

REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 18-11-2024

Mødedato Mandag d. 18. november 2024 kl. 21:01

Mødested Udvalgsværelse 2

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Skybrudspakke 2025.....	4
Udbud af behandling af restaffald.....	8
Sorteringsanlæg til restaffald - låneramme og hæftelse.....	10
Disponering af trafiksikkerhedspulje 2024.....	12
Evaluering af ordning med udlejningscykler og -elløbehjul 2024.....	18
Ændring af skiltning ved ladepladser.....	21
Resultat af årets tilfredshedsundersøgelse i busserne på Frederiksberg.....	23
2. forventede regnskab 2024.....	25

Punkt 161: Meddelelser

00.22.04-P35-1-24

Sagsfremstilling

Der blev givet en mundtlig status på miljø sag. Udvalget ønskede på den baggrund en sag til det kommende udvalgsmøde.

Punkt 162: Skybrudspakke 2025

05.01.00-G01-85-24

Resume

Miljø- og Trafikudvalget får med denne sag forelagt forslag til Skybrudspakke for 2025 samt enkelte justeringer af allerede igangsatte projekter fra tidligere skybrudspakker til godkendelse. Skybrudspakke 2025 indeholder de klimatilpasningsprojekter, som planlægges igangsat i 2025. Forslaget til Skybrudspakke 2025 er udarbejdet med afsæt i den rækkefølgeplan for skybrudsprojekterne, som udvalget godkendte den 13. juni 2022.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

1. at den forelagte disponering af rådighedsbeløb og anlægsbevillinger vedrørende anlægspulje for "Klimatilpasningsprojekter i samarbejde med Frederiksberg Forsyning" godkendes (gældende for den takstfinansierede pulje såvel som for den skattefinansierede pulje), og at omdisponeringer på igangværende skybrudsprojekter, jf. tabel 1,2 og 3 i Bilag 1, godkendes,
2. at der meddeles anlægsbevillinger på 151,5 mio. kr. til takstfinansierede klimatilpasningsprojekter samt anlægsbevillinger på 33,4 mio. kr. på skattefinansierede klimatilpasningsprojekter, jf. tabel 1 i økonomiafsnittet, og at dette finansieres af puljer til takst- og skattefinansierede klimatilpasningsprojekter i perioden 2024-2028, samt at rådighedsbeløb på alle klimatilpasningsprojekter ændres som beskrevet i tabel 1 i bilag 1,
3. at de takstfinansierede anlægsudgifter midlertidigt finansieres via byggekreditter og omlægges til endelige lån i takt med, at de enkelte delprojekter afsluttes, og at bevillinger til lånoptagelse forskydes imellem årene svarende til de i sagerne angivne ændringer i takstfinansierede anlægsudgifter,
4. at projektpakke 7 anbefales til godkendelse hos Frederiksberg Forsynings bestyrelse - og
5. at den negative anlægspulje til håndtering af anlægsrammen opskrives med i alt 12,4 mio. kr. i 2025, mens den i 2024 nedskrives med 10,0 mio. kr.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at den forelagte disponering af rådighedsbeløb og anlægsbevillinger vedrørende anlægspulje for "Klimatilpasningsprojekter i samarbejde med Frederiksberg Forsyning" godkendes (gældende for den takstfinansierede pulje såvel som for den skattefinansierede pulje), og at omdisponeringer på igangværende skybrudsprojekter, jf. tabel 1,2 og 3 i Bilag 1, godkendes,
2. at der meddeles anlægsbevillinger på 151,5 mio. kr. til takstfinansierede klimatilpasningsprojekter samt anlægsbevillinger på 33,4 mio. kr. på skattefinansierede klimatilpasningsprojekter, jf. tabel 1 i økonomiafsnittet, og at dette finansieres af puljer til takst- og skattefinansierede klimatilpasningsprojekter i perioden 2024-2028, samt at rådighedsbeløb på alle klimatilpasningsprojekter ændres som beskrevet i tabel 1 i bilag 1,
3. at de takstfinansierede anlægsudgifter midlertidigt finansieres via byggekreditter og omlægges til endelige lån i takt med, at de enkelte delprojekter afsluttes, og at bevillinger til lånoptagelse forskydes imellem årene svarende til de i sagerne angivne ændringer i takstfinansierede anlægsudgifter og
4. at projektpakke 7 anbefales til godkendelse hos Frederiksberg Forsynings bestyrelse.
5. at den negative anlægspulje til håndtering af anlægsrammen opskrives med i alt 12,4 mio. kr. i 2025, mens den i 2024 nedskrives med 10,0 mio. kr.

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget får med denne sag forelagt forslag til Skybrudspakke 2025 samt enkelte justeringer af allerede igangsatte projekter, der er besluttet under tidligere skybrudspakker, til godkendelse.

Baggrund

I 2016 besluttede Kommunalbestyrelsen at gennemføre et skybrudssikringsprogram med henblik på at gøre Frederiksberg mere robust over for fremtidige skybrud.

Lovgrundlaget for skybrudssikringen blev ændret i 2021, hvilket blandt andet resulterede i, at Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Forsyning skulle beregne nyt serviceniveau for skybrudshåndtering. Der er imidlertid givet mulighed for en overgangsordning, hvor tidligere planlagte projekter kan anlægges under den tidligere lovgivning. Det daværende Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalg vedtog derfor den 13. juni 2022 (punkt 117) en rækkefølgeplan over de klimatilpasningsprojekter, det er mest fordelagtigt at anlægge frem til 2027, hvor overgangsordningen udløber. Skybrudspakke 2025 tager afsæt i denne rækkefølgeplan.

Skybrudspakke 2025

Forslaget til Skybrudspakke 2025 indeholder de projekter, der anbefales igangsat fra 2025 samt tilhørende forslag til disponering af midlerne afsat til klimatilpasningsprojekter. Udvalget vil senere få de enkelte projektforslag til endelig godkendelse, når disse foreligger i projekteret form. Forslaget omfatter igangsættelse af 12 nye projekter. Der er tale om en stor portefølje, som skal sikre fremdriften og øge muligheden for, at de vigtigste klimatilpasningsprojekter kan nå at blive anlagt under overgangsordningen. Skybrudspakke 2025 er den sidste skybrudspakke som igangsættes under overgangsordningen. Dette skyldes, at projekter på overgangsordningen skal være i anlæg senest med udgangen af 2026, og det er ikke realistisk, at igangsætte klimatilpasningsprojekter i 2026 og nå i anlæg med dem samme år. Det forventes at alle projekter går i jorden senest i 2026. Dog vil projektet på Hospitalsgrunden etape 1 forventeligt først gå i jorden fra 2027. Det kan lade sig gøre, da projektet anlægges efter den nye lovgivning.

Forslaget til Skybrudspakke 2025 omfatter følgende nye projekter, som igangsættes fra 2025:

Segelckesvej	Vejen anlægges som blå vej (transportvej), som skal lede vand til Femte Juni tunnelen.
Frederiksberg Runddel	Pladsen anlægges som en central forsinkelsesplads for området. Da pladsen er fredet forventes det, at projektet anlægges som et underjordisk kassettebassin, så pladsens nuværende udseende bibeholdes.
Frederiksberg Rådhusplads / Allégade	Frederiksberg Rådhusplads/Allégade anlægges enten som en central forsinkelsesplads for området eller som transport til projektet "Pladsen bag rådhuset" som forventes færdiganlagt primo 2025. Dette afklares i den indledende fase af projektet for Frederiksberg Rådhusplads/Allégade. Hvis projektet anlægges som central forsinkelsesplads giver det mulighed for overfladeløsninger og dermed ændringer i Rådhuspladsens nuværende udseende.
Storm Petersens Vej	Vejen anlægges som blå vej (transportvej), hvor vandet ledes til projektet "Pladsen bag rådhuset" som forventes færdiganlagt primo 2025.
Jyllandsvej Nord	Vejen anlægges som forsinkelsesvej med tiltag på overfladen.
Lindevangsparken Nord	Projektet anlægges som mindre tiltag på de nærliggende veje for at udnytte det eksisterende volumen i Lindevangsparken bedre. Hvilke veje det drejer sig om, afklares i den indledende fase af projektet.
Emil Christian Hansens Vej	Vejen anlægges som blå vej (transportvej) til Femte Juni tunnelen.
Azaleavej	Vejen anlægges som forsinkelsesvej med tiltag på overfladen.
Falkonergårdsvej	Vejen anlægges enten som forsinkelsesvej med tiltag på overfladen eller som blå vej (transportvej).
Aksel Møllers Have	Pladsen anlægges som en central forsinkelsesplads for området. Projektet giver mulighed for forsinkelse på overfladen og dermed mindre ændringer i pladsens nuværende udseende.
Kristian Zahrtmanns Plads	Pladsen anlægges som en central forsinkelsesplads for området. Projektet giver mulighed for forsinkelse på overfladen og dermed ændringer i pladsens nuværende udseende.
Hospitalsgrunden etape 1	Regnvandsløsninger skal udarbejdes i tråd med udviklingsplanen for Frederiksberg Hospital, hvor der primært arbejdes med overflade/synlige løsninger. Projektet indeholder i første omgang tiltag for den 1. etape af udviklingen som forventes i jorden tidligst 2027. Derfor er det nødvendigt at igangsætte planlægningen i 2025. Derudover skal det afsøges om der ifm. med anlæg af den første halvdel af den kommende bypark i 2025 skal indarbejdes bassiner / klimatilpasningsløsninger.
Forundersøgelser 2025, øst og vest	Der afsættes midler til at forsætte udarbejdelsen af hydrauliske oplandsplaner for Frederiksberg øst og vest i 2025.
Forundersøgelser 2026, øst og vest	Der afsættes midler til at forsætte udarbejdelsen af hydrauliske oplandsplaner for Frederiksberg øst og vest i 2026.

Justering af igangværende projekter

Der foreslås ligeledes gennemført følgende justeringer af igangværende projekter. Økonomien for de enkelte projekter er oprindelig godkendt i forbindelse med tidligere års skybrudspakker. Som tidligere justeres de samlet med denne sag.

Solbjerg Parkkirkegård	Projektet forøges med 22,5 mio. kr. i takstmidler og 1,0 mio. kr. i skattemidler på baggrund af anlægsoverslaget. Volumenet udvides med 1.000 m ³ , da det har vist sig, at der er behov for et større volumen end først antaget svarende til det på MTU 19. august 2024 godkendte projektforslag.
Hattensens Allé, Carl Feilbergs Vej og Laurids Bings Allé	Projektet reduceres med 4,0 mio. kr. i takstmidler på baggrund af projektforslaget. Samtidig reduceres volumenet med 1.355 m ³ , da det har vist sig, at der er behov for et mindre volumen end først antaget svarende til det på MTU 28. oktober 2024 godkendte projektforslag.

Frb. Idrætspark	Projektet forøges med 5,0 mio. kr. i takstmidler og 0,5 mio. kr. i skattemidler. Volumen øges med 310 m ³ i kastegården, da det har vist sig at være behov for at håndtere regnvand i den sydlige del af idrætsparken svarende til det på MTU 6. maj 2024 godkendte projektforslag.
Den Grønnes Sti	Skattemidlerne reduceres med 3,0 mio. kr., da der primært lægges op til en underjordisk løsning svarende til det på MTU 19. august 2024 godkendte projektforslag.
	Projektet forøges med 38,1 mio. kr. i takstmidler og 4,6 mio. kr. i skattemidler.
	Forøgelsen af takstmidlerne skyldes primært tre ting. Dels er bassinet under p-kælderen overdraget fra Frederiksberg Forsyning til Frederiksberg Kommune, hvilket betyder en forøgelse af takstbudgettet på 32,6 mio. kr. Dels har der været behov for flere arkæologiske undersøgelser end først antaget, og dels der er fundet mere forurenede jord.
	Forøgelsen af skattemidlerne skyldes primært, at nogle af de tilpasninger der er sket på baggrund af borgerdialogen og budgetprocessen i 2024, herunder dansescenen, opholdsarealerne ved søen, etablering af nyt springvand og magasiner til vanding af beplantningen på pladsen har vist sig at være dyrere end først anslået. Desuden har der været en generel prisstigning i løbet af projektperioden. Derudover er omkostningerne til byggepladsen steget, da perioden er forlænget.
Pladsen bag rådhuset, p-kælder	Ændringerne i skattemidlerne svarer til det på MTU 8. april 2024 godkendte projektforslag, mens overdragelsen af bassinet under p-kælderen til Frederiksberg Kommune er en afvigelse fra tidligere godkendt projektforslag foranlediget af ændrede lovmæssige rammer for vandsektoren.

