafond), udløber med udgangen af 2025.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering
By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at de foreslåede projekter vil kunne bidrage til at opfylde klimapuljens formål.

Økonomi

Der er med Budget 24 afsat rådighedsbevilling på 2,5 mio. kr. i 2024 til arbejdet med grøn omstilling og mere biodiversitet. Med sagen disponeres disse som foreslået, og der meddeles anlægsbevilling hertil.

Derudover er der med Budget 2024 afsat 3,0 mio. kr. årligt i 2025-2027 på service. Med sagen disponeres der heraf 1,3 mio. kr. i 2025 og frem.

Bevillingen til delprojekt *'CO2-reduktion i kommunens egne indkøb*' flyttes med sagen til Magistraten med henholdsvis 0,3 mio. kr. på anlæg i 2024 og 0,7 mio. kr. årligt på service i 2025-2027.

Bevillingerne til delprojekterne '*Miyawaki-skov', 'Vejtræer på Bogøvej'* og '*Fremrykkede busstoppesteder'* flyttes med sagen til Miljø- og Trafikudvalget med henholdsvis 30.000 kr., 0,2 mio. kr. og 1,1 mio. kr. på anlæg i 2024.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke

Behandling

Klima-, Plan- og Boligudvalget, Miljø- og Trafikudvalget, M, K

Bilag

Bilag 1: Miyawaki-skove - KB 13.11.23

Bilag 7: Udvikling af næste klimaplan - KPBU 06.11.23

Bevillingsskema anlæg Klimapuljen

Punkt 41: Anlægsoverførsler 2023 til 2024

00.30.08-Ø00-1-24

Resume

Ved regnskabets afslutning gennemgås mer- og mindreforbrug på kommunens anlægsprojekter. På denne baggrund opgøres de midler, der indstilles overført fra 2023 til 2024 i overensstemmelse med kommunens principper for overførsel af budget i mellem år.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog anlægsoverførsler fra 2023 til 2024 til efterretning.

Indstilling

Direktionen indstiller til Magistraten

1. at mindreforbrug inden for anlægsrammen på 12 mio. kr. overføres fra 2023 til 2024

med modpost på den negative anlægspulje i 2024. Derudover overføres merforbrug på 4,5 mio. kr. fra 2023 til 2025 der indarbejdes i budgetforslaget for 2025,

2. at der vedrørende anlægsindtægter overføres mindreindtægter fra 2023 til 2024 på i alt 0,7 mio. kr. som tillægsbevillinger med modpost på kassen,
3. at der vedrørende udgifter uden for anlægsrammen overføres merforbrug fra 2023 til 2024 på i alt 19,4 mio. kr. hvoraf 2,3 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på kassen i 2024, mens 17,1 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på lånoptagelse i 2024,
4. at der vedrørende det brugerfinansierede område overføres mindreforbrug fra 2023 til 2024 på i alt 4,5 mio. kr., som tillægsbevilges med modpost på lånoptagelse i 2024.

Direktionen indstiller til berørte fagudvalg, at anlægsoverførsler fra 2023 til 2024 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Anlægsprojekter har ofte en projektøkonomi, der løber over flere år, hvor det er svært præcist at forudsige, om regningerne falder det ene eller det andet år. Der er derfor teknisk behov for at flytte budget imellem år, for at sikre at anlægsbudgetterne passer. Dette kaldes anlægsoverførsler. Behovet for anlægsoverførsler mellem år opgøres efter regnskabsafslutningen med baggrund i retningslinjerne i de vedtagne Principper for økonomistyring.

Nærværende sag beskriver størrelsen af mer- og mindreforbrug på anlægsprojekter, der søges overført fra 2023 til 2024 jf. tabel 1. Af bilag 1 fremgår de enkelte anlægsprojekters mer- eller mindreforbrug i 2023, og hvorvidt beløbet overføres til 2024. Endvidere fremgår af bilag 1 hvilke anlæg, der afsluttes med regnskab 2023.

<u>Overførsler fra 2023 til 2024</u>

Der søges mer- og mindreforbrug overført på de anlægsprojekter der ikke afsluttes ved regnskabsafslutningen for 2023 og har enten et merforbrug eller et uforbrugt rådighedsbeløb i 2023. For projekter, hvor der overføres budget fra 2023 til 2024, vil den samlede projektøkonomi over de to år dermed forblive uændret.

