

REFERAT Miljø- og Trafikudvalget 2022-25 d. 28-11-2022

Mødedato Mandag d. 28. november 2022 kl. 20:45

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Ændring af parkeringsforhold ved Skolen på Nylandsvej.....	4
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Christina Sylvest-Noer, Daniel Pandu	7
Implementering af ny ordning for indsamling af tekstilaffald.....	9
Forslag fra rådmand Gunvor Wibroe og kommunalbestyrelsesmedlem Christina Sylvest-Noer om k	13
Orientering om trafikulykker sket på Frederiksberg i 2021.....	15
Forslag til beslutning fra rådmand Laura Lindahl om at mindske gennemkørende trafik i Blomsterk	18
Tilfredshedsundersøgelse i busserne.....	21
Delrapportering vedr. klimafondsprojekt nr. 5 - Analyser og forslag til forsøg.....	23
3. forventede regnskab 2022.....	29

Punkt 204: Meddelelser

00.22.04-P35-11-21

Sagsfremstilling

a. Rettelse til sag 207 - Implementering af ny ordning for indsamling af tekstilaffald

Forvaltningen har opdaget en mindre fejl i sag 207 på aftenens dagsorden, idet der i sagen står, at det i dag er obligatorisk for villaejere at have tre beholdere.

Forvaltningen kan rettelig oplyse, at det i dag er obligatorisk for villaejere at have fire beholdere – en til metal- og papiraffald, en til mad- og restaffald, en til pap og en til plast samt mad- og drikkekartoner.

b. Status på bycyklerne

Status blev givet.

Punkt 205: Ændring af parkeringsforhold ved Skolen på Nylandsvej

05.01.00-G01-62-22

Resume

På baggrund af henvendelser om trafikmæssig utryghed ved Skolen på Nylandsvej og Børnehuset Æblehaven forelægges forslag til ændring af bilparkeringsforholdene på grunden. En ændring af bilparkeringsforholdene vil kunne bidrage til en forbedring af trafiksikkerheden på stedet og mindske utrygheden for henholdsvis børn og forældre samt medarbejderne på de to institutioner.

Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen, idet udvalget ønskede en besigtigelse.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Klima-, Plan- og Boligudvalget,

1.at det beslutes hvorvidt der skal gives dispensation fra lokalplan 21, afsnit 5 om parkeringsarealer, og dermed gives tilladelse til at nedlægge 9 af de 27 bilparkeringspladser, der er på Skolen på Nylandsvej og Børnehuset Æblehavens grund, eller om der alternativt skal indføres tidsrestriktion på pladserne - og

2.at forvaltningen bemyndiges til at indgå aftale med Københavns Professionshøjskole - Nylandsvej om at nedlægge fem bilparkeringspladser på den del af deres grund, der ligger ud til indkørselsvejen.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget,

1.at sagen tages til efterretning - og

2.at de fem bilparkeringspladser, der vil blive nedlagt, reserveres til Københavns Professionshøjskole - Nylandsvej på det overdækkede parkeringsareal ved Skolen På Nylandsvej, som del af aftalen.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Undervisningsudvalget,

at sagen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Skolen på Nylandsvej, Børnehuset Æblehaven og Københavns Professionshøjskole - Nylandsvej består af flere bygninger, som deler adgangsvej ud mod Nylandsvej. Adgangsvejen fører ind til skolegården og Børnehuset Æblehaven, men også til samlet 32 bilparkeringspladser, som er opdelt i 18 pladser beliggende under overdækningen på Skolen på Nylandsvej og 14 pladser beliggende langs adgangsvejen. Fem af de 14 bilparkeringspladser er tilknyttet professionsskolen, mens de resterende ni pladser er tilknyttet skolen og børnehuset. Placeringen af institutionerne og bilparkeringspladserne fremgår af bilag 1.

De 18 bilparkeringspladser under overdækningen benyttes af beboere i lokalområdet, forældre og ansatte på institutionerne, mens de 9 bilparkeringspladser langs adgangsvejen, der er tilknyttet skolen og børnehuset, primært benyttes til afsætning og afhentning af børn og således anvendes mest i morgen- og eftermiddagstimerne. De 18 bilparkeringspladser under overdækningen er en del af parkeringszonen på Frederiksberg og kan benyttes med licens til zonen. De fem bilparkeringspladser tilknyttet professionshøjskolen benyttes primært af personale tilknyttet højskolen og har privat parkeringskontrol.