Forslaget til projekter, som igangsættes og justeres med Skybrudspakke 2025, er godkendt i styregruppen for skybrudshåndtering (Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Forsyning).

Projektpakke 7

Projektpakken indeholder de udvalgte skybrudsprojekter fra overgangsordningen, der anbefales anlagt inden for de næste fire år. Eftersom projektpakken er en metode til at aktivere takstfinansieringen af projekterne, som Frederiksberg Forsyning administrerer, er det også Frederiksberg Forsynings bestyrelse, som formelt godkender projektpakken.

For at kunne finansiere klimatilpasningsprojekterne i Skybrudspakke 2025 foreslås det, at det anbefales Frederiksberg Forsynings bestyrelse, at igangsættelsen af projektpakke 7 godkendes med følgende projekter:

Oversigt over planlagte takstfinansierede skybrudsprojekter i projektpakke 7

Projekter

Frederiksberg Rådhusplads / Allégade

Jyllandsvej Nord

Lindevangsparken Nord

Storm Petersens Vej

Falkonergårdsvej

Aksel Møllers Have

Kristian Zahrtmanns Plads

Med undtagelse af projekterne Segelckesvej, Emil Christian Hansens Vej, Azaleavej og Frederiksberg Runddel, som er en del af den allerede igangsatte projektpakke 5, er alle de øvrige projekter, omfattet af projektpakke 7, som det anbefales at igangsætte.

Projektet på Hospitalsgrunden etape 1 er ikke en del af projektpakken, da den laves efter den nye lovgivning.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at de foreslåede projekter, som anbefales godkendt med Skybrudspakke 2025, er nødvendige for at anlægge de planlagte klimatilpasningsprojekter inden for overgangsordningen, som løber frem til udgangen af 2026. Herudover er det

nødvendigt at starte op på Hospitalsgrunden, så det følger den øvrige udvikling af arealet.

Økonomi

Takstfinansierede udgifter

Såfremt indstillingen tiltrædes meddeles anlægsbevillinger på netto 151,5 mio. kr. til takstfinansierede projekter finansieret af puljen til takstfinansierede skybrudsprojekter i perioden 2024-2028.

De takstfinansierede anlægsudgifter finansieres ved kommunens optagelse af byggekredit i anlægsperioden. Byggekreditten omlægges til endelig belåning i takt med afslutning af de enkelte delprojekter. Ydelserne på de endelige lån betales i første omgang af Frederiksberg Kommune og viderefaktureres efterfølgende til Frederiksberg Forsyning. Takstmidlerne er ikke omfattet af anlægsrammen. I forbindelse med udarbejdelsen af Regnvandsplanen 2024 er der udarbejdet en revideret vurdering af de samlede omkostninger ved klimatilpasning af byen inkl. beregning af konsekvenser for forbrugerpriserne på vandtaksterne.

Takstfinansierede udgifter tilpasses jf. faktiske udgifter, men kan øges hvis projektet er omkostningseffektivt, uden udgifter for kommunen.

Med indeværende sag forskydes lånoptag til takstfinansierede anlægsprojekter. Forskydningen fordeler sig i årene 2024-2028 som beskrevet i bilag 1. Tabel 5.

Skattefinansierede udgifter

Såfremt indstillingen tiltrædes meddeles anlægsbevillinger på netto 33,4 mio. kr. til skattefinansierede projekter finansieret af puljen til skattefinansierede skybrudsprojekter i perioden 2024-2028.

Skattefinansierede udgifter fordeles af eksisterende pulje og omfordeles inden for puljen som beskrevet i Bilag 1. Tabel 1,2 og 3.

De skattefinansierede anlægsudgifter finansieres af puljen til klimatilpasningsprojekter i samarbejde med Frederiksberg Forsyning, som allerede er afsat i budgettet. Med sagen forskydes skattefinansierede udgifter som beskrevet i Bilag 1. tabel 4.

Med de angivne bevillinger fremrykkes skattefinansierede midler 2,3 mio. kr. fra 2026 til 2025. Derudover opskrives den negative anlægspulje i 2025 med i alt 12,4 mio. kr., mens den i 2024 nedskrives med 10,0 mio. kr.

Afvigelsen er også angivet i 2. Forventet regnskab.

Samlet ændring

De samlede ændringer af anlægsbevillinger samt rådighedsbeløb fremgår af Bilag 1. Tabel 1, 2 og 3. Ændringerne består af de i sagen nævnte budgetændringer, justering af budget på igangværende projekter af teknisk karakter og anlægsbevillinger til nye projekter, der igangsættes med vedtagelse af skybrudspakke 2025. Der er i sagen et 1:1 forhold imellem afgivne bevillinger og justeringer i rådighedsbeløb.

Af bilag 2. fremgår en oversigt over den samlede skybrudsportefølje, såfremt indstillingen tiltrædes.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen

Bilag

Bilag 1

Bilag 2

Punkt 163: Udbud af behandling af restaffald

07.00.00-A00-8-24

Resume

Kommunalbestyrelsen skal med denne sag tage stilling til udbudsstrategien i forbindelse med det fælleskommunale udbud af behandling af restaffald jf. nyt lovkrav om konkurrenceudsættelse af affaldsforbrænding. Udbuddet udarbejdes i fællesskab med København, Tårnby, Hvidovre og Dragør Kommuner. Sagen behandles sideløbende i kommunalbestyrelser og Borgerrepræsentationen i de fem ejerkommuner.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller, at udbuddet af forbrænding af restaffald gennemføres som offentligt udbud med de øvrige deltagende kommuner og med mindstekrav som beskrevet i denne sag.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at udbuddet af forbrænding af restaffald gennemføres som offentligt udbud med de øvrige deltagende kommuner og med mindstekrav som beskrevet i denne sag

Sagsfremstilling

Hidtil har kommunerne kunnet aflevere restaffald indsamlet fra de kommunale indsamlingsordninger på kommunernes egne affaldsforbrændingsanlæg uden at gennemføre udbud. En ændring af Miljøbeskyttelsesloven pålægger kommunerne at udbyde behandlingen af restaffald med virkning fra senest den 1. juli 2025.

Frederiksberg Kommune er i fællesskab med Københavns, Dragør, Hvidovre og Tårnby kommuner gået sammen om at udbyde restaffald til forbrænding. Udbuddet omfatter det første år i kontraktperioden omkring 160.000 ton restaffald fra husholdninger og kommunale institutioner samt fra renholdelsesaktiviteter. Den årlige mængde affald forventes at falde i kontraktperioden som følge af både øget kildesortering og sortering på ARCs kommende sorteringsanlæg. Udviklingen i mængder vil blive beskrevet nærmere i udbudsmaterialet sammen med en beskrivelse af affaldet. Forbrændingsegnet affald fra stort indbo/storskrald og fra genbrugsstationer indgår i en anden kontrakt for sortering og behandling og indgår ikke i dette udbud.

Strukturen på udbuddet

Forvaltningen og de øvrige deltagende kommuner har som udgangspunkt fulgt Forsyningstilsynets "Vejledning om konkurrencefremmende tiltag" (vejledningen) ved tilrettelæggelsen af udbuddet. Vejledningen er at betragte som en forskrift, som kommunerne skal følge. Fraviges vejledningen, skal kommunerne derfor indberette det til tilsynet med en saglig begrundelse for at fravige.

Efter åben invitation til markedet har fem interesserede markedsaktører deltaget i en skriftlig markedsdialog og fulgt op af korte møder til afklarende spørgsmål mellem forvaltningen og hver af de fem aktører. På baggrund af markedsdialogen foreslår Forvaltningen følgende udbudsstruktur:

- Udbuddet bliver tilrettelagt som offentligt EU-udbud, hvor Københavns Kommune udbyder på vegne af kommunen de øvrige deltagende kommuner.
- Udbud af forbrændingsopgaven: Vejledningen giver mulighed for, at udbuddet kan omfatte enten "omlastning, transport og forbrænding" eller kun "forbrænding" af restaffaldet. Forvaltningen anbefaler, at udbuddet alene omfatter "forbrænding", da markedsdialogen har vist, at markedet kun i meget begrænset omfang kan levere en ydelse bestående af "omlastning, transport og forbrænding"
- Udbuddet omfatter i alt op mod 160.000 ton restaffald årligt og er opdelt i otte delkontrakter på mellem 6.500 og 36.500 ton per år. For hver delkontrakt er fastlagt et geografisk afgrænset område. Københavns Kommune bliver kontraktholder på alle delkontrakter for at reducere administrationsomkostninger for både tilbudsgivere og kommuner. Mængderne i de delkontrakter, der ligger over 20.000 ton affald, afviger fra krav i vejledningen om delaftaler på maksimalt 20.000 ton. Ifølge vejledningen kan kravet fraviges med baggrund i markedsdialogen, der har vist, at de potentielle tilbudsgivere foretrækker delaftaler med større årlige mængder end 20.000 ton for at reducere omkostningerne til tilbudsgivning og øvrig administration. Afvigelsen skal inberettes til Forsyningstilsynet sammen med en begrundelse.
- Kontraktperioden bliver på tre år med option for yderligere et år, hvor kontraktparterne skal være enige om at fortsætte et år mere. Herefter skal opgaven udbydes igen. Markedsdialogen har vist, at kontraktlængden bør tage hensyn til, at usikkerheder i forbrændingsanlæggenes rammebetingelser, herunder uafklarede forhold fx statslige krav om CO₂-afgifter, prislofter mv., vil påvirke priserne i de kommende år. En lang kontraktperiode vil derfor kunne resultere i høje priser i tilbuddene for at afdække

tilbudsgivernes risiko. Udover almindelig prisregulering vil der desuden indgå en mulighed for regulering af priserne i kontraktperioden ved væsentlige ændringer i afgiftsforholdene.

- Evalueringen af tilbud foretages på baggrund af laveste pris, baseret på de tilbudte priser tillagt et evalueringsteknisk transporttillæg. Evalueringsmodellen er sammensat, så den i størst muligt omfang tager hensyn til kommunernes omkostninger til transport af affaldet, er omkostningsægte og samtidig ikke forvrider konkurrencen. Transporttillægget vil i praksis resultere i en pris pr. kørt kilometer, som lægges til den tilbudte behandlingspris for restaffald. Denne pris vil afspejle de kommunale udgifter til transport af restaffaldet, herunder lønomkostninger til renovationspersonalet under kørslen til forbrændingsanlægget samt brug af renovationskøretøjer.
- Miljø- og kvalitetsparametre, fx krav om miljøledelse, arbejdsmiljøledelse, garanti for daglig modtagelse af affaldet også ved havari og planlagt vedligehold, nyttiggørelse af restprodukter mv., vil indgå som mindstekrav i udbuddet. Ifølge vejledningen bør kommunerne som udgangspunkt ikke medtage miljø- og klimaforhold i udbuddet ud over ovennævnte, idet det efter Forsyningstilsynets vurdering vil begrænse konkurrencen væsentligt og vil være vanskeligt at relatere direkte til den opgave, som skal løses. Forsyningstilsynet kan ophæve kontrakten med en frist for at gennemføre et nyt udbud, hvis tilsynet finder, at miljøparametre i evalueringsmodellen har favoriseret kommunens eget anlæg. Anlæggene er underlagt miljøkrav fra EU og skal anvende den bedste mulige teknologi i forhold til energiudnyttelse og miljø. Forvaltningen har ligeledes vurderet, at miljøforhold mv. vil være vanskelige at knytte til det konkrete affald, der udbydes, og at forskellen mellem de relevante tilbudsgivere ikke er stor nok til at gøre en forskel for evalueringen af tilbuddene og dermed for tildelingen af delkontrakterne.
- Klimaparametre: Der vil på den baggrund ikke indgå klimakrav i udbuddet. I forhold til klimamæssige krav hænger den fossile CO₂-udledning fra forbrænding af affaldet entydigt sammen med sammensætningen af affaldet, herunder plastindholdet. Forbrændingsanlæggene har endnu ikke etableret CO₂-fangst, men udledningerne af fossil CO₂ fra det affald, der udbydes, vil blive reduceret ved at en del af plastaffaldet fra medio 2026 bliver frasorteret på det kommende sorteringsanlæg til restaffald.
- Udbuddet vil indeholde andre krav om overholdelse af kommunernes arbejds og sociale klausuler, krav til form og hyppighed af dataindberetning til hver kommune, separat fakturering af de enkelte kommuner, mulighed for at aflevere affald frem til kl. 20 på hverdage og om lørdagen samt eventuelle andre driftsmæssige krav.