Der indstilles overførsler inden for anlægsrammen fra 2023-2024 på 12 mio. kr.
De 12 mio. kr. har modpost på den negative anlægspulje i 2024. Såfremt tillægsbevillingerne i denne sag godkendes, forøges den negative anlægspulje til 144,1 mio. kr. i 2024. Status på udmøntning af den negative anlægspulje i 2024 indgår i 1. forventede regnskab, der behandles i KB 27. maj 2024.

For udgifter uden for anlægsrammen indstilles merforbrug på 19,4 mio. kr. overført fra 2023 til 2024. Udgifter uden for anlægsrammen dækker over boligdelen af plejecenterprojekter, der er 88% lånefinansierede og 12% kommunalt finansierede. For anlægsindtægter overføres 0,7 mio. kr. fra 2023 til 2024 med modpost på kassen. Det er udtryk for forskydning af indtægter, der ikke blev realiseret i 2023, men som forventes i 2024.

Der overføres merforbrug på servicedelen af Ingeborggården der er fejlkonteret uden for anlægsrammen på 1,5 mio. kr. til samme projekt inden for rammen (1,2 mio. kr. korrigeret for moms). Dette er en korrektion af en fejlkontering af udgifter der hører til inden for anlægsrammen. Modposten er den negative anlægspulje i 2024.

Tabel 1. Overblik over overførsler fra 2023 til 2024

1.000 kr.	U/I	Rådighedsbeløb 2023	Forbrug 2023	Afvigelse rådighedsbeløb 2023	Overføres til 2024/2025
Skattefinansieret	**U**	**565.253**	**540.470**	**24.783**	**26.857**
	I	**-8.200**	**-7.125**	**-1.075**	**-700**
	N	**557.054**	**533.346**	**23.708**	**26.157**
Heraf inden for rammen	**U**	**337.962**	**331.101**	**6.861**	**7.423**
01 Magistraten	U	7.075	4.133	2.942	1.798
02 Klima- Plan og Boligudvalget	U	79.664	74.947	4.717	7.578
03 Undervisningsudvalget	U	45.859	41.772	4.087	4.308
04 Ældre- og Omsorgsudvalget	U	50.981	48.094	2.887	1.668
05 Kultur- og Fritidsudvalget	U	86.425	97.303	-10.878	-10.330
06 Børneudvalget	U	3.772	4.983	-1.211	-1.961
07 Socialudvalget	U	1.208	887	321	321
08 Miljø- og Trafikudvalget	U	60.145	57.642	2.503	2.550
10 Sundheds- og Forebyggelsesudvalget	U	1.632	998	634	634
11 By- og Erhvervsstrategisk udvalg	U	1.200	343	857	857
Heraf uden for rammen (plejeboliger)	**U**	**227.291**	**209.369**	**17.922**	**19.433**
02 Klima- Plan og Boligudvalget	U	4.374	4.418	-44	-44
04 Ældre- og Omsorgsudvalget	U	222.917	204.952	17.966	19.477
Heraf uden for rammen - indtægter	**I**	**-8.200**	**-7.125**	**-1.075**	**-700**
01 Magistraten	I	-3.677	-3.317	-360	0
02 Klima- Plan og Boligudvalget	I	44	13	31	0
05 Kultur- og Fritidsudvalget	I	-3.875	-3.175	-700	-700

08 Miljø- og Trafikudvalget	I	-692	-646	-46	0
Brugerfinansieret område i alt uden for rammen	**U**	**51.227**	**46.772**	**4.455**	**4.456**
08 Miljø- og Trafikudvalget	U	51.227	46.772	4.455	4.456

Der er for anlægsudgifter inden for anlægsrammen indstillet overførsler til 2024/2025 på 7,4 mio. kr., hvilket er 0,6 mio. kr. højere end mindreforbrug i regnskab 2023 på 6,9 mio. kr.

Forskellen skyldes hovedsageligt, at skimmelpuljen har et samlet merforbrug på 2,6 mio. kr. i 2023, som ikke foreslås overført fra 2023 til 2024. Skimmelpuljen er afsat til at dække akutte behov for udbedring af skimmelskader, og da behovet for renovering vedr. skimmel ikke forventes at være faldende, vurderes det ikke hensigtsmæssigt at reducere puljen i 2024.