Ledelserne på Skolen på Nylandsvej og Børnehuset Æblehaven har rettet henvendelse til forvaltningen om trafiksikkerheden ved institutionerne og specielt omkring adgangsvejen. På baggrund af henvendelserne blev den 31. august afholdt møde på stedet. På mødet deltog repræsentanter fra hhv. skolen, skolebestyrelsen, børnehuset og forvaltningen. Skolen og børnehuset oplever forringet trafiksikkerhed og farlige situationer ved indkørselsvejen fra Nylandsvej, hvor mange – specielt i morgentimerne - kører ind og afsætter børn på bilparkeringspladserne for derefter at skulle vende for at kunne komme ud igen - samtidig med, at der er fodgængere og cyklister på indkørselsvejen. Det er derfor ønsket, at de 14 parkeringspladser langs adgangsvejen nedlægges for at forbedre trafiksikkerheden på stedet. Selvom hastigheden er lav, og der ikke er registreret trafikuheld på stedet, er forvaltningen enig i, at trafiksituationen på stedet kan være svær at overskue - særligt for børn, hvilket betyder nedsat tryghed og øget risiko for trafikuheld.

Det er forvaltningens trafiksikkerhedsmæssige vurdering, at områdets indretning ikke giver den fornødne sikkerhed og tryghed for de mange, der skal til og fra Nylandsvej, til både skolen og institutionen Æblehaven. Vejen, der går gennem og under bygningen, er ikke indrettet med fortov og det gælder ligeledes det sidste stykke ned mod Æblehaven. Dertil kommer, at parkeringspladserne er vinkelrette på kørebanen, hvilket betyder at der skal bakes ud på et areal, hvor der også færdes fodgængere og cyklister, herunder børn. Manøvrearealet på vejen er desuden kun 6 m bredt og ikke de 7 m,

der anbefales i vejreglerne. Det betyder, at der skal en ekstra bakkemanøvre til, når man skal ud fra parkeringsbåsen. Forvaltningen anbefaler derfor, at de 14 bilparkeringspladser nedlægges, eller at der etableres en restriktion for brugen af adgangsvejen og bilparkeringspladserne, så de ikke kan anvendes i tidsrummet 6.30-18.00.

En nedlæggelse af bilparkeringspladserne vil supplerende give mulighed for en omdannelse af arealerne til udeareal for skolen. Det kan dertil nævnes, at Skolen på Nyelandsvej har en af de mindste skolegård på Frederiksberg. En tidsrestriktion vil give mulighed for, at arealet i skoletiden vil kunne benyttes som udeareal i lighed med flexarealer, som det kendes fra andre skoler. Det bemærkes, at der ikke er afsat budget til en omdannelse af området. Sagens trafikikkerhedsmæssige aspekt vil ved tidsrestriktion kunne håndteres alene gennem en ændring af skiltningen i området, hvilket der er midler til på den driftskontoen til etablering af ny skiltning og afmærkning.

Et alternativ til nedlæggelse af alle 14 bilparkeringspladser, kan være at nedlægge de 9 bilparkeringspladser i den ene side, bibeholde de 5 bilparkeringspladser tilknyttet professionshøjskolen og anlægge et fortov i den side, hvor bilparkeringspladserne nedlægges. Dette vil give børnene en mere sikker og separat adgangsvej fra Nyelandsvej ind til skolen. Der er ikke afsat midler til eventuelt anlæg af fortov.

Beslattes enten en nedlæggelse af bilparkeringspladserne langs adgangsvejen eller en restriktion for brugen af adgangsvejen for motorkøretøjer, foreslås det, at der - for at kompensere for antallet af bilparkeringspladser tilknyttet professionshøjskolen - reserveres fem bilparkeringspladser til denne på det overdækkede areal med bilparkering under Skolen på Nyelandsvej. Der er i alt 18 parkeringspladser på det overdækkede areal.

Parkering på grunden er reguleret i lokalplan 21, hvor det i afsnit 5 fremgår, at parkeringsarealets størrelse skal godkendes af Kommunalbestyrelsen under hensyn til bebyggelsens anvendelse. Der er ikke fastlagt et parkeringskrav i lokalplanen i forhold til antal bilparkeringspladser, og der er tidligere givet tilladelse til ændring antallet af bilparkeringspladser på grunden. Således besluttede daværende By- og Miljøudvalg tilbage i august 2017, at der kunne nedlægges to bilparkeringspladser på grunden, mod at disse blev placeret på offentlig vej i umiddelbar nærhed. Dette af hensyn til den generelle parkeringssituation i området, og idet forvaltningen vurderede, at hensynet til bebyggelsens anvendelse ikke blev ændret, da der stadig var 18 parkeringspladser på ejendommen.