Videre proces

Hvis Kommunalbestyrelsen godkender indstillingen, udsendes udbudsmaterialet med tilbudsfrist ultimo januar.

Kommunalbestyrelsen bliver orienteret om resultatet, når udbuddet er afsluttet. Hvis den leverandør, som Kommunen indgår kontrakt med, er placeret længere væk end renovationsbilernes rækkevidde, vil Forvaltningen hurtigst muligt efter kontraktindgåelsen udbyde omlastning og transport frem til det vindende forbrændingsanlæg mhp., at der findes en løsning for denne opgave med virkning fra senest den 1. juli 2025.

Økonomi

Udbuddet kan medføre en ændret behandlingspris for restaffaldet fra husholdninger i Frederiksberg Kommune. Eventuelle ændringer vil blive indarbejdet i affaldsgebyrerne for de kommende år.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen

Punkt 164: Sorteringsanlæg til restaffald - låneramme og hæftelse

00.17.20-A00-1-15

Resume

Kommunalbestyrelsen skal tage stilling til en justering af låneramme og hæftelse i forbindelse med etablering af sorteringsanlæg til restaffald. Justeringen sker som følge af, at omkostninger til moms skal være dækket af I/S Amager Ressourcecenters (ARC) lån som en konsekvens af Skattestyrelsens styringssignal. Sagen behandles sideløbende i kommunalbestyrelser og Borgerrepræsentationen i de fem ejerkommuner.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget indstiller,

1. at Frederiksberg Kommune sammen med Københavns og Tårnby Kommuner i henhold til anmodning fra I/S Amager Ressourcecenter (ARC) godkender en udvidelse af låneramme til sorteringsanlæg med i alt 75 mio. kr. for ARC's optagelse af lån til etablering af sorteringsanlæg til restaffald, hvilket sker med anpartsvis hæftelse, idet Frederiksberg Kommune hermed yderligere hæfter for 13,2 mio. kr. - og
2. at godkendelse sker med forbehold for sagens vedtagelse i kommunalbestyrelserne i de tre nævnte kommuner.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at Frederiksberg Kommune sammen med Københavns og Tårnby Kommuner i henhold til anmodning fra I/S Amager Ressourcecenter (ARC) godkender en udvidelse af låneramme til sorteringsanlæg med i alt 75 mio. kr. for ARC's optagelse af lån til etablering af sorteringsanlæg til restaffald, hvilket sker med anpartsvis hæftelse, idet Frederiksberg Kommune hermed yderligere hæfter for 13,2 mio. kr.,
2. at godkendelse sker med forbehold for sagens vedtagelse i kommunalbestyrelserne i de tre nævnte kommuner.

Sagsfremstilling

Københavns, Frederiksberg og Tårnby Kommuner besluttede i efteråret 2023 [København 12. oktober, Frederiksberg 2. oktober og Tårnby 26. september], at udvide låneramme til ARC's etablering af et sorteringsanlæg til restaffald, hvilket også vedrørte en justering af kommunernes indbyrdes hæftelse og et tillæg til ARC's vedtægt.

Efterfølgende blev tillægget til vedtægterne godkendt af Ankestyrelsen. ARC's igangsættelse af projektet har afventet afklaring om selskabsgørelse i forbindelse med den igangsatte ejerproces.

Siden ejerkommunernes beslutning i efteråret 2023 har Skattestyrelsen udsendt et styringssignal i november 2023. Styringssignalet følger op på en tidligere dom i Landsskatteretten og betyder, at kommuner, og herunder også interessentskaber, ikke skal pålægge affaldsydelser til borgernes moms.

I forhold til sorteringsanlægget har alle beløb været opgjort eksklusive moms. Med det nye styringssignal skal ARC betale moms for sorteringsanlægget. Det betyder, at ARC's udgifter til etableringen bliver dyrere, selvom sorteringsanlægget koster det samme.

Styringssignalet betyder, at ARC's lån skal rumme omkostninger til moms, hvorved der er behov for en udvidelse af lånerammen og en justering af de enkelte kommuners hæftelse.

ARC's bestyrelse har den 20. september 2024 enstemmigt godkendt en udvidelse af lånerammen og en anmodning til de tre deltagende kommuner om at godkende den forøgede låneramme og fordeling af hæftelsen. Den fremsendte anmodning, hvor der henvises til vedtægtsbestemmelser og tydeliggøres, at den indbyrdes fordeling af hæftelsen sker efter indbyggertallet på lånetidspunktet, er vedlagt som bilag.

Det bemærkes, at Hvidovre Kommune indtil videre ikke planlægges at deltage i sorteringsanlægget, hvorfor kommunens hæftelse i lighed med foregående justering er uændret. Den yderligere hæftelse som følge af den udvidede låneramme er således alene fordelt mellem Københavns, Frederiksberg og Tårnby Kommuner.

Den samlede låneramme og indbyrdes fordeling af hæftelse i henhold til anmodningen fra ARC fremgår af nedenstående økonomiafsnit.

Af materialet fra ARC fremgår, at der er udsendt udbudsmateriale i sommeren 2024 og ventes tilbud fra de prækvalificerede leverandører i efteråret 2024.

Tidsplanen er, at anlægget kan idriftsættes medio 2026.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen bemærker, at udvidelse af låneramme vedrører en af Skattestyrelsen pålagt ændring og ikke er udtryk for meromkostninger i forbindelse med projektet.

Sagen er en konsekvens af Skattestyrelsens ændrede styringssignal omkring moms på affaldsydelser, og det er nødvendigt at få lånerammen på plads, så der kan undgås yderligere forsinkelse af etableringen af sorteringsanlægget.

Forvaltningen gør opmærksom på, at lånerammen er baseret på budgetoverslag fra 2022, og således ikke tager højde for prisudviklingen på byggeri og anlægsarbejder i den mellemliggende periode. Da der endnu ikke foreligger entreprisetilbud, kan der dog ikke siges noget nærmere om den konkrete betydning for ARC's projekt og de deltagende ejerkommuner.

Alternativt kan det vælges ikke at udvide låneramme og fordeling af indbyrdes hæftelse, hvilket forventes at medføre en forsinkelse af anlægsprojektet og behov for en fornyet sag eller en forkastelse af projektet, der vurderes at være essentielt for opnåelse af kommunernes genanvendelsesmål.

Økonomi

I henhold til bilag udvides lånerammen for sorteringsanlægget med 75 mio. kr. fra 300 mio. kr. til 375 mio. kr. Den forøgede indbyrdes hæftelse fordeles mellem de kommuner, der deltager fra projektets start, dvs. Københavns, Frederiksberg og Tårnby Kommuner. Hæftelsesfordelingen sker i henhold til tidligere praksis, hvor der tages udgangspunkt i ARC's vedtægter efter indbyggertallet 1. januar i det år, hvor lånet optages.

Indbyrdes hæftelse (mio. kr.)

Kommune	Tidligere godkendt	Hæftelse i alt efter tillagt moms	Forøget hæftelse pga. moms
København (ARC-opland)	212,5	268,8	56,3
Frederiksberg	50,9	64,2	13,2
Tårnby	21,0	26,5	5,5
Hvidovre	15,6	15,6	0,0
I alt	300,0	375,0	75,0

* Fordelingen er beregnet i henhold til indbyggertallet pr. 1. januar 2022, der anvendes med henblik på konsistens med tidligere beslutninger. Lånet vil forventeligt blive optaget i 2026, hvorfor der vil ske justeringer i henhold til indbyggertal pr. 1. januar 2026.

ARC's optagelse af lån påvirker ikke Frederiksberg Kommunes låneramme. Lånene forventes optaget i KommuneKredit.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen

Bilag

Bilag 1 - Anmodning fra ARC om forøgelse af låneramme for sorteringsanlæg til restaffald

Punkt 165: Disponering af trafikikkerhedspulje 2024

05.01.00-G01-1-24

Resume

Der er i 2024 afsat 2 mio. kr. i budgettet til trafikikkerhedspuljen. Med denne sag får udvalget forelagt forslag til anvendelse af de resterende midler svarende til ca. 0,9 kr.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at trafikikkerhedspuljen på 2 mio. kr. disponeres som foreslået, finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2024.

Sagsfremstilling

Miljø- og Trafikudvalget vedtog på mødet d. 28. oktober 2024, at de resterende midler i trafikikkerhedspuljen 2024 anvendes således:

- Ane Katrines Vej som indstillet – 350.000 kr.,
- Lukning af Wilkensvej, jf. høringssvar – 130.000 kr.
- To bump på Julius Valentiners Vej – 150.000 kr.
- Forhold for cyklister og gående ved Frederiksberg Gymnasium – 10.000 kr.

Desuden udsatte Miljø- og Trafikudvalget mødet den 28. oktober 2024 beslutning om tilpasning af rundkørsel ved Femte Juni Plads, idet udvalget anmodede forvaltningen om et forslag til skiltning tilknyttet Model 1. Forvaltningens forslag fremgår af bilag 5.

Der blev endvidere spurgt til restrådighed på trafikikkerhedspuljen i 2025. Med de tiltag, som udvalget allerede har besluttet, reterer ca. 260.000 kr. i trafikikkerhedspuljen i 2024. Såfremt udvalget beslutter Model 1 for rundkørslen v. Femte Juni Plads, anvendes restmidlerne fra 2024 (ca. 260.000 kr) samt ca. 1,24 mio. kr. af 2025-puljen, hvorved der vil restere ca. 760.000 kr. i 2025. Hvis der som i de tidligere år afsættes 400.000 kr. til tilgængelighed og 300.000 kr. til analyser, tællinger, uheldsportal mv. vil puljen i 2025 stort set være disponeret. Såfremt udvalget beslutter Model 2 vil der restere godt 600.000 kr. af puljen i 2025.

Forvaltningen vurderer, at en skiltning med færdselstavler vil have begrænset effekt uanset, hvilket skilt der bliver opsat. Forvaltningen foreslår og anbefaler derfor, at der i stedet arbejdes med en form for kampagneskitling - se eksempler i bilag 5. Vigepligten for indkørende trafik i rundkørslen vil kunne understreges ved at lægge højtænder, selv om et gennemført forov i sig selv betyder ubetinget vigepligt.

Tidligere sagsfremstilling af 28. oktober 2024

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen på mødet den 12. august 2024. Udvalget bad om en besigtigelse af rundkørslen ved Femte Juni Plads og hvis muligt med politiets deltagelse. Besigtigelsen fandt sted den 2. september 2024. Forvaltningen blev derudover anmodet om at undersøge, om løsningen med ændring af vejrum på bl.a. Julius Valentiners Vej kan gennemføres med chikaner i stedet. Af hensyn til overblikket i sagen er den tidligere sagsfremstilling flyttet til bilag 3.

Der er i Trafikkerhedspuljen 2024 besluttet følgende initiativer:

- Krydsningen Thorvaldsensvej-Den Grønne Sti, lukning af huller i hæk mellem Den Grønne Sti og KU Science parkeringsplads samt videoanalyse
- Indkørselsforbud om morgenen (tryghedszoner) ved eller i nærheden af skoler på skolevejsanalysens indsatsliste
- Tilgængelighedsprojekter
- Data og planlægningsprojekter
- Lukning af Wilkensvej mod Dalgas Boulevard, hvor svarene i den efterfølgende høring ikke var entydige, og projektet er derfor lagt op til beslutning igen med høringssvarene in mente – der henvises til pkt. c nedenfor.