Dertil kommer omkonteringen mellem service og boligdel på ingeborggården på 1,2 mio. kr. samt reducering af budget til monopolbrudsprojektet på 0,5 mio. kr. Hertil er den negative anlægspulje ikke blev udmøntet fuldt i løbet af 2023 og dermed har et negativt rådighedsbeløb i 2023 på 0,8 mio. kr. (indgår under Magistraten i tabel 1). Dette overføres ikke til 2024. Til slut er der mindreforbrug på afsluttede anlægsprojekter på 1,2 mio. kr.

Samlet set er der dermed 0,6 mio. kr. mere, der overføres til 2024 end det samlede uforbrugte rådighedsbeløb for udgifter ved regnskab 2023. For anlægsindtægter overføres mindreindtægter på 0,7 mio. kr., hvilket er 0,4 mio. kr. lavere end regnskabsresultatet på 1,1 mio. kr. Afvigelsen skyldes mindreindtægter vedr. intern afregning ifm. sagsbehandlingsressourcer.

Samlet set er der en forskel på 0,6 mio. kr. vedr. udgifter samt 0,4 mio. kr. vedr. indtægter mellem det uforbrugte rådighedsbeløb i 2023 og det rådighedsbeløb, der overføres til 2024. De i alt 1,0 mio. kr. i samlede merudgifter indgår i den samlede opgørelse af kassebeholdningen i regnskab 2023.

Teknisk korrektion af anlægsbevillinger

I løbet af året kan der opstå tekniske afvigelser imellem det rådighedsbeløb, der er afsat til et anlægsprojekt, og den anlægsbevilling, der er givet. Med anlægsoverførselssagen, søges disse tilpasset, så projekter samlet set ikke har en større anlægsbevilling end det afsatte rådighedsbeløb.

Mens rådighedsbeløb afspejler den politisk vedtagne finansiering af et projekt, afspejler anlægsbevillingen den politiske godkendelse til at igangsætte og bruge midler til et konkret defineret projekt. En anlægsbevilling kan således godt være mindre end den fulde afsatte finansiering i form af rådighedsbeløbet. Hvis anlægsbevillingen omvendt er større end rådighedsbeløbet, er der ikke fuld finansiering til den meddelte bevilling.

De tekniske korrektioner af anlægsbevillinger indstilles foretaget på puljer, hvor anlægsbevillingen over tid er kommet ud af trit med puljens rådighedsbeløb. Nedenfor er en oversigt over anlægsbevillinger, der teknisk søges korrigeret i forbindelse med regnskab 2023. Samlet indstilles det, at bevillinger reduceres med 7,4 mio. kr.

Skimmelpulje nedjusteres med 6.000 t. kr.
Gavlpulje nedjusteres med 70 t. kr.
Projektledelse vedr. klimatilpasning - Miljø pulje nedjusteres med 50 t. kr.
Monopolbrud reduceres med 1.316 t. kr.

Hertil flyttes anlægsbevilling på 200 t. kr. fra projektet vedr. Skolen på Nyelandsvej, bygn. E (tandlægebygn.) til projektet Etablering af Tandlægestole – Skolen på Nyelandsvej ifm. sammenlægning af de to projekter.

Den tekniske korrektion af anlægsbevillinger har ingen konsekvenser for kassen eller for afsat finansiering på berørte puljer.

Økonomi

Jævnfør tabel 1 søges der om overførsel mindreudgifter på i alt 12 mio. kr. til 2024 og merudgifter på 4,5 mio. kr. til 2025. Anlægsindtægter på i alt 0,7 mio. kr. overføres til 2024 som tillægsbevillinger. De overførte anlægsindtægter på 0,7 mio.

kr. tilgår kassen i 2024.

Tillægsbevillinger på 12 mio. kr. inden for anlægsrammen har modpost på den negative anlægspulje i 2024, som udmøntes via forskydninger af rådighedsbeløb i de forventede regnskaber. Såfremt tillægsbevillingerne i denne sag godkendes, forøges den negative anlægspulje til 144,1 mio. kr. i 2024. Status på udmøntning af den negative anlægspulje indgår i 1. forventede regnskab.

Mindreudgifter uden for anlægsrammen i 2023 tillægsbevilges som merudgifter i 2024 svarende til 19,4 mio. kr. Heraf har 2,3 mio. kr. modpost på kassen mens 17,1 mio. kr. har modpost på lånoptag, idet ældreboliger lånefinansieres med 88 pct. af anlægsudgiften mens 12% er kommunale udgifter.