I forbindelse med ombygningen af skolegården på Skolen på Nyelandsvej i 2017 blev de 9 bilparkeringspladser placeret langs indkørselsvejen, hvor de tidligere var placeret foran Børnehuset Æblehaven. Baseret på luftfoto fra 2018-2021 er belægningsprocenten for de fem bilparkeringspladser tilknyttet professionshøjskolen mellem 40 og 100 pct., mens belægningsgraden for de 9 offentlige bilparkeringspladser er mellem 10 og 33 pct. Området har som helhed en belægningsgrad på ca. 70 pct. i hverdagene, mens der i weekender og om natten er belægningsgrader svarende til 90-100 pct. Forvaltningen har afsøgt mulighederne for erstatningspladser på de nærliggende veje, men det er desværre ikke muligt at optimere mere på parkeringen med mindre der fældes træer eller fjernes cykelstativer. Hertil bemærker forvaltningen, at bilparkeringspladserne er benyttet mindre end de øvrige parkeringstilbud i området, hvorfor en nedlæggelse eller restriktion af disse vurderes at have begrænset betydning for den samlede parkeringssituation i området.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at en nedlæggelse eller restriktion af de 14 bilparkeringspladser langs indkørselsvejen til Skolen på Nyelandsvej vil kunne bidrage til forbedret trafikikkerhed og -tryghed for børn, forældre og ansatte tilknyttet hhv. Skolen på Nyelandsvej og Børnehuset Æblehaven. Det vurderes endvidere, at en nedlæggelse eller restriktion af bilparkeringspladserne kun vil have begrænset betydning for parkeringssituationen i lokalområdet, idet pladserne ser ud til at blive benyttet væsentligt mindre end øvrige parkeringsmuligheder i området. Sagen kan eventuelt belyses yderligere ved en fælles besigtigelse for de relevante udvalg.

Økonomi

Der er ikke afsat midler til en egentlig omdannelse af området langs adgangsvejen. Hvis det beslattes, at der skal ske en omdannelse af området, vil der skulle forelægges en separat sag herom. En ændring af skiltningen vil kunne afholdes af midler til ny skiltning og afmærkning.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Klima-, Plan- og Boligudvalget, Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget, Undervisningsudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen.

Bilag

Bilag 1 - Sag om nedlæggelse af bilparkeringspladser på skolens areal

Punkt 206: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Christina Sylvest-Noer, Daniel Panduro og Ruben Kidde og rådmand Lotte Kofoed om trafiksikkerhed på Nyelandsvej

05.00.00-G01-113-22

Resume

Christina Sylvest-Noer, Daniel Panduro, Ruben Kidde og rådmand Lotte Kofoed har stillet forslag om at indlede en dialog med Børnehuset Æblehaven, Skolen på Nyelandsvej og Københavns Professionshøjskole for at sikre større trafiksikkerhed på Nyelandsvej. Som oplyst i forrige sag (dagsordenspunkt nr. 200) har forvaltningen afholdt et indledende møde med repræsentanter fra Børnehuset Æblehaven og Skolen på Nyelandsvej samt skolebestyrelsen, hvor trafiksikkerheden blev besigtiget og drøftet. Det blev på mødet aftalt, at forvaltningen vil udarbejde et løsningsforslag og forestå den videre koordinering.

Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget indstiller, at beslutningsforslaget om trafiksikkerhed på Nyelandsvej tiltrædes, idet dialogen er igangsat mellem forvaltningen, Æblehaven, Skolen på Nyelandsvej og Københavns Professionshøjskole.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at beslutningsforslaget om trafiksikkerhed på Nyelandsvej tiltrædes, idet dialogen mellem forvaltningen, Æblehaven, Skolen på Nyelandsvej og Københavns Professionshøjskole er påbegyndt efter, at forslaget er stillet.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 20. juni 2022 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlemmerne Christina Sylvest-Noer, Daniel Panduro, Ruben Kidde og Rådmand Lotte Kofoed om trafiksikkerhed på Nyelandsvej.