Der udestår at blive truffet beslutning om følgende forslag:

- a) Modificerede cirkelbump på Ane Katrines Vej og Nitivej
- b) Tilpasninger i rundkørslen ved Femte Juni Plads
- c) Lukning af Wilkensvej jf. høringssvar
- d) Bump eller trafikreducerende forhold på Julius Valentiners Vej
- e) Forhold for cyklister og gående ved Frederiksberg Gymnasium

Ad a) Modificerede cirkelbump på Ane Katrines Vej og Nitivej

Forvaltningen har igennem et par år haft dialog med formanden for bestyrelsen i Mariendals Have, som udgør 95 procent af beboerne på Ane Katrines Vej. Der er afholdt adskillige møder på stedet, heraf et møde med deltagelse af udvalgsmand og borgmester. Beboerne oplever, at biler kører i høj fart, at det er utrygt at færdes på vejen, og at der er mange gennemkørende biler

på strækningen. Herudover har forvaltningen fået henvendelser fra beboerne på Nitivej, som også oplever mange gennemkørende biler.

Forvaltningen har gennemført en gennemkørselsanalyse (baseret på data fra køretøjer med TomTom-systemet i perioden 1. januar-19. november 2023). Gennemkørselsanalysen viser, at næsten 76% af trafikken på Nitivej fra Nordre Fasanvej er gennemkørende, hvor ca. 4,2% kører via Priorvej til Borups Allé, ca. 2% kører via Ane Katrines Vej til Borups Allé, mens ca. 69,7% kører via Ane Katrines Vej til Kronprinsesse Sofies Vej. Den gennemkørende trafik kører ca. 20-30 km/t på de pågældende veje. På enkelte strækninger kører 15% af bilerne over 40 km/t.

Forvaltningen vurderer på baggrund af henvendelserne, møder på stedet samt trafikanalysen, at der er behov for hastighedsdæmpende og -regulerende foranstaltninger og foreslår, at det prioriteres at etablere hhv. tre og fire modificerede cirkelbump til 30 km/t på Nitivej og Ane Katrines Vej. Såfremt der etableres bump foreslås, at der gennemføres en ny gennemkørselsanalyse efterfølgende for at se effekten af bumpene.

Projektet anslås at koste ca. 350.000 kr.

Ad b) Tilpasninger i rundkørslen ved Femte Juni Plads

Forvaltningens oprindelige forslag om at nedlægge den eksisterende cykelsti/-bane i rundkørslen, så cyklister og bilister skal deles om vejarealet, er fremsat på baggrund af, at der er registreret flere uheld med bilister og cyklister involveret, ligesom en videoanalyse har vist, at der er mange nærved-uheldssituationer.

Analysen har bl.a. vist følgende problemstillinger i rundkørslen:

- Bilister på vej ud af rundkørslen holder tilbage for fodgængere, og spærrer dermed for cirkulerende cyklister
- Bilisternes dårlige oversigt på vej ud af rundkørslen er ligeledes problematisk, da de har vanskeligt ved at erkende cirkulerende cyklister
- Der opstår tvivl om vigepligten, f.eks. når en bil skal ud af Tesdorpsvej, og en cyklist skal ind fra Nylandsvej.
- Høj hastighed ind i rundkørslen er et problem for både cyklister og bilister
- Stitilslutningen via Tesdorpsvej vest er smal, og cyklister på vej ind i rundkørslen har vanskeligt ved at erkende om udkørende cyklister fra rundkørslen skal ud af stiftorbindelsen eller ud af Dalgas Boulevard, og der opstår ofte nærved uheld

Besigtigelse af rundkørslen ved Femte Juni Plads og Emil Christian Hansens Vej

På besigtigelsen af rundkørslen ved Femte Juni Plads blev den nærliggende rundkørsel ved Nylandsvej-Emil Christian Hansens Vej også besigtiget. Sidstnævnte rundkørsel fik etableret cykelsti og gennemført fortov i 2020-21. Rundkørslen ved Femte Juni Plads har haft cykelsti/-bane som i dag siden begyndelsen af 00'erne.

Forvaltningen kan oplyse følgende om forholdene i de to rundkørsler:

- I rundkørslen ved Femte Juni Plads er der siden 2019 registreret ni uheld, hvoraf to med personskade. Alle ni uheld er sket mellem bil og cykel undtagen et, hvor der var tale om et uheld mellem en bil og en knallert. De fleste uheld sker ved, at biler på vej ind i rundkørslen påkører en cirkulerende cyklist. Den anden type uheld sker, når bilister er på vej ud af rundkørslen og påkører en cirkulerende cyklist. Der sker flest uheld ved indfarten fra Dalgas Boulevard.
- I rundkørslen Nylandsvej-Emil Christian Hansens Vej er der siden 2019 registreret syv uheld, heraf to inden ombygningen. Der er sket et uheld med personskade efter ombygningen. Alle uheld er mellem bil og cykel. I fem uheld påkører en indkørende bilist en cirkulerende cyklist, og i to uheld er det en udkørende bilist, der påkører en cirkulerende cyklist.
- Årsdøgntrafikken ved Femte Juni Plads er ca. 8500 indkørende biler og 4200 indkørende cyklister. Ud fra de tællinger, der er til rådighed, vurderes trafikmængden i rundkørslen Nylandsvej-Emil Christian Hansens Vej at være ca. det halve.
- Ulykkesrisikoen - som måles i cykel- og knallertulykker pr. mio. cykler - er 0,9, når der ingen cykelinfrastruktur er i rundkørslen, 1,3 med cykelsti og 2,0 med cykelbane.
- I forhold til den oplevede tryghed er cykelstier bedre rangeret end cykelbaner. Hvis der ingen cykelinfrastruktur er, er den oplevede tryghed selvsagt lavere.

Modeller for cykelforhold i rundkørslen

Ved besigtigelsen den 2. september 2024 blev cyklisternes sikkerhed kontra oplevet tryghed drøftet. Forvaltningen indstiller på baggrund af besigtigelsen, at udvalget beslutter, hvorvidt forvaltningen skal gå videre med model 1 eller model 2 jf. nedenfor. Afhængig af valg af model, anslås projektet i rundkørslen at koste mellem 930.000 og 1.500.000 kr.

Model 1: Etablering af cykelsti i hele rundkørslen og gennemgående fortov.

Etablering af cykelsti i hele rundkørslen vil øge den oplevede tryghed, mens der trafiksikkerhedsmæssigt vil opnås en forbedring ved ændring fra nuværende cykelbane til cykelsti (idet der i dag er cykelsti i ca. 1/3 af rundkørslen).

Såfremt der etableres cykelsti og gennemført fortov, vurderes anlægget samlet set at beløbe sig til 1,3-1,5 mio. kr. Her indgår omlægning af den eksisterende cykelsti for bedre at kunne få koteforholdene til at passe.

Såfremt der etableres cykelsti med gennemgående fortov i rundkørslen Femte Juni Plads, kan dette projekteres i 2024 til udførsel i 2025. Det vil betyde, at trafiksikkerhedspuljen i 2025 stort set er forhåndsdisponeret. Se i øvrigt økonomifsnittet.

Der vil ikke blive afholdt borgermøde, da løsningen bibeholder eller øger den oplevede tryghed.

Model 2: Nedlæggelse af den eksisterende cykelsti/-bane i rundkørslen, så cyklister og bilister skal deles om vejarealet

En løsning, hvor der ikke er cykelinfrastruktur i rundkørslen, vil øge trafiksikkerheden for cyklisterne, idet cyklisterne bliver mere synlige for bilisterne. Flere landsdækkende effektstudier af rundkørsler i Danmark peger på, at der opnås større trafiksikkerhed for cyklister, hvis der ikke er faciliteter for cyklisterne i cirkulationsarealet. Derved bliver cyklisterne mere synlige for bilisterne, da de er placeret foran eller bagved bilerne i cirkulationsarealet. Det betyder også, at bilisterne kun skal holde tilbage for gående i fodgængerfeltene ved udkørsel fra rundkørslen. Løsningen vil dog samtidig reducere cyklisternes oplevede tryghed.

I denne løsning udvides det overkørbare brostensareal omkring midterøen. Midterøen inkl. overkørbart areal bliver med denne løsning ca. 18,5 meter i diameter og kørebanearealet ca. 5,5 meter. Dette svarer til kørebanearealet i rundkørslen Nylandsvej-Emil Christian Hansens Vej. Der anlægges pudebump til 30 km/t på Tesdorpsvej svarende til dem, der allerede er på Dalgas Boulevard og Nylandsvej og evt. pudebump i alle frafarter. Hertil vil sti-tilslutningen fra Tesdorpsvej vest blive udvidet fra 1,4 meter til 2,5 meter.

Model 2 er overslagsmæssigt beregnet til at koste ca. 930.000 kr., hvis der skal etableres pudebump i frafarter.

Såfremt cykelinfrastrukturen i rundkørslen ved Femte Juni Plads fjernes, vil der blive afholdt borgermøde, og projektet skal detailprojekteres. Det betyder, at det bliver svært at nå udførsel i indeværende år. Der vil desuden ikke være midler nok i trafiksikkerhedspuljen til at gennemføre hele projektet i 2024.

For begge løsninger bemærkes, at busrute 74 kører igennem rundkørslen ved Femte Juni Plads fra Dalgas Boulevard til Nylandsvej. Dette vurderes dog at være mindre betydende i forhold til valg af løsning, da bussen også kører igennem rundkørslen ved Nylandsvej-Emil Christian Hansens Vej, hvor der er cykelsti og gennemført fortov.

Høring v. skolebestyrelsen på Skolen på la Cours Vej

De to modeller for ændringer i rundkørslen har været i høring hos skolebestyrelsen på Skolen på la Cours Vej. Skolebestyrelsen mener ikke, at nogen af de to modeller imødekommer hensynet til både trafiksikkerhed og tryghed, og foreslår f.eks. en signalregulering. Af de to modeller foretrækker skolebestyrelsen model 1 med etablering af cykelsti i hele rundkørslen og gennemgående fortov. Deres erfaring fra rundkørslen Nylandsvej-Emil Christian Hansens er dog, at den løsning også skaber usikkerhed, da både bilister og cyklister har svært ved at navigere ind og ud af rundkørslen. Skolebestyrelsens svar kan ses i bilag 4.

Ad c) Lukning af Wilkensvej jf. høringssvar

Udvalget godkendte på mødet den 15. april 2024 at sende forvaltningens forslag til en ændret lukning af Wilkensvej i høring. Det fremgik bl.a. af sagen, at udvalget ville få sagen genforelagt, såfremt der ved høringen indkom væsentlige indsigelser.

Høringen blev afsluttet fredag den 17. maj 2024, og der indkom 30 høringssvar. Lidt over halvdelen af høringssvarene er for forslaget, mens resten er imod forslaget. I de indkomne svar var der væsentlige indsigelser til bl.a. oversigtsforholdene i krydsene Eversvej-Finsensvej og Malthes Bruuns Vej-Finsensvej samt til hastigheden på Wilkensvej, som er oplevet væsentligt højere i perioden uden steler (lave stolper) midt på strækningen. Hastigheden på vejen har ikke været målt i den periode, hvor stelerne ikke har været sat op.

Der er registreret fire uheld i krydset Finsensvej-Eversvej i de seneste 5 år, heraf to med cyklister involveret. I krydset Finsensvej-Malthes Bruuns Vej er der registreret to uheld, hvor det ene involverer en mindre knallert, der kørte på cykelstien. I krydset Dalgas Boulevard er der registreret tre uheld, heraf to med cyklister involveret.

Forvaltningen vurderer på baggrund af de indkomne bemærkninger, at lukningen af Wilkensvej ikke bør flyttes fra midt på strækningen, som oprindeligt foreslået, men derimod genopføres i en mere grøn og synlig udgave med mulighed for, at cyklister kan passere igennem. Det kommenteres i flere af høringssvarene, at der er dårlige oversigtsforhold ved udkørsel fra Eversvej, Malthes Bruuns vej og Wilkensvej. Forvaltningen vurderer dog samtidig, at oversigtsforholdene ikke er dårligere, end hvad der kan forventes i et bynært område som dette.