Mindreudgifter på 4,5 mio. kr. for brugerfinansierede udgifter (klimatilpasning) i 2023 tillægsbevilges i 2024 med modpost på lånoptagelse, idet brugerfinansieret klimatilpasning lånefinansieres med 100 % af anlægsudgiften.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Fagudvalg, Magistrat, Kommunalbetyrelse

Bilag

Bilag 1 overførsler til 2024

Punkt 42: Driftsoverførsler 2023 til 2024

00.32.00-G01-1-24

Resume

På baggrund af årsregnskabet er driftsoverførslerne fra 2023 til 2024-2026 opgjort i henhold til kommunens regler for overførsel mellem budgetår – jf. Principper for økonomistyring i Frederiksberg Kommune. Der lægges op til at alle driftsoverførsler, der er omfattet af reglerne for overførsel mellem budgetår, tillægsbevilges.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog driftsoverførsler 2023 til 2024 til orientering.

Indstilling

Direktionen indstiller til Magistraten og til orientering i fagudvalg:

1. At der netto tillægsbevilges mer- og mindreudgifter fra 2023 til 2024 for netto 26,0 mio. kr. inden for servicerammen finansieret af puljen til uforudsete udgifter.
2. At der på servicerammen i budgetforslag for 2025 indarbejdes overførsler for netto 0,8 mio. kr. i 2025 og for netto 0,5 mio. kr. i 2026.
3. At der netto tillægsbevilges overførte mindreudgifter fra 2023 for netto 1,0 mio. kr. til 2024 uden for servicerammen finansieret af kassen.

Sagsfremstilling

Indledning
I de seneste år har overførselssagen været en integreret del af årets 1. forventede regnskab, men med overgangen til to forventede regnskaber i stedet for tre i 2023, blev overførselssagen igen en selvstændig sag. I samme periode udfordrede flere forhold Frederiksberg Kommunes økonomi, hvilket resulterede i tilbagehold og annullering af driftsoverførsler. Driftsoverførselssagen 2023 til 2024 opretholder denne tilbagevenden til en selvstændig overførselssag, og samtidig indstilles at alle driftsoverførsler, der følger principperne for økonomistyring i Frederiksberg Kommune, tillægsbevilges.

Driftsoverførsler
Med henvisning til Principper for økonomistyring i Frederiksberg Kommune har decentrale institutioner efter regnskabsårets afslutning mulighed for at få overført mer- eller mindreforbrug til det efterfølgende regnskabsår inden for nærmere fastsatte regler. Reglerne indebærer, at de første 100 t.kr. i mindreudgifter overføres, mens mindreudgifter ud over de første 100 t.kr. overføres, så længe den samlede overførsel ikke overstiger 2 pct. af institutionens budgetramme. Underskud/merforbrug overføres fuldt ud til det nye budgetår. Overførslen af midler mellem årene skal sikre en hensigtsmæssig prioritering af ressourcer på tværs af regnskabsår.

For eksternt finansierede projekter og politisk vedtagne projekter, som ikke kan afsluttes inden for et regnskabsår, gælder at der også er mulighed for at overføre uforbrugte midler til efterfølgende budgetår. Derudover er der mulighed for at ansøge om overførsler der falder uden for de nævnte overførselsmuligheder. Institutioner eller afdelinger kan søge om overførsel, hvis de har sparet op i løbet af året til konkrete udgifter eller projekter. Tilsvarende er der også mulighed for at ansøge om afdragsordninger eller gældseftergivelse, hvis en enkelt institution midlertidigt har opbygget et midlertidigt merforbrug.

Tabel 1 viser de samlede driftsoverførsler fra 2023 til 2024 fordelt på de nævnte kategorier og udvalg.

Tabel 1 Driftsoverførsler 2023 til 2024 fordelt på service og overførselsudgifter (1.000 kr.)