"Forslag om at indlede en dialog med Æblehaven, Skolen på Nyelandsvej og Københavns Professionshøjskole for at sikre større sikkerhed for skole- og institutionsbørn, forældre, medarbejdere på parkeringspladsen foran.

Begrundelse:

Det har fremgået af FrederiksbergLIV, at såvel skoleleder som institutionsleder er utrygge ved situationen på parkeringspladsen. Derfor bør der indledes en proces med de relevante parter for at få løst problemet og sikret større tryghed i området."

Bemærkninger til forslaget

Jævnfør forrige sag "Ændring af parkeringsforhold ved Skolen på Nyelandsvej" har forvaltningen afholdt et indledende dialogmøde med repræsentanter fra Børnehuset Æblehaven og Skolen på Nyelandsvej samt skolebestyrelsen den 31. august, hvor trafiksikkerheden omkring skolen og daginstitutionen blev besigtiget og drøftet (mødereferat er vedlagt sagen).

Det blev på mødet italesat, at der opleves dårlig trafiksikkerhed og farlige situationer ved indkørselsvejen fra Nyelandsvej, hvor mange – specielt i morgentimerne - afleverer deres børn i bilen og skal vende bilen samtidig med, at der er parkerede biler, cyklister, fodgængere og jævnlig varekørsel på strækningen. På mødet blev der drøftet mulige løsninger jf. oplysninger i forrige sag (dagsordenspunkt nr. 200). Forvaltningen vil forestå den videre koordinering.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget, M, K

Bilag

Referat fra 1. møde

Punkt 207: Implementering af ny ordning for indsamling af tekstilaffald

07.18.00-P08-1-21

Resume

Udvalget skal tage stilling til implementering af ny indsamlingsordning for tekstilaffald i forlængelse af nyt lovkrav. Ordningen er tilrettelagt på baggrund af erfaringer fra et pilotforsøg i kommunens laboratoriedistrikt, hvor knap 7.000 husstande siden 1. maj 2022 har sorteret tekstilaffald fra til genanvendelse.

Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget vedtog,

1. at ordning for indsamling af tekstilaffald godkendes og implementeres som beskrevet,
2. at den beskrevne praksis, vedrørende frivillige velgørende organisationers muligheder for at indsamle tekstil til genbrug i byrummet, godkendes.

Udvalget anmodede om at få forelagt udbudsmaterialet, herunder hvordan det sikres, at konkurrencekriterierne i videst muligt omfang sikrer almenyttige formål.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at ordning for indsamling af tekstilaffald godkendes og implementeres som beskrevet,
2. at den beskrevne praksis, vedrørende frivillige velgørende organisationers muligheder for at indsamle tekstil til genbrug i byrummet, godkendes.

Sagsfremstilling

Udvalget udsatte sagen på mødet den 7. november efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at uddybe muligheden for at mere end en part kan aftage og behandle tekstilaffaldet. Derudover blev forvaltningen anmodet om at forholde sig til den potentielle udfordring med, at borgerne muligvis ikke vil sortere tekstil i hhv. affald og tekstil til direkte genbrug samt muligheden for, at ordningen ved villaer sker med en beholder i stedet for løse poser.

Når ordningen er politisk godkendt vil Frederiksberg Kommune udbyde indsamlingen af tekstilaffald fra husholdninger. Dette vil ske i samarbejde med en række andre kommuner. Det er således ikke givet hvem, der vinder udbuddet. Som led i udbudsprocessen har ARC haft markedsdialog med ti forskellige aktører, hvoraf flere har tilkendegivet interesse i behandlingsløsninger i samarbejde med en velgørende organisation, der aftager det tekstil, der kan genbruges direkte. Et krav om frasortering af tekstiler, der kan genbruges direkte uden yderligere bearbejdning, vil blive en del af udbuddet.

Det har i forbindelse med forsøget med indsamling af tekstilaffald på Frederiksberg været Foreningen Ulandshjælp fra Folk til Folk (UFF), der har aftaget og behandlet tekstilaffaldet.

Forvaltningen vurderer, at markedet for tekstilaffald er så nyt og uprøvet, at der ved et krav om, at mere end én part skal aftage tekstilaffaldet, kan være risiko for at minimere eller helt udelukke, at der kommer bud på opgaven. At det ikke er et krav udelukker dog ikke muligheden for, at flere aktører kan slå sig sammen og byde på opgaven fælles.