Projektet anslås at koste ca. 130.000 kr.

Ad d) Bump eller trafikreducerende forhold på Julius Valentiners Vej

Der er gennemført en gennemkørselsanalyse af Julius Valentiners Vej og Philip Schous Vej, som er parallelveje. Analysen er baseret på data fra køretøjer med TomTom-systemet fra hele 2023 og giver følgende resultater:

Julius Valentiners Vej - gennemkørende trafik i %	Mod nord	Mod syd
Årsdøgn	47	34
Morgenspidstid	65	29
Eftermiddagsspidstid	45	36
Philip Schous Vej - gennemkørende trafik i %	Mod nord	Mod syd
Årsdøgn	11	60
Morgenspidstid	8	46
Eftermiddagsspidstid	9	68

Andelen af gennemkørende trafik er størst i sydgående retning på Philip Schous Vej, mens der er en del gennemkørende trafik på Julius Valentiners Vej både mod syd og mod nord. Trafiktællinger viser, at årsdøgnstrafikken er næsten dobbelt så stor på Julius Valentiners Vej som på Philip Schous Vej.

For begge veje gælder det, at gennemsnitshastigheden er ca. 28 km/t, og at 85% af bilerne kører under 36 km/t. Der er fire bump på Julius Valentiners Vej dimensioneret til 40 km/t, og vejen er derfor skiltet til anbefalet 40 km/t (blå tavler). Der er ikke hastighedsdæmpende foranstaltninger på Philip Schous Vej.

Vej	Lokalitet	Årsdøgnstrafik	Gennemsnitshastighed [km/t]	85%-fraktil [km/t]
Julius Valentiners Vej	Mellem Finsensvej og P.G. Ramms Allé	1.074	27,0	34,4
Julius Valentiners Vej	Mellem Peter Bangs Vej og P.G. Ramms Allé	1.151	28,2	36,0
Philip Schous Vej	Mellem Peter Bangs Vej og P.G. Ramms Allé	630	28,3	36,0

Det er muligt at ombygge de eksisterende bump til modificerede cirkelbump til 30 km/t med tilhørende ændring af skiltningen. Det vil dog ikke nødvendigvis sikre, at bilisterne finder en anden rute. Det anbefales ikke at lukke vejen, da dette højst sandsynligt vil medføre, at bilisterne finder andre 'genveje'.

Hvis der i stedet for bump ønskes chikaner, kan det oplyses, at de skal placeres i en indbyrdes afstand, så f.eks. en renovationsbil kan passere. Det betyder, at det vil være let for personbiler at passere chikanerne, især uden for spidsbelastningstidspunkterne, hvor der relativt sjældent vil være modkørende. Samtidig vil indsnævringerne kunne give øget utryghed for cyklister, da der vil være reduceret plads til at kunne passere chikanerne samtidig med biler.

Konkret på Julius Valentiners Vej vil etablering af chikaner betyde nedlæggelse af parkeringspladser, da det ikke er muligt kun at etablere chikanerne i forbindelse med træøer. Det vil minimum koste 4 parkeringspladser, hvortil der skal regnes 80.000 kr. pr. nedlagt plads til etablering af erstatningsparkeringspladser. Disse vil blive etableret ud fra puljen på ca. 300 bilparkeringspladser, der er redegjort for ifm. budget 2025.

Overordnet set er bump den mest effektive fysiske hastighedsdæmper. Hertil kommer, at det er en af de billigste hastighedsdæmpende foranstaltninger at etablere. Etablering af chikaner vurderes at koste det dobbelte. I forhold til hastighed er den angivne hastighed en anbefalet maksimal hastighed, når der er tale om oplysningstavler (de blå skilte).

Projektet anslås at koste ca. 150.000 kr. ved ændring af eksisterende bump, og ca. 300.000 kr. ved etablering af chikaner. Ved sidstnævnte løsning skal medregnes 80.000 kr. pr. nedlagt parkeringsplads til etablering af erstatningsparkeringspladser.

Ad e) Forhold for cyklister og gående ved Frederiksberg Gymnasium

Stedet, hvor cyklister og fodgængere krydser hinanden nedenfor trappen ved Frederiksberg Gymnasium, har gennem årene givet anledning til henvendelser om trafikmæssig utryghed, herunder særligt fra Seniorrådet. Forholdene for cyklister og gående på stedet har derfor været drøftet mange gange i forvaltningen. Det er fortsat konklusionen, at der ikke bør ændres på vigepligtsforholdene, altså at fodgængerne skal holde tilbage for de cyklister, der kører på supercykelstien 'Albertslundruten' (som udgør en del af Den Grønne Sti).

Til grund for dette ligger både hensynet til cyklisternes fremkommelighed, men også at en etablering af et fodgængerfelt vil kunne give fodgængerne en falsk tryghed, da erfaringen er, at et fodgængerfelt ikke nødvendigvis sikrer, at cyklister stopper for krydsende fodgængere. Fodgængerne på stedet ved på nuværende tidspunkt, at de ikke har forrang, hvilket betyder, at de er mere opmærksomme på deres vigepligt ved krydsning af cykelstien. Med andre ord er det vurderingen at trafikmæssig utryghed fører til trafikmæssig sikkerhed på det pågældende sted, idet fodgængere "tvinges" til at være opmærksomme på deres vigepligt.

Der er de seneste 5 år ikke registreret uheld på stedet.

Forvaltningen anbefaler, at der ikke sættes tiltag i værk. Såfremt det ønskes, kan der dog arbejdes med at tydeliggøre, at fodgængerne har vigepligt for cyklisterne f.eks. ved hjælp af tekst, symboler eller lignende på asfaltfolier. Der kan i givet fald afsættes 10.000 kr. til formålet.

Forvaltningens vurdering

Af de forslag, som der mangler at blive truffet beslutning om, er det forvaltningens vurdering, at der er 'mest trafiksikkerhed for pengene' ved at etablere bump på Ane Katrines Vej og Nitivej, samt at lukke Wilkensvej (igen) midt på strækningen for at undgå høje hastigheder på vejen, som det bliver nævnt i nogle af høringssvarene. Derudover vurderer forvaltningen, at det vil være en forbedring af trafiksikkerheden i rundkørslen ved Femte Juni Plads, hvis der enten ikke er cykelinfrastruktur eller der er cykelsti og gennemførte fortove. Jf. effektstudier vil ingen cykelinfrastruktur som nævnt betyde størst trafiksikkerhed, men det skal vejes op mod reduceret tryghed, hvor skolen prioriterer den oplevede tryghed højest (model 1). Da det er sent på året, er det usikkert, hvor mange projekter, der vil kunne udføres i indeværende år, da f.eks. etablering/ændring af bump er temperaturafhængig.

Økonomi

I budget 2024 er der afsat et rådighedsbeløb på 2 mio. kr. til trafikssikkerhedspuljen. Med de allerede besluttede indsatser på udvalgets møde den 15. april 2024 resterer der ca. 0,9 mio. kr. på puljen, der ikke er disponeret.

Forslagene der skal tages beslutning om i denne sag, og deres økonomi, fremgår nedenfor:

a) Modificerede cirkelbump på Ane Katrines Vej og Nitivej	350.000 kr.
b) Tilpasninger i rundkørslen ved Femte Juni Plads	930.000-1.500.000 kr.
c) Lukning af Wilkensvej jf. høringssvar	130.000 kr.
d) Bump eller trafikreducerende forhold på Julius Valentiners Vej	150.000-300.000*
e) Forhold for cyklister og gående ved Frederiksberg Gymnasium	10.000 kr.

* hertil kommer 80.000 kr. pr. parkeringsplads, der nedlægges, til etablering af erstatningsparkeringspladser

Såfremt udvalget beslutter at gennemføre alle de ovennævnte projekter, herunder model 1 i rundkørslen ved Femte Juni Plads og modificerede cirkelbump på Julius Valentiners Vej, beløber projekterne sig til ca. 2.140.000 kr. samlet. Da der rester 0,9 mio. kr. af Trafikssikkerhedspuljen 2024, vil 1,2 mio. kr. skulle finansieres i 2025-puljen. Hvis der som tidligere år afsættes 400.000 kr. til tilgængelighed og 300.000 kr. til analyser, tællinger, uheldsportal mv. vil puljen i 2025 i store træk være disponeret.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Historik

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 15. april 2024, pkt. 49:

Miljø- og Trafikudvalget vedtog at igangsætte initiativ nr. 1, 4 og 5 i sagsfremstillingen samt de foreslåede tilgængelighedsprojekter samt data og planlægningsprojekter.

De øvrige forslag (nr. 2, 3 og 6) bad udvalget om at få belyst yderligere og suppleret med to yderligere konkrete forslag, om bump eller andre trafikreducerende forhold på Julius Valentiners Vej samt forhold for cyklister og gående ved Frederiksberg Gymnasium.

Indstilling 15. april 2024, pkt. 49:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at trafikssikkerhedspuljen på 2 mio. kr. disponeres som foreslået, finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2024.

Indstilling 12. august 2024, pkt. 97:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at trafikssikkerhedspuljen på 2 mio. kr. disponeres som foreslået finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2024.

Beslutning fra Miljø- og Trafikudvalget 2022-25, 12. august 2024, pkt. 97:

Miljø- og Trafikudvalget udsatte sagen efter drøftelse. Udvalget bad om en besigtigelse af rundkørslen ved Femte Juni Plads forud for drøftelsen, hvis muligt med politiets deltagelse.

Forvaltningen blev derudover anmodet om at undersøge, om løsningen med vejbumpe på bl.a. Julius Valentiners Vej kan gennemføres med chikaner i stedet.

Indstilling 28. oktober 2024, pkt. 144:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at Miljø- og Trafikudvalget træffer beslutning om anvendelse af de resterende midler i trafikssikkerhedspulje 2024

Bilag

Bilag 1 Kort over projekternes placering

Bilag 2 Rundkørslen ved Femte Juni Plads

Bilag 3 - Tidligere sagsfremstilling - trafikssikkerhedspulje

Bilag 4 Høringssvar fra Skolen på La Cours Vej vedr rundkørslen ved Femte Juni Plads 11.10.2024

Bilag 5 - Rundkørsel ved Femte Juni Plads – mulighed for kampagneskitning_final

Punkt 166: Evaluering af ordning med udlejningscykler og -elløbehjul 2024

05.14.30-G01-70-24

Resume

Forvaltningen udarbejder årligt en evaluering for ordningen med udlejningscykler og eldrevne løbehjul. Det bemærkes særligt i år, at der nu kun er én løbehjulsoperatør, og at der i sommerperioden har været udfordringer med mange løbehjul ved kommunegrænsen. Det vurderes, at cykeludlejningsordningen er populær blandt brugerne, hvilket kan give udfordringer med u hensigtsmæssige parkeringer. Der stilles i sagen forslag om at reservere et antal cykelstativer til udlejningscykler, idet der samtidig vil være forbud mod at bruge de øvrige offentlige cykelstativer i området til udlejningscykler. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog,

1. at evaluering af ordning med udlejningscykler og -elløbehjul tages til efterretning,
2. ikke at reservere cykelstativer til udlejningscykler ved metrostationer og andre knudepunkter, idet forvaltningen fortsætter dialogen om hensigtsmæssig parkeringsadfærd med leverandørerne - og
3. at forvaltningen får mandat til at fastsætte antallet af løbehjulsbokse i dialog med Lime, idet antallet af bokse bør afspejle antallet af løbehjul.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at evaluering af ordning med udlejningscykler og -elløbehjul tages til efterretning,
2. at forslag om at reservere cykelstativer til udlejningscykler ved metrostationer og andre knudepunkter godkendes mod et forbud mod at parkere i øvrige offentlige cykelstativer, og
3. at forvaltningen får mandat til at fastsætte antallet af løbehjulsbokse i dialog med Lime, idet antallet af bokse bør afspejle antallet af løbehjul.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 21. marts 2022, at operatører kan opstille cykler og eldrevne løbehjul til udlejning.