Driftsoverførsler - Service	Decentrale merforbrug	Decentrale mindreforbrug	Eksternt finansierede	Budgetforlig projekter	Ansøgte	I alt
Magistraten		7.253	-1.907	2.384	3.478	11.209
Klima-, Plan- og Boligudvalget						0
Undervisningsudvalget	-5.769	762	2.462	1.602	1.694	751

Ældre- og Omsorgsudvalget	-857	1.552	2.753	600	88	4.176
Kultur- og Fritidsudvalget	-7	356		45	98	492
Børneudvalget	-2.300	5.800	482	9	1.203	5.194
Socialudvalget	-1.476	1.757	198			479
Miljø- og Trafikudvalget			16		1.900	1.916
Arbejdsmarkeds-, Vækst- og Uddannelsesudvalget		204			300	504
Sundheds- og Omsorgsudvalget		1.369	-94			1.275
By- og Erhvervsstrategisk Udvalg						0
I alt	**-10.369**	**19.054**	**3.910**	**4.639**	**8.761**	**25.996**

Driftsoverførsler - Overførselsudgifter	**Decentrale merforbrug**	**Decentrale mindreforbrug**	**Eksternt finansierede**	**Budgetforlig projekter**	**Ansøgte**	**I alt**
Arbejdsmarkeds-, Vækst- og Uddannelsesudvalget		1.016				1.016
I alt	**0**	**1.016**	**0**	**0**	**0**	**1.016**

Decentrale mer- og mindreforbrug
På de decentrale institutioner er der netto merforbrug for 8,7 mio. kr., der fordeler sig med merforbrug for 10,4 mio. kr. og mindreforbrug for 19,1 mio. kr.

Af 113 institutioner (SFO'er og klubber ses i sammenhæng med den skole, de hører under) er der 37 der kommer ud af 2023 med et merforbrug og 76 der kommer ud af 2023 med et mindreforbrug eller balance.

Størstedelen af merforbruget på de decentrale institutioner skal findes på institutionerne under Undervisningsudvalget, der tegner sig for 5,8 mio. kr. i merforbrug.

Eksternt finansierede projekter
Bevillinger som er finansieret af eksterne midler (f.eks. midler fra fonde og statslige tilskudspuljer) og som er finansieret af midler med tilbagebetalingspligt, hvis de ikke anvendes til bestemte formål, overføres fuldt ud til nyt budgetår. Dette gælder både udgifts- og indtægtsbevilling. Netto er overførslerne vedrørende de eksternt finansierede projekter opgjort til 3,9 mio. kr.

Projekter fra budgetforlig
Der er ansøgt om overførsel til 2024 af 4,6 mio. kr. vedrørende 16 projekter, som er politisk besluttet typisk ved budgetforlig. De fordeler sig over fem udvalg, med størsteparten på Magistraten som vedrører projekter under Klimafonden.

Ansøgte overførsler

Der er ansøgte overførsler til 2024 for 8,8 mio. kr., der fordeler sig på 19 ansøgninger. Heraf vedrører fem ansøgninger afdragsordninger, hvor en skole og fire daginstitutioner har søgt om afdragsordninger.

For en uddybning af de decentrale overførsler, eksterne projekter, projekter fra budgetforlig samt ansøgte overførsler henvises til bilag 1.

Økonomi

Puljen til uforudsete udgifter er modpost for overførslerne, der tillægsbevilges på service i 2024, mens kassen er modpost på overførsler der tillægsbevilges på overførselsudgifter i 2024.

Nogle af overførslerne på service har endvidere konsekvenser i overslagsårene 2025-2026, hvor de indarbejdes i budgettet.

Tabel 2 Driftsoverførsler Service 2024-2026

Service (1.000 kr.)	**2024**	**2025**	**2026**
Decentrale merforbrug	-10.369		
Decentrale mindreforbrug	19.054		
Eksternt finansierede projekter	3.910	1.306	
Budgetforlig projekter	4.639	750	750
Ansøgte overførsler	8.761	-1.306	-253
I alt	25.996	750	497

Med udmøntningen af driftsoverførsler disponeres der i 2024 26,0 mio. kr. fra puljen til uforudsete udgifter, som dermed ikke kan disponeres til udfordringer, der måtte dukke op i løbet af budgetåret.

Borgmesterpåtegning

Nej.

Behandling

Magistraten 8. april 2024, fagudvalg på førstkommende møder herefter og Kommunalbestyrelsen 29. april 2024.

Historik

Indstilling 8. april 2024, pkt. 82:
Direktionen indstiller til Magistraten og til orientering i fagudvalg:

1. At der netto tillægsbevilges mer- og mindreudgifter fra 2023 til 2024 for netto 26,0 mio. kr. inden for servicerammen finansieret af puljen til uforudsete udgifter.
2. At der på servicerammen i budgetforslag for 2025 indarbejdes overførsler for netto 0,8 mio. kr. i 2025 og for netto 0,5 mio. kr. i 2026.
3. At der netto tillægsbevilges overførte mindreudgifter fra 2023 for netto 1,0 mio. kr. til 2024 uden for servicerammen finansieret af kassen.