Der vil forventeligt være borgere, som vil aflevere tøj mv. i den kommunale ordning, som kunne være genbrugt direkte, og derfor skulle have været afleveret til en velgørende organisation. Det er forvaltningens vurdering, at dette ville foregå uanset hvordan indsamlingen finder sted. Det er netop et af de punkter som forvaltningen, sammen med andre kommuner og aktører på området, har gjort Miljøstyrelsen opmærksomme på i forbindelse med udarbejdelsen af de nationale retningslinjer. Forvaltningen er derfor i dialog med de frivillige organisationers brancheorganisation (ISABRO) om, hvordan der bedst muligt kan kommunikeres herom til borgerne. Derudover har forvaltningen fokus på at sikre, at genbrugeligt tøj mv., der indsamles via den kommunale ordning for tekstilaffald, bliver sendt til direkte genbrug frem for til oparbejdning til f.eks. nye tekstilfibre, f.eks. via samarbejder mellem modtageanlægget og de frivillige velgørende organisationer.

I Miljøstyrelsens vejledning for indsamling af husholdningsaffald er det beskrevet, at en én-families husstand maksimalt bør have 2-4 beholdere på matriklen. Det er i dag obligatorisk for villaerne på Frederiksberg at have tre beholdere stående - en til mad- og restaffald, en til pap og en til plast samt mad- og drikkekartoner. Derudover har 1892 ud af Frederiksbergs 1930 villaer også en beholder til haveaffald. Forvaltningen oplever i dialogen med borgerne, at borgerne generelt vil have så få beholdere på matriklen som muligt. Det er således forvaltningens vurdering, at kapaciteten for beholdere på

matriklen er mættet på nuværende tidspunkt. Forvaltningen vurderer tillige, at kapaciteten for beholdere bør forbeholdes de fraktioner, der dagligt anvendes frem for en fraktion som tekstil, som kun lejlighedsvist vil blive anvendt.

Forvaltningen vurderer fortsat, at den bedste løsning til indsamling af tekstil i villaerne er indsamling i løse poser. Denne ordning er fleksibel for både borgere og Frederiksberg Renovation, og 'fylder' kun hos borgerne, når de har tekstilaffald de skal bortskaffe. Det er forvaltningens vurdering, at der vil være tilstrækkeligt med tekstilaffald i poserne til, at de ikke blæser væk. Forvaltningen vurderer ikke, at klunsning vil være et mere udbredt problem ved løse poser end ved beholdere, særligt ikke i det lys, at poserne kan stilles ud aftenen inden eller samme morgen som afhentningen, og dermed ikke vil være tilgængelig særlig længe.

Forvaltningen vil evaluere ordningen efter et år.

Tidligere sagsfremstilling af 7. november 2022

Frederiksberg Kommune skal som en del af udmøntningen af 'Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi' og i henhold til ny affaldsbekendtgørelse senest 1. juli 2023 have implementeret en indsamlingsordning for tekstilaffald.

Tekstilordningen skal indføres som et såkaldt tostregssystem, hvilket betyder, at frivillige organisationer skal have mulighed for at indsamle tekstil (tøj, sko m.v.), der kan genbruges direkte og dermed uden, at der skal ske en tilpasning af tekstilet. Det kan f.eks. ske via materiel på offentligt areal. Kommunens indsamlingsordning skal således alene være af tekstilaffald til genanvendelse (altså slidt og ødelagt tekstil, som ikke ville kunne bruges/sælges direkte videre uden forarbejdning).

Kommunalbestyrelsen har tidligere besluttet de overordnede rammer for indsamling af tekstilaffald i nedenstående sager:

- 15. marts 2021 i forbindelse med behandlingen af punktet 'Implementering af nationale krav til affaldshåndtering'
- 14. juni 2021 i forbindelse med behandlingen af punktet 'Vedtagelse af Ressource- og Affaldsplan 2026 - Genbrugslaboratorium Frederiksberg'
- 21. marts 2021 i forbindelse med behandlingen af punktet 'Status på Ressource- og affaldsplan 2026, herunder implementering af nye nationale krav kb 21. marts 2022'
- 3. oktober 2022 i forbindelse med behandlingen af punktet 'Affaldsgebyrer 2023'

Med de ovennævnte sager er der således truffet beslutning om, at der pr. 1. maj 2022 blev igangsat forsøg med indsamling af tekstilaffald i 240L beholdere i udvalgte etageejendomme. Ligesom der er truffet beslutning om, at der i fjerde kvartal 2022 igangsættes forsøg med indsamling af tekstilaffald i kuber på centrale placeringer i villaområderne.