Aktuelle operatører

Der er i dag givet tilladelse til følgende aktuelle operatører:

Operatører af cykler

- Bolt (2022 -)
- Dott/Tier (2022-)
- Donkey Republic (2022-)
- Lime (2022-)
- Kinto Share (2023-)

Operatører af løbehjul

- Lime (2022-)
- Voi (2022 – november 2023)
- Bolt (2022 – januar 2023)
- Tier (Ophørt)

Forvaltningen forventer at modtage en ansøgning fra operatøren RideMovi, som har haft udlejningscykler i Københavns Kommune siden 2024.

Lime er nu den eneste operatør af udlejningsløbehjul i Frederiksberg Kommune. Forvaltningen har hverken modtaget ansøgninger eller noteret sig interesse fra nye operatører på området.

Brug af udlejningscykler og -løbehjul

Forvaltningen indhenter løbende statistik fra operatørerne. Disse oplysninger viser, at brugen af udlejningscykler og -løbehjul er vokset fra 2023 til 2024.

Cykler

I første halvår af 2024 startede 79.252 ture på Frederiksberg, mens 77.619 ture blev afsluttet. Det er en stigning på henholdsvis 41,6 procent og 41,3 procent i forhold til samme periode året før. En enkelt operatør har haft færre ture. De resterende melder om fremgang.

Cyklerne kørte i snit mellem 2,26 km og 5,4 km om dagen fra april til juni. Afstandene varierer mellem operatørerne. Cyklerne skal stilles i kommunale cykelstativer, men operatørerne fremhæver, at kapaciteten er begrænset på Frederiksberg. Brugere har ofte svært ved at finde ledige pladser, hvilket øger risikoen for fejlparkeringer på eksempelvis fortove og pladser.

Det er forvaltningens vurdering, at operatørernes cykler generelt fremstår pæne og velholdte.

Løbehjul

Antallet af ture med afslutning på Frederiksberg ligger på 15.042 i første halvår af 2024, hvilket er en stigning på 27,4 procent. Mængden af påbegyndte ture er en smule lavere i alt 13.480. I januar 2024 var 13 løbehjul i brug om dagen. I juni måned var tallet oppe på 94.

Frederiksberg Kommune har oprettet 76 løbehjulsbokse til parkering og opstilling af løbehjul.

Miljø- og Trafikudvalget vedtog den 27 marts 2023 at etablere yderligere 15-20 løbehjulsbokse. Siden da har flere operatører opgivet ordningen med løbehjul, og Lime er nu den eneste operatør. Derfor har forvaltningen sammen med Lime vurderet, at der ikke længere er behov for en udvidelse af kapaciteten af løbehjulsbokse. I stedet gennemgår forvaltningen de nuværende løbehjulsbokse for at revurdere antal, placering og udseende. Det sker i dialog med Lime, som skal afholde udgifterne. Det foreslås derfor, at forvaltningen får mandat til at fastsætte antallet af løbehjulsbokse i dialog med Lime, idet antallet af bokse bør afspejle antallet af løbehjul.

Det er forvaltningens vurdering, at løbehjulene generelt fremstår pæne og velholdte.

Oprydning og rundering

Forvaltningen fører dagligt tilsyn. Fra januar til september 2024 har forvaltningen således indberettet 925 fejlplacerede løbehjul og 4.083 fejlplacerede udlejningscykler til operatørerne. Operatørerne kan i perioder være langsomme til at reagere på indberetninger. I de tilfælde vil forvaltningen fremover kræve dokumentation for, at operatørerne foretager en rundering hver anden dag, som de har forpligtet sig til i aftalen med Frederiksberg Kommune.

Forvaltningen vil have fokus på, om operatørerne opfylder deres forpligtelser. I fald de fortsat ikke gør det, vil forvaltningen overveje tiltag som påbud og i sidste instans en opsigelse af aftalen.

Borgerhenvendelser

Fra januar til starten af september har forvaltningen modtaget 193 borgerhenvendelser om udlejningscykler- og løbehjul. En betydelig del af henvendelserne kommer fra en enkelt borger, som tager billeder af fejlplacerede cykler og løbehjul.

Borgerhenvendelserne drejer sig typisk om:

- Diverse fejlplacerede cykler og løbehjul,
- Fejlplacerede løbehjul ved Prinsesse Mariés Allé og Gammel Kongevej (17 henvendelser) - og
- Udlejningscykler, der fylder for meget i cykelstativerne.

Fordeling af udlejningscykler og løbehjul i byen

Miljø- og Trafikudvalget har bedt om at få belyst, om der er udfordringer med den geografiske fordeling af udlejningscykler- og løbehjul.

Forvaltningen kan hertil oplyse, at forvaltningen henover sommeren har set flere tilfælde, hvor udlejningscykler optager uhensigtsmæssigt meget plads i cykelstativerne. Det sker især ved trafikale knudepunkter som Lindevang St., Zoologisk Have og Falkoner Allé (fra Smallegade til Frederiksberg Centeret).

Det vil være muligt at reservere et antal stativer til udlejningscykler ved metrostationer og andre trafikale knudepunkter. Til gengæld skal udlejningscyklerne ikke kunne opstilles og parkeres i de resterende stativer. Det vil løse nogle af udfordringerne disse steder.

Ved at reservere eksisterende cykelstativer bliver det tydeligt for operatørerne, hvor der må opstilles udlejningscykler. Det bliver ligeledes tydeligt for brugerne, hvor de skal afleveres. På denne måde er der også taget stilling til, hvor mange udlejningscykler, der bør stå på denne placering. Når der er fyldt op, må operatørerne hente nogle cykler, så brugerne har plads til at aflevere udlejningscykler her. Hermed tager de ikke uhensigtsmæssig meget plads fra private cykler. Disse tiltag forventes at reducere mængden af både private og udlejningscykler, der bliver opstillet uheldigt, da begge typer cykler har dedikerede pladser.

Ordningen kan sanktioneres ved henstillinger, påbud og i sidste ende en opsigelse af aftale. Der vil dog skulle noget til at opsiges en aftale. Det bemærkes endvidere, at løsningen er vendt med operatørerne, der synes, at det er en god idé.

- Det indstilles således, at udvalget skal tage stilling til, hvorvidt der skal reserveres et antal udlejningsstativet hertil, eventuelt som forsøg i et år.

En lav dækningsgrad af cykelstativer har desuden skabt udfordringer ved biblioteket på Godthåbsvej 85, som i en periode havde deres cykelstativ overbelagt med udlejningscykler. Dette skyldes, at cykeludlejerne fejlagtigt havde registreret stativet som et stativ, der kunne opsættes cykler i. Det er løst nu.

Københavns Kommune tillader ikke opstilling af løbehjul i Indre By og dele af brokvartererne, og det har i perioder sat løbehjulsbokse på Frederiksberg tæt på kommunegrænsen under pres. Især har forvaltningen oplevet store ophobninger af løbehjul på hjørnet af Prinsesse Mariés Allé/Gammel Kongevej.

Lime holder dagligt øje og har sat begrænsninger for parkering i de udsatte løbehjulsbokse. Indsatsen har haft en god effekt. Antallet af borgerhenvendelser er faldet, og de voldsomme tilfælde fra foråret med op mod 50 løbehjul ved samme løbehjulsboks sker ikke længere.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at brugerne benytter sig af mulighederne for at komme rundt på udlejningscykler og -løbehjul. I højsæsonen er der udfordringer med mange cykler uden for stativerne ved knudepunkter. Det ses især af de mange indberetninger fra forvaltningens løbende tilsyn. Der er pres på byens cykelstativer. Det forventes imidlertid, at reserverede cykelstativer til udlejningscyklerne vil kunne afhjælpe fejlparkerede cykler ved knudepunkterne.

Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser af sagen.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Punkt 167: Ændring af skiltning ved ladepladser

05.00.00-G01-17-24

Resume

På baggrund af møde mellem udvalgsformanden, udvalgets næstformand, GreenMobility og forvaltningen fremsættes ny beslutningssag om mulighed for at undtage by- og delebiler for tidsrestriktionen på ladepladser i Frederiksberg Kommune.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget vedtog, at der indføres en generel undtagelse i bekendtgørelsen, og at udvalgets beslutning om skiltning af 3. juni 2024 fastholdes.

Forvaltningen blev anmodet om at orientere Københavns Kommune om løsningen med henblik på en ensartet tilgang.

Indstilling

By- Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt

1. den af udvalget besluttede skiltning ved alle ladepladser af 3. juni 2024 fastholdes - alternativt,
2. at by- og delebiler undtages tidsbegrænsningen på fem udvalgte lokationer, og at den besluttede skiltning af 3. juni 2024 indføres ved alle øvrige ladepladser - alternativt,
3. at der indføres en generel undtagelse i bekendtgørelsen og at udvalgets beslutning om skiltning af 3. juni 2024 fastholdes.

Sagsfremstilling

På udvalgsrådet den 3. juni 2024 besluttede udvalget at ændre skiltningen ved ladepladser med blandt andet krav om opladning og justerede tidsintervaller. På baggrund af et efterfølgende møde mellem udvalgsformanden, næstformanden, GreenMobility og forvaltningen har udmøntning af beslutningen fra 3. juni 2024 afventet en ny behandling af sagen. Dette er udvalget ligeledes blevet orienteret om i et meddelelsepunkt på udvalgsrådet den 16. september 2024.

Anledningen til mødet med GreenMobility, samt forelæggelse af ny beslutningssag, vedrører spørgsmål om undtagelse af by- og delebiler fra tidsbegrænsningen ved ladepladser. Som det fremgik af sagen fra den 3. juni 2024 er by- og delebiler i dag ikke undtaget tidsbegrænsningen ved ladepladser i Frederiksberg Kommune. Det gælder i øvrigt også i eksempelvis Københavns Kommune, hvor by- og delebiler skal overholde restriktioner ved almindelige ladepladser på lige fod med andre bilister.

På nuværende tidspunkt dækker GreenMobility eventuelle afgifter pådraget bilerne for overtrædelse af tidsrestriktionen ved ladestander. Efter grundig gennemgang af GreenMobilitys licenser og parkeringsafgifter fremgår det, at GreenMobility på nuværende tidspunkt har 1.245 aktive licenser i Frederiksberg Kommune. I årets 8 første måneder er der pålagt 368 afgifter for overtrædelse af tidsbegrænsningen ved ladepladser. Fremskrives dette tal, svarer det til under 0,5 afgift pr. aktiv licens om året. Det skal hertil bemærkes, at GreenMobility både har aktive licenser til biler, de ikke bruger, samt biler, der mangler licens. Forvaltningen har således ikke det fulde billede af antallet af biler, der reelt har opereret på Frederiksberg i perioden.

En eventuel undtagelse af by- og delebiler fra tidsrestriktionen på almindelige ladepladser er en afvejning mellem at forbedre forhold for særligt bybiler på Frederiksberg og at sikre borgernes oplevelse og adgang til ladestander i kommunen. Forvaltningen bemærker endvidere følgende overvejelser, som er væsentlige ift. en eventuel undtagelse fra tidsbegrænsningen ved ladepladser for by- og delebiler:

- Brugere af særligt bybiler vil "alt andet lige" lettere kunne parkere uden bekymring for at få en afgift.
- GreenMobility vil have færre udgifter, idet de på nuværende tidspunkt har en ekstra omkostning i forhold til at dække afgifter pålagt for overtrædelse af tidsbegrænsningen.
- Der vil være en risiko for misfortolkning af reglerne, hhv. at nogle parkanter vil modtage afgifter, fordi de tror, at de også er undtaget tidsbegrænsningen. Som eksempelvis med nabo-til-nabo delebiler, som ikke vil være omfattet af en eventuel undtagelse fra tidsbegrænsningen.
- Der vil være en risiko for at ladestanderne optages unødigt, når nogle biler undtages helt fra tidsbegrænsningen, og derfor kan parkere ubegrænset.
- Der kan være en risiko for, at nogle by- og delebiler vil køre til Frederiksberg for at lade op frem for eksempelvis i Københavns Kommune og derved optage mere plads på Frederiksberg end nødvendigt.