Bilag

Bilag 2 Samlede ansøgningsskemaer 2023 - 2024

Bilag 1 - Driftsoverførsler 2023 til 2024 til MAG

Punkt 43: Regnskabsopfølgning 2023 og første bud på 2024

00.30.14-S00-1-24

Resume

Regnskabet for 2023 er afsluttet. Forud for den endelige sag om årsregnskabet 2023, der forelægges Magistraten 15. april 2024, fremlægges her en opsummering af de overordnede resultater og de væsentligste afvigelser, for service, overførselsudgifter og anlæg inden for anlægsrammen. Herudover indeholder sagen et første bud på regnskabet for 2024 for service baseret på regnskabet for 2023.

Beslutning

Sundheds- og Forebyggelsesudvalget tog sagen om regnskabsopfølgningen for 2023 og første bud på regnskab 2024 til orientering.

Indstilling

Direktionen indstiller,
1. at Magistraten tager regnskabsopfølgning for 2023 til efterretning
2. at Magistraten tager første bud på regnskab 2024 til efterretning

Fagudvalg får sagen om regnskabsopfølgningen for 2023 og første bud på regnskab 2024 til orientering.

Sagsfremstilling

Regnskabsopfølgning 2023
Regnskabsopfølgningen er en opsummering af de overordnede resultater og de væsentligste afvigelser for serviceudgifter, overførselsudgifter samt anlægsudgifter inden for anlægsrammen, der forelægges forud for den endelige sag om årsregnskabet 2023, der forelægges magistraten 15. april 2024.

Regnskabsresultatet opsummeres i tabel 1:

Tabel 1 Regnskab 2023

Frederiksberg Kommune (mio. kr.)	**Korrigeret budget**	**Regnskab**	**Afvigelse i alt**
Service i alt	4.492	4.448	-44
Overførselsudgifter i alt	1.635	1.603	-32
Anlæg (inden for anlægsrammen) i alt	335	330	-5

Mindreudgifter under service udgør 44 mio. kr. svarende til 0,98 pct. Der er flere årsager til mindreudgifterne, men væsentligst skyldes det øgede indtægter fra salg af pladser og brugerbetalinger hvor der har været færre udgifter til søskenderabat, friplads og lign., samt generel tilbageholdenhed og mange mindre afvigelser.

På overførselsudgifter er der mindreudgifter for 32 mio. kr. De skyldes primært merindtægter fra mellemkommunal refusion for tidligere år samt øgede refusioner for særligt dyre enkeltsager.

Mindreudgifter i regnskab 2023 på service – 44 mio. kr. – og mindreudgifter på overførselsudgifter – 32 mio. kr. – tilgår kassen til at imødegå evt. midtvejsregulering af overførselsudgifter, evt. yderligere udligningsregning samt fordyrelser på anlægsområdet (plejeboliger og dagtilbud).

Mindreudgiften på 5 mio. kr. under anlæg skyldes forskydninger mellem år, som ikke resulterer i en kasseforbedring, da midlerne skal bruges i 2024.

En gennemgang af regnskabet fremgår af bilag 1 og er yderligere uddybet i de tilhørende udvalgsgennemgange i bilag 2.01-2.11.

En uddybning af alle poster forelægges med årsregnskabet på Magistratens møde 15. april. 2024.

Første bud på regnskab 2024
Bilag 1 og de tilhørende udvalgsgennemgange i bilag 2 indeholder endvidere et første bud på regnskabet for 2024.

Første bud omfatter alene serviceudgifter og er baseret på regnskabsresultatet for 2023 holdt op mod budgettet for 2024. Der er således ikke tale om en egentlig prognose som i de forventede regnskaber. Den første prognose for 2024 bliver 1. forventede regnskab, der forelægges Magistraten 6. maj 2024.

Overordnet viser første bud på regnskabet for 2024, at der er flere risici og opmærksomhedspunkter fordelt på en række udvalg. Størstedelen af disse risici og opmærksomhedspunkter imødegås af forventninger om mindreudgifter. Socialudvalget har 5. marts 2024 behandlet første bud på en handleplan for at imødegå forventede merudgifter for 5 mio. kr. Udvalget sendte forslag for 4 mio. kr. i høring og skal behandle sagen igen 11. marts 2024, hvor de også skal behandle forslag for de sidste 1 mio. kr. Derudover er der en arbejdsskadesag, med en ekstraordinær udbetaling i 2024, og denne vil i forbindelse med 1. forventede regnskab 2024 blive indstillet tillægsbevilget fra puljen til uforudsete udgifter, da der er tale om en udgift der ikke er varig på en tværgående fællesordning.