Forvaltningen har derfor siden den 1. maj 2022 udført pilotforsøg i 208 etageejendomme (svarende til knap 7000 husstande) og afdækket muligheden for placeringen af kuber til tekstil. På den baggrund er forvaltningen klar med en samlet plan for udrulning og indsamling af tekstilaffald fra husholdninger, der sikrer, at Frederiksberg Kommune når i mål med de nationale krav om indsamling pr. 1. juli 2023.

Krav

Der er fra nationalt hold sat følgende krav:

- Indsamlingsordningen for tekstilaffald skal være implementeret i alle kommuner senest 1. juli 2023
- Indsamling kan foregå i særskilte beholdere eller i poser håndteret løst med andre ordninger. For etageboliger er anbefalingen, at det håndteres i særskilte beholdere
- I implementeringen af henteordningen for indsamling af tekstilaffald sikres det, at de frivillige velgørende organisationer får let adgang til tekstiler, der kan genbruges

Tekstilaffald i etageejendomme

Forsøg

I pilotforsøget er tekstilaffald blevet indsamlet i klare røde poser udleveret af kommunen og indsamlet i særskilte beholdere. Det har imidlertid vist sig at være en dyr ordning, og en stor del af tekstilaffaldet har ikke været emballeret i uddelte poser, dels fordi størrelserne på de udleverede poser ikke altid matcher det tekstilaffald, som borgerne ønsker at kassere, dels fordi der er stor variation på, hvor meget og hvor ofte en husstand bortskaffer tekstilaffald. Det er på den baggrund forvaltningens vurdering, at den bedste løsning for poser i tekstilordningen er, at borgere selv anskaffer klare poser til emballering af tekstilaffald. Det væsentligste for både kvalitet og mængder er, at tekstilaffaldet bliver håndteret i klare poser, hvilket vil blive tydeliggjort i kommunikationen til borgerne.

Beholderne blev i begyndelsen af pilotforsøget tømt hver fjerde uge, men er grundet overfyldning flere steder justeret således, at beholderne blev tømt hver anden uge. Det er dog forvaltningens vurdering, at der har været en såkaldt 'pulterkammereffekt' i begyndelsen af forsøget, idet mængderne ved slutningen af pilotforsøget svarede til et tømningensbehov hver fjerde uge. Der er enkelte steder opsat yderligere beholdere.

Tekstilaffaldet er i forsøgsperioden blevet omlastet hos Amager Ressourcecenter og derfra afsat til UFF Humana, der har sorteret og analyseret det indsamlede tekstilaffald. Data fra UFF Humana (på indsamlede mængder, sammensætning og kvalitet) bruges til at kvalificere det endelige udbud på afsætning af tekstilaffald, som foretages i samarbejde med en række andre kommuner med henblik på at kunne stille højere krav til genanvendelsen og sikre bedst mulige pris.

Løsning

Tekstilaffald i etageejendomme indsamles i klare poser i særskilte beholdere. Boligforeninger vil som udgangspunkt få tilbudt en 240 liters beholder, men kan ved behov få større beholdere. Beholderne tømmes hver fjerde uge. Borgerne vil selv skulle anskaffe klare poser.

Forvaltningen vil løbende holde øje med kapacitet og tømmebehov, så der i opstartsperioden kan justeres efter behov ift. f.eks. øget kapacitet eller øget tømmefrekvens, hvor det er muligt i forhold til driften.

Ordningen vil blive udrullet fra primo februar 2023 og forventes fuldt implementeret i hele byen inden 1. juli 2023.

Tekstilaffald i villaer

Forsøg

Forvaltningen har i forsøgsperioden afdækket mulighederne for centrale placeringer af kuber som løsning for indsamling i villaer. Det er forvaltningens vurdering, at kommunen ikke når i mål med de ønskede mængder for indsamling af tekstilaffald ved at etablere kuber. Det skyldes, at pladsen i byen er trang, og at det derfor har været vanskeligt at finde tilstrækkeligt med steder, hvor der kan prioriteres plads til kuber til tekstilaffald. Samtidig har det i forsøgsperioden ikke været muligt at finde en egnet kube, som designmæssigt ligner kuberne til glas.