En eventuel undtagelse fra tidsbegrænsningen ved ladepladser for by- og delebiler vil kræve en ekstra undertavle på tavlerne, hvilket der ikke er plads til på de eksisterende galger. En undtagelse med skiltning vil derfor kræve helt nye galger. Der er ikke plads til, at restriktionen kan tilføjes eksisterende undertavle, da der ikke er plads til yderligere restriktioner på den eksisterende undertavle, men også fordi restriktioner generelt bør deles op. En fuld udskiftning af eksisterende galger vurderes at koste 1,5 mio. kr. og kan ikke affoldes inden for eksisterende budget.

Løsningsmuligheder

Inden for det eksisterende budget vil det være muligt at udskifte eksisterende tavlegaljer på 5 lokationer (svarende til 40 ladepladser), hvor by- og delebiler (med skiltning) kan undtages fra tidsrestriktionen. Denne løsning vurderes at imødekomme en del af GreenMobilitys behov uden at genere borgerens behov i væsentligt omfang.

Det er derudover en mulighed at lave en generel undtagelse i bekendtgørelsen, der fritager by- og delebiler fra tidsbegrænsningen på ladestandere uden at ændre på skiltningen. Der vil selvsagt med denne løsning ikke være yderligere udgifter til skiltning. Det er forvaltningens erfaring, at for mange generelle undtagelser i bekendtgørelsen kan føre til misforståelser på gaden.

For begge løsninger gælder, at de vil kræve politiets godkendelse.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at det antal afgifter, som GreenMobilitys biler er blevet pålagt for ikke at overholde tidsrestriktionen, ikke er alarmerende. Dertil er der flere opmærksomhedspunkter, som er vigtige at bemærke, herunder især at det vil være omkostningstungt at ændre skiltningen, så by- og delebiler undtages restriktionen, og at en fuld udskiftning ikke kan dækkes af eksisterende midler.

At undtage by- og delebiler fra tidsrestriktionen vil give en bestemt gruppe af bilister særlige rettigheder ved ladestandere, som kan forværre adgangen for øvrige elbilister, idet by- og delebiler vil kunne holde ubegrænset ved ladestandere, såfremt de undtages tidsbegrænsningen (og dermed vil kunne spærre for adgangen for andre i unødigt lang tid). Forvaltningen vurderer, at en generel undtagelse i bekendtgørelse er en mulighed under forudsætning af politiets godkendelse, men at skiltning vil være at foretrække.

Økonomi

Af sagen fremmet af 3. juni 2024 fremgik det, at udgifter til udskiftning og justering af tavler ved alle ladepladser vurderes at have en omkostning på ca. 300.000 kr., som kan afholdes inden for eksisterende budget. Skal der tilføjes undtagelser fra restriktionen, vil det kræve nye tavlegalger for at give plads til yderligere undertavler. Der vurderes at være en yderligere omkostning på ca. 5.000 kr. pr. tavle, når tavlegalgen også skal skiftes (som udgangspunkt derfor 10.000 kr. pr. ladeø). Skal dette gøres for alle pladser med ladestandere, vil det give en merudgift på ca. 1,5 mio. kr.

Det vurderes, at der vil kunne findes eksisterende midler til udskiftning af tavlegalger for maksimalt 50.000 kr., hvilket svarer til 5 lokationer, hvor by- og delebiler kan undtages tidsrestriktionen.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Punkt 168: Resultat af årets tilfredshedsundersøgelse i busserne på Frederiksberg

13.05.16-G01-8-24

Resume

Frederiksberg Kommune gennemfører hvert efterår en tilfredshedsundersøgelse i de busser, der kører i kommunen. Tilfredsheden med busserne på Frederiksberg har alle år været høj, og tilfredsheden i 2024 er overordnet på samme høje niveau som de tidligere år. I sagen præsenteres resultaterne af undersøgelsen, der er gennemført i 2024, og der sammenlignes med resultaterne fra de tidligere år.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen om tilfredshedsundersøgelsen i busserne 2024 til efterretning.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at orienteringen om tilfredshedsundersøgelsen i busserne 2024 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune har siden 2015 fået gennemført en årlig tilfredshedsundersøgelse i de busser, der kører i kommunen. I 2024 er der gennemført interview i alle fem A-busser, hhv. linje 18, 19 og 31 og i de tre Frederiksbergbusser. Undersøgelserne er gennemført som personlige interviews i busserne hen over to uger i efteråret. Der er ligesom de tidligere år gennemført omkring 100 interviews i hver linje og 100 interviews tilsammen i Frederiksbergbusserne. Der er i 2024 samlet set gennemført 812 interviews repræsentativt fordelt hen over dagen og både på hverdage og i weekender. Tilfredshedsundersøgelsen er i 2024 gennemført fra den 23. september til den 7. oktober.

Undersøgelserne gennemføres for at få en større viden om brugernes tilfredshed med deres busture på Frederiksberg. Den indsamlede viden bruges til at forbedre forholdene for den kollektive trafik og til at evaluere de ændringer og forbedringer, der er gennemført.

Passagerne afgiver deres tilfredshedsgrad på en tipunktsskala:

- Karakterer 0-2 svarer til "Meget utilfreds"
- Karakterer 3-4 svarer til "Utilfreds"
- Karakteren 5 svarer til "Hverken eller"
- Karaktererne 6-7 svarer til "Tilfreds"
- Karakteren 8-10 svarer til "Meget tilfreds"

Tilfredsheden generelt og på linjeniveau

Tilfredsheden med busserne på Frederiksberg har været høj siden kommunen begyndte at gennemføre tilfredshedsundersøgelsen i 2015. Igen i år ses generelt en høj tilfredshed med busrejsen på Frederiksberg og de forhold, der er omkring rejsen. I forhold til busturen "alt i alt" er 91 pct. af de adspurgte "Tilfredse" og heraf er 76 pct. "Meget tilfredse". Lige som de tidligere år er de mest tilfredse brugere passagergruppen på "Over 60 år". Denne tendens kommer også til udtryk på linjeniveau. Her er den højeste tilfredshed hos brugerne af Frederiksbergbusserne, der benyttes af mange ældre. Tilfredsheden på linjeniveau viser til gengæld, at tilfredsheden med Frederiksbergbusserne er faldet siden sidste år. Der er fortsat en stor tilfredshed med disse linjer, men lidt lavere end de tidligere år. Dette kan hænge sammen med, at det med budgetaftalen for 2024 blev besluttet, at linje 37 skulle nedlægges på Frederiksberg og at Frederiksbergbusserne skulle omlægges for at kompensere for en del af linje 37's ruteføring. Ydermere blev det besluttet, at Frederiksbergbusserne skulle køre i to færre timer om dagen. Dette blev implementeret fra juni 2024. Brugerne af Frederiksbergbusserne har dermed oplevet en forringelse af busdriften, men er fortsat meget tilfredse med det tilbud de har.

I forhold til de øvrige linjer er der sket en stigning i tilfredsheden på linje 4A og på linje 18 og en mindre stigning i tilfredsheden på linje 31. Der kan være mange årsager til, at tilfredsheden på de specifikke linjer stiger eller falder fra år til år, men det er i hvert fald rart at se, at tilfredsheden med linje 18 er tilbage og højere end da det var en A-bus. Det kan være et udtryk for, at det tager tid med tilvending og nu har brugerne vænnet sig til nye rejsemønstre og fundet de gode løsninger i samspillet mellem f.eks. linje 18 og Cityringen. Linje 1A har til gengæld haft et fald i tilfredsheden siden sidste år. Det kan skyldes, at der i perioden for undersøgelsen har været vejarbejde på H.C Ørsteds Vej, der har påvirket linjens køretid, hvilket undersøgelsen viser er den vigtigste faktor for en god bustur.

Tilfredsheden med mere specifikke parametre

Der bliver i undersøgelsen spurgt til tilfredsheden med blandt andet "Bussens overholdelse af køreplanen på denne rejse", "Trafikinformation i denne bus", "chaufførens kørsel", "Antallet af afgang", "Rejsetiden", "Antallet af stoppesteder" og "Information ved stoppestedet". Der er generelt en meget høj og stabil tilfredshed med forholdene omkring busrejsen på Frederiksberg.

Den største tilfredshed er i forhold til muligheden for at få en siddeplads. Det parameter der scorer lavest er venteforholdene ved stoppestederne. Her er der også en høj tilfredshed, men ikke helt lige så høj som ved nogle af de andre parametre og den er ikke steget siden sidste år. Dette kan undre, da kommunen gennem foråret og sommeren har fået sat nye læskærme op ved stoppestederne. Til gengæld har opsætningen taget tid og der har hen over sommeren været en del stoppesteder, hvor brugerne har

været vant til en læskærm, hvor der ikke har været nogen. Forvaltningen har generelt fået positive tilkendegivelser omkring de nye læskærme.

Undersøgelsen viser også, hvilke faktorer der er de vigtigste for en god bustur. Her er det "Bussens overholdelse af køreplanen" der er den vigtigste. Andre vigtige parametre for oplevelsen af en god bustur inkluderer muligheden for at få en siddeplads, antallet af stoppesteder, trafikinformation i bussen og antallet af afgang.

Tryghed

Der er de senere år kommet mere fokus på tryghed i byen, på fodgængere og på muligheden for at komme rundt i byen til fods. Der blev derfor sidste år tilføjet et spørgsmål i forhold til "Tryghed ved stoppestedet" og et i forhold til "Muligheden for at komme til og fra stoppestedet". Har var tilfredsheden høj sidste år og det er den fortsat. Der er en tendens til, at de der bliver interviewet om aftenen er lidt mere utrygge end på øvrige tidpunkter. Hvilket giver mening i forhold til, at det er mere mørkt og der generelt er færre mennesker. Også disse parametre falder positivt ud.

Trafiksikkerhed

I år er der ydermere tilføjet et spørgsmål om brugernes kendskab til reglerne omkring stoppestederne i forhold om det er passagerne eller cyklisterne der skal holde tilbage for hinanden. Der blev spurgt ind til "Hvilken regel gælder ved de stoppesteder, hvor der er en helle? Skal du holde tilbage for cyklisten eller skal cyklisten holde tilbage for dig? Her svarer 40 pct. fejlagtigt, at det er cyklisten der skal holde tilbage for de gående. Det er en interessant viden, da en større del af de, der svarer forkert angiver, at opleve farlige situationer ved stoppesteder, end de som kender reglerne.

Frederiksberg Kommune arbejder aktivt for at etablere flere fremrykkede stoppesteder, da det giver mere sikre situationer mellem forgænger og cyklister og bedre fremkommelighed for både cyklisterne og busserne. Men der bliver desværre ikke skabt mere tryghed, hvis brugerne ikke kender reglerne. Der er netop etableret fremrykket stoppesteder med heller 3 steder på Godthåbsvej. Forvaltningen har i samarbejde med Københavns Kommune og Movia udarbejdet en kampagne om reglerne ved udstigning der kører i uge 47-49.

Af bilag 1 fremgår den samlede rapport over udviklingen i tilfredshedsundersøgelserne fra 2018 til 2024. Resultaterne med udviklingen i tilfredshedsgraden på de forskellige parametre illustreres heri.

Undersøgelsen vil blive gennemført igen i 2025 og herefter hvert andet år jf. budgetbeslutningen.

Forvaltningens vurdering

Generelt viser 2024-undersøgelsen, at der er en høj tilfredshed med busserne på Frederiksberg. Det er positivt at se, at prioriteringen af busdriften i kommunen giver sig udslag i en høj tilfredshed. Undersøgelsen viser også, at der fortsat skal være fokus på forholdene ved stoppestederne, samt fokus på at sikre god fremkommelighed for busserne således at forsinkelser undgås.