Økonomi

Sagens økonomiske konsekvenser fremgår af bilag til sagen.

Borgmesterpåtegning

Tre udvalg – Klima-, Plan- og Boligudvalget, Undervisningsudvalget, Arbejdsmarkeds-, Vækst- og Uddannelsesudvalget – kommer ud af 2023 med merudgifter. Disse udvalg har dermed ikke overholdt Frederiksberg Kommunes Principper for økonomistyring, der bl.a. siger: ”Et merforbrug forudsættes imødegået ved rettidig styring f.eks. ved omfordeling af midlerne inden for udvalgets samlede bevilling.” Det skal bemærkes at Arbejdsmarkeds-, Vækst- og Uddannelsesudvalgets merforbrug er udgifter relateret til Ukrainske flygtnige, mens Undervisningsudvalgets merforbrug kan henføres til skoler, der har overførselsadgang, og dermed får overført merforbruget til 2024.

Behandling

Magistrat 11. marts 2024 og fagudvalg til orientering på førstkommende møder efter Magistratsbehandling.

Historik

Indstilling 11. marts 2024, pkt. 57:
Direktionen indstiller,
1. at Magistraten tager regnskabsopfølgning for 2023 til efterretning
2. at Magistraten tager første bud på regnskab 2024 til efterretning

Fagudvalg får sagen om regnskabsopfølgningen for 2023 og første bud på regnskab 2024 til orientering.

Indstilling 11. marts 2024, pkt. 11:
Direktionen indstiller,
1. at Magistraten tager regnskabsopfølgning for 2023 til efterretning
2. at Magistraten tager første bud på regnskab 2024 til efterretning

Fagudvalg får sagen om regnskabsopfølgningen for 2023 og første bud på regnskab 2024 til orientering.

Indstilling 11. marts 2024, pkt. 17:
Direktionen indstiller,
1. at Magistraten tager regnskabsopfølgning for 2023 til efterretning
2. at Magistraten tager første bud på regnskab 2024 til efterretning

Fagudvalg får sagen om regnskabsopfølgningen for 2023 og første bud på regnskab 2024 til orientering.

Indstilling 11. marts 2024, pkt. 15:
Direktionen indstiller,
1. at Magistraten tager regnskabsopfølgning for 2023 til efterretning
2. at Magistraten tager første bud på regnskab 2024 til efterretning

Fagudvalg får sagen om regnskabsopfølgningen for 2023 og første bud på regnskab 2024 til orientering.

Indstilling 11. marts 2024, pkt. 13:
Direktionen indstiller,
1. at Magistraten tager regnskabsopfølgning for 2023 til efterretning
2. at Magistraten tager første bud på regnskab 2024 til efterretning

Fagudvalg får sagen om regnskabsopfølgningen for 2023 og første bud på regnskab 2024 til orientering.

Bilag

Bilag 1 Regnskabsopfølgning 2023 og første bud på 2024

Bilag 2.01 Magistraten - Regnskabsopfølgning 2023

Bilag 2.02 Klima-, Plan- og Boligudvalget - Regnskabsopfølgning 2023

Bilag 2.03 Undervisningsudvalget - Regnskabsopfølgning 2023

Bilag 2.04 Ældre- og Omsorgsudvalget - Regnskabsopfølgning 2023

Bilag 2.05 Kultur- og Fritidsudvalget - Regnskabsopfølgning 2023

Bilag 2.06 Børneudvalget - Regnskabsopfølgning 2023

Bilag 2.07 Socialudvalget - Regnskabsopfølgning 2023

Bilag 2.08 Miljø- og Trafikudvalget - Regnskabsopfølgning 2023

Bilag 2.09 Arbejdsmarkeds-, Vækst- og Uddannelsesudvalget - Regnskabsopfølgning 2023

Bilag 2.10 Sundheds- og Forebyggelsesudvalget - Regnskabsopfølgning 2023

Bilag 2.11 By- og Erhvervsstrategisk Udvalg - Regnskabsopfølgning 2023