Løsning

Tekstilaffald i villaer indsamles i klare poser, som borgerne placerer på låget af papbeholderen. Poserne indsamles samtidig med tømning af papbeholderen (dvs. hver tredje uge). De indsamlede poser holdes særskilt, hvilket sikrer bedst afsætning, ensartethed samt økonomi i kommunens ordning. Borgerne skal selv anskaffe klare poser.

Ordningen vil blive udrullet fra primo februar 2023 og forventes fuldt implementeret i hele byen inden 1. juli 2023.

Tekstiler til genbrug indsamlet af frivillige velgørende organisationer

Som nævnt tidligere skal det sikres, at frivillige velgørende organisationer får let adgang til at indsamle tekstiler og tøj, der kan genbruges direkte og uden efterfølgende bearbejdning. Frivillige velgørende organisationer har allerede i dag mulighed for at opstille indsamlingsbeholdere på såvel privat som offentligt areal. Forvaltningen vurderer, at disse muligheder og de procedurer/praksisser, der er forbundet hermed, er tilstrækkelige til at sikre organisationerne adgang til opstilling af indsamlingsbeholdere. Forvaltningen er indstillet på at give frivillige velgørende organisationer adgang til opstilling af beholdere i videst muligt omfang på offentlige arealer. Dette vil efter gængs praksis ske på baggrund af konkret ansøgning og afvejning i forhold til andre, lokale hensyn, som f.eks. behov for udeservering, cykelparkering, løbehjulsbokse, indsamlingsbeholdere til andre affaldsfraktioner og byinventar (skraldespande, bænke).

Forvaltningen vil sikre, at det er tydeligt i kommunikationen til borgerne, at det tekstilaffald, som kommunen indsamler, er tekstilaffald til genanvendelse (slidt og ødelagt tekstil), og at tekstiler, der egner sig til direkte genbrug, skal afleveres hos organisationer, der håndterer dette, herunder i opstillede beholdere i byen. Dette vil bl.a. synliggøres med mærkater på beholdere samt eventuelt via kampagner på 'bystandere'.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at de skitserede løsninger er i tråd med genanvendelsesmålene i 'Ressource- og Affaldsplan 2026' samt de nationale krav og målsætninger for området og under hensyntagen til, at affaldsgebyret ikke må stige unødigt.

Økonomi

Sagen vedrører ikke det skattefinansierede område.

Gebyret for indsamling af tekstilaffald udgør 64 kr. pr. år pr. husstand. Beløbet blev godkendt af Kommunalbestyrelsen den 3. oktober 2022 i forbindelse med behandlingen af 'Affaldsgebyrer 2023'.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

Historik

Indstilling 7. november 2022, pkt. 192:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

- 1.at ordning for indsamling af tekstilaffald godkendes og implementeres som beskrevet,
- 2.at den beskrevne praksis, vedrørende frivillige velgørende organisationers muligheder for at indsamle tekstil til genbrug i byrummet, godkendes.

Beslutning fra Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget 2022-25, 7. november 2022, pkt. 192:

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Punkt 208: Forslag fra rådmand Gunvor Wibroe og kommunalbestyrelsesmedlem Christina Sylvest-Noer om kighuller til kommunale byggepladser

05.14.00-G01-93-22

Resume

Rådmand Gunvor Wibroe og kommunalbestyrelsesmedlem Christina Sylvest-Noer har stillet forslag om kighuller til kommunale byggepladser. Forvaltningen arbejder allerede med forslaget i byggeri ved skoler og institutioner, hvor der anvendes pladehegn. Dette vil blive udbredt til byens øvrige byggepladser.

Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget indstiller, at forslaget tiltrædes og udbredes til kommunens øvrige kommunale byggepladser rundt om i byen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslaget tiltrædes og udbredes til kommunens øvrige kommunale byggepladser rundt om i byen.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 20. juni 2022 følgende forslag fra rådmand Gunvor Wibroe og kommunalbestyrelsesmedlem Christina Sylvest-Noer om kighuller til kommunale byggepladser.

"Socialdemokratiet foreslår, at der på alle kommunale byggepladser indtænkes kighuller eller trin i indhegningen, så vores mindste borgere har mulighed for se på og opleve arbejdet med gravemaskiner, lastbiler og kraner på byens byggepladser.