Økonomi

Undersøgelsen har ingen budgetmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø- og Trafikudvalget

Bilag

Tilfredshed med busserne på Frederiksberg 2024

Punkt 169: 2. forventede regnskab 2024

00.30.14-S00-3-24

Resume

Sagen indeholder forvaltningens andet og sidste samlede prognose for regnskabsresultatet 2024. 2. forventede regnskab bygger på forventninger samt faktisk forbrug i årets første ni måneder. Konklusionen er, at det forventede regnskab for 2024 udviser et mindreforbrug, primært pba. overførselsudgifterne, hvor der er mindredgifter som følge af lavere ledighed end forventet og øgede refusionsindtægter. Mindredgifterne er ikke varige, og det forventede mindreforbrug i 2024 er derfor engangsmidler.

Beslutning

Miljø- og Trafikudvalget tog orienteringen vedrørende 2. forventede regnskab 2024 til efterretning.

Indstilling

Direktionen indstiller,

1. at 2. forventede regnskab 2024 tages til efterretning
2. at følgende tillægsbevillinger meddeles under serviceudgifter:
 1. Mindredgifter på driften i 2024 på -4,0 mio. kr., mindredgifter i 2025 på -4,2 mio. kr., mindredgifter i 2026 på -1,9 mio. kr., merudgifter i 2027 på 0,6 mio. kr. og merudgifter på 0,6 mio. kr. i 2028 tillægsbevilges med modpost på puljen til uforudsete udgifter i hhv. 2024 og 2025 og kassen i efterfølgende år, jf. bilag 3,
 2. Merudgifter på driften vedr. Ukrainerelaterede udgifter i 2024 på 37,8 mio. kr. tillægsbevilges med 15 mio. kr. på puljen til Ukraine-udgifter og 22,8 mio. kr. med modpost på puljen til uforudsete udgifter, jf. bilag 3,
 3. Overførsler mellem år med -7,3 mio. kr. i 2024, med 5,7 mio. kr. i 2025 og med 1,7 mio. kr. i 2026 modpost på puljen til uforudsete i 2024 og 2025 og kassen i efterfølgende år, jf. bilag 3
 4. Der indarbejdes rammeneutrale omplaceringer indenfor og på tværs af udvalg i 2024 og frem, jf. bilag 3.
3. at følgende tillægsbevillinger meddeles under overførselsudgifter:
 1. Mindredgifter på driften i 2024 på 75,1 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på kassen, jf. bilag 3
 2. Der indarbejdes rammeneutrale omplaceringer indenfor og på tværs af udvalg i 2024 og frem, jf. bilag 3
4. at følgende ændringer af rådighedsbeløb godkendes under anlæg:
 1. Mindredgifter inden for anlægsrammen på 63,1 mio. kr. i 2024 hvor 55,9 mio. kr. har modpost på den negative anlægspulje i 2024 og 7,2 mio. kr. har modpost på kassen,
 2. Merudgifter for 58,7 mio. kr. inden for anlægsrammen i 2025 hvor 53,5 mio. kr. har modpost på den negative anlægspulje i 2025 og 5,2 mio. kr. har modpost på kassen,
 3. Merudgifter for 2,4 mio. kr. inden for anlægsrammen i 2026 der indarbejdes i budgetforslaget til budget 2026,
 4. Mindreforbrug udenfor anlægsrammen for 23,8 mio. kr. i 2024 der tillægsbevilges med modpost på byggekredit jf. bilag 7 med henvisning til bilag 3 vedrørende det finansielle område,
 5. Merforbrug uden for anlægsrammen for 23,8 mio. kr. i 2025 med modpost på byggekredit jf. bilag 7 med henvisning til bilag 3 vedrørende det finansielle område,
 6. Mindreindtægter uden for anlægsrammen for 29,3 mio. kr. i 2024 med modpost på kassen.
 7. Merindtægter uden for anlægsrammen for 29,3 mio. kr. i 2025 med modpost på kassen.
5. at følgende tillægsbevillinger meddeles under finansielle poster med modpost på kassen:
 1. Nettomerindtægter under skat, tilskud og udligning på 113,2 mio. kr. i 2024, jf. bilag 3,
 2. Nettomerindtægter for 171,0 mio. kr. under lånoptagelse i 2024, jf. bilag 3
 3. Nettomindredgifter under finansforskydninger og renter på 149,3 mio. kr. i 2024 og 14,7 mio. kr. i 2025, jf. bilag 3
6. at følgende tillægsbevillinger meddeles under det brugerfinansierede område:
 1. Der indarbejdes rammeneutrale omplaceringer indenfor og på tværs af udvalg i 2024 og frem, jf. bilag 3.
7. at forventede mindredgifter for 125 mio. kr. reserveres til fremtidige anlægsinvesteringer, jf. nedenstående afsnit 5
8. at forvaltningen igangsætter afdækning af byggekreditter og bemyndiges til at omlægge og indfri kreditter, jf. nedenstående afsnit 6

Direktionen indstiller, at fagudvalgene tager orienteringen vedrørende 2. forventede regnskab 2024 til efterretning.

Sagsfremstilling

Forventede regnskaber indeholder en fuld gennemgang og beskrivelse af kommunens aktuelle økonomiske situation i indeværende år, samt en række tekniske omplaceringer og tillægsbevillinger. For at øge tilgængeligheden og formidlingen er formatet for de forventede regnskaber opsat, så den tekniske del er adskilt fra selve gennemgangen af Frederiksbergs Kommunes økonomi.

Selve prognosen og status på kommunens økonomi fremgår i vedlagte planchesæt (bilag 1). Udvalgsgennemgangene fremgår af bilag 2. Den mere tekniske del i form af bevillingsmæssige ændringer fremgår af bilag 3. Derudover er der en række bilag med oversigter og samtlige afvigelser vedlagt sagen.

Nedenfor er en helt kort gennemgang af hovedpointerne i 2. forventede regnskab 2024 på service, overførsler og anlæg. Sidst er en læsevejledning til bilagene vedlagt denne sag.

1. Serviceudgifter

På service forventes mindredgifter for 14,4 mio. kr. før tillægsbevillinger, og hertil kommer forventede udgifter til at dække modtagelse af ukrainske flygtninge, som i 2. forventede regnskab er opgjort til 37,8 mio. kr. Til sammen giver det forventede

merudgifter for 23,4 mio. kr.

Til dækning af de forventede merudgifter er der puljen til uforudsete udgifter, som før 2. forventede regnskab udgør 19,6 mio. kr., og puljen til udgifter relateret til Ukraine der på 15,0 mio. kr. I alt er der finansiering for 34,6 mio. kr.

Det giver forventede mindreudgifter på 11,2 mio. kr. ($23,4 \div 34,6$), hvilket svarer til 0,2 pct. af det korrigerede budget. Som det også fremgår af sagen, er der fortsat en række risici i størrelsesordenen -15,8 mio. kr. til +17,9 mio. kr., der kan påvirke det endelige resultat. Det indebærer at det samlede forventede resultat på service ligger mellem mindreudgifter for 27,0 mio. kr. og merudgifter for 6,7 mio. kr.

For en uddybning af service henvises til bilag 1 og 2.

2. Overførselsudgifter

Overførselsudgifterne udviser mindreudgifter for 85,1 mio., hvilket væsentligst skyldes, at ledigheden er faldet mere end forventet. kr.

For en uddybning af overførselsudgifter henvises til bilag 1 og 2.

3. Anlæg

Anlægsrammen forventes overholdt i 2024 under forudsætning af ventede ikke identificerede forskydninger i resten af året.

På anlæg inden for anlægsrammen forventes afvigelser for 90 mio. kr. i 2024, der hovedsageligt er udtryk for forskydninger til 2025. I budget 2025 blev en række anlægsudgifter konverteret til driftsudgifter, og dette effektueres ligeledes i 2024. Det drejer sig om ca. 21 mio. kr. Behovet for ikke identificerede forskydninger i den resterende del af 2024 er på ca. 10 mio. kr., hvilket ligger inden for det interval der er realiseret de seneste år.

For yderligere uddybning af forskydningerne i 2. forventede regnskab henvises til bilag 6 og 7.

4. Finansposter

Finansposter viser reelle forbedringer for 55,0 mio. kr. Den væsentligste årsag hertil er øget afkast af kommunens investeringer.

For en uddybning af finansposter henvises til bilag 1.

5. Reservation til anlæg

Der foreslås reserveret 125 mio. kr. til fremtidige anlægsbehov og merudgifter til igangværende anlægsprojekter i 2024 og 2025, jf. sager på Undervisningsudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget 25. november 2024. Midlerne reserveres til anlægsbehov, da der ikke er tale om varige midler. Da 2. forventede regnskab er en prognose vil 75 mio. kr. blive reserveret ifm. behandlingen heraf, mens de resterende 50 mio. kr. afsættes når regnskabet kendes endeligt. Såfremt regnskabsresultatet udviser færre mindreudgifter reserveres der tilsvarende færre midler.

Såvel servicerrammen som anlægsrammen er fuldt udnyttet i 2025.

6. Bygge kreditter

Frederiksberg Kommune har et betydeligt antal byggekreditter til plejeboligbyggerier og klimatilpasningsprojekter. Forvaltningen vil ud fra samlet økonomisk betragtning gennemgå kreditterne, med henblik på om de i stedet og med fordel kan finansieres via midlertidige udlæg på kassen. Såfremt det er hensigtsmæssigt, søger forvaltningen om bemyndigelse til at omlægge og indfri kreditterne, for at sikre den bedste mulig forvaltning af kommunens kassebeholdning.

Bilagsoversigt:

Til sagen om 2. forventede regnskab 2024 er en række bilag, der uddyber og beskriver ovenstående forhold. Bilagene er:

- 1. 2. forventede regnskab 2024 – gennemgang til Magistraten:** Planchegennemgang af den samlede økonomi – service-, overførsels- og anlægsudgifter.
- 2. Samlet udvalgsgennemgang:** Uddybende gennemgang af de enkelte fagudvalg i plancher.
- 3. Notat om bevillingsmæssige ændringer:** Gennemgang af bevillingsmæssige ændringer i form af udgiftsneutrale omplaceringer, tillægsbevillinger og driftsoverførsler på hhv. service-, overførsels- og anlægsudgifter
- 4. Bevillingsoversigt:** Økonomioversigt fordelt på udvalg.
- 5. Strukturel balance, resultat og kassebeholdning:** Økonomioversigt over kommunens finansielle status.
- 6. Anlægsafvigelser fordelt på udvalg:** Økonomioversigt over anlægsområdet.
- 7. Beskrivelser af afvigelser på anlægsprojekter:** Uddybende oversigt over de enkelte anlægsprojekter.

Økonomi

Sagens økonomiske konsekvenser fremgår af bilag til sagen.

Borgmesterpåtegning

Nej.

Behandling

Magistraten 18. november 2024, fagudvalg 18. og 25. november 2024 og Kommunalbestyrelsen 2. december 2024.

Bilag

Bilag 1 2. forventede regnskab 2024

Bilag 2.01 Magistraten 2FR Udvalgsgennemgang

Bilag 2.02 Klima-, Plan og Boligudvalget 2FR Udvalgsgennemgang

Bilag 2.03 Undervisningsudvalget 2 FR Udvalgsgennemgang

Bilag 2.04 Ældre- og Omsorgsudvalget 2FR Udvalgsgennemgang

Bilag 2.05 Kultur- og Fritidsudvalget 2FR Udvalgsgennemgang

Bilag 2.06 Børneudvalget 2 FR Udvalgsgennemgang

Bilag 2.07 Socialudvalget 2FR Udvalgsgennemgang

Bilag 2.08 Miljø- og Trafikudvalget 2FR Udvalgsgennemgang

Bilag 2.09 Arbejdsmarkeds-, Vækst- og Uddannelsesudvalget 2FR Udvalgsgennemgang

Bilag 2.10 Sundheds- og Forebyggelsesudvalget 2FR Udvalgsgennemgang

Bilag 2.11 By- og Erhvervsstrategisk Udvalg 2FR Udvalgsgennemgang

Bilag 3 Bevillingsmæssige ændringer i 2. forventede regnskab 2024

Bilag 4 Bevillingsoversigt 2. forventede regnskab

Bilag 5 Strukturel balance, resultat og kassebeholdning

Bilag 6 Anlægsafvigelser fordelt på udvalg

Bilag 7 Beskrivelser af afvigelser på anlægsprojekter