Baggrund:

Vores by er i rivende udvikling, og vores by er for os alle sammen. Det gælder også, når vi bygger og udvikler byen. En byggeplads har altid kunnet vække nysgerrighed og glæde særligt blandt mindre børn. Det er nemlig spændende at se de store maskiner og følge med i, hvad der sker, når man f.eks. river ned, graver og ikke mindst bygger op igen. Derfor foreslår Socialdemokratiet, at der på kommunale byggepladser, hvor det er muligt og giver mening, laves kighuller eller trin i indhegningen, så særligt vores mindste borgere har mulighed for at opleve det spændende arbejde med gravemaskiner, lastbiler og kraner på byens byggepladser."

Bemærkninger til forslaget

Forslaget om at skabe mulighed for at kunne se ind på vores kommunale byggepladser og følge med i byggeprocessen er i god tråd med kommunens praksis på tidligere byggepladser, hvor der i forbindelse med eksempelvis projektet for renoveringen af Ny Hollænderskolen har været "kighuller" i byggepladshegnet.

Materialevalg til udformning af byggepladshegn vælges ud fra en vurdering af omfanget af det enkelte projekt.

I projekter hvor byggepladshegn udføres af plademateriale, vil der som udgangspunkt blive udført kighuller i selve hegnet, som muliggør indkig til byggepladsen for såvel voksne som børn. Forvaltningen vil udarbejde retningslinjer til entreprenøren for, hvordan "kighuller" skal udføres. Der kan være enkelte projekter, hvor byggepladsens placering medfører, at der ikke kan udføres kighuller, med henvisning til eksempelvis trafiksikkerhed.

I projekter hvor byggepladshegn udføres med trådhegn, vil der være gennemsigtighed, som ikke giver anledning til at etablere særskilte "kighuller".

Økonomi

Hvis forslaget vedtages, vil det blive indarbejdet som krav til fremtidige byggepladser. Det vurderes, at et sådant krav vil være uden nævneværdig betydning for den samlede projektøkonomi.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Punkt 209: Orientering om trafikulykker sket på Frederiksberg i 2021

05.13.00-G01-11-22

Resume

Frederiksberg Kommune har siden 2017 fået udarbejdet en årlig rapport om trafikulykker sket på Frederiksberg det forgange år. Rapporten udarbejdes som en del af kommunes trafiksikkerhedsmæssige arbejde. By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget 2021-rapporten, der viser det laveste antal totale tilskadekomne siden 2017. Med udgangspunkt i 2021-ulykkesrapporten får udvalget med denne sag en orientering om udviklingen i trafikulykker sket på Frederiksberg i perioden 2017-2021.

Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget tog orienteringen om trafikulykker sket på Frederiksberg i 2021 til efterretning.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at orienteringen, om trafikulykker sket på Frederiksberg i 2021, tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget besluttede i tilbage i januar, at Frederiksberg Kommune skulle tilslutte sig regeringens nationale målsætning om, at der – med udgangspunkt i et gennemsnit af alvorligt tilskadekomne i årene 2018-2020 – som minimum skal være opnået en halvering af antal alvorligt tilskadekomne i trafikken ved udgangen af 2030.

For Frederiksberg Kommune betyder det, at der maksimalt må være 15 alvorligt tilskadekomne i trafikken ved udgangen af 2030.

Hovedkonklusioner fra Ulykkesrapporten 2021

Tabel 1 viser udviklingen i antal ulykker og tilskadekomne i trafikken på Frederiksberg i perioden 2017-2021. Som det fremgår, er der i den femårige periode sket en stigning i antallet af trafikulykker på Frederiksberg. Dog er det totale antal tilskadekomne i 2021 det laveste siden 2017. Det bemærkes, at der ingen dræbte var i trafikken.

Ulykkesrapporten viser desuden, at der ikke er identificeret særlige ”problemområder” i byen. Der viser sig derimod et billede af, at ulykkerne generelt fordeler geografisk over hele Frederiksberg. Ulykkesrapporten er bilagt.

Tabel 1. Udvikling i antal ulykker og tilskadekomne i trafikken på Frederiksberg (antal personer)

	2017	2018	2019	2020	2021
Ulykker	167	242	311	297	293
Dræbte	0	0	1	0	0
Tilskadekomne	33	51	41	50	38
Heraf alvorligt tilskadekomne	17	35	21	31	29
Heraf lettere tilskadekomne	16	16	20	19	9

Udviklingen fordelt på trafikant- og aldersgrupper

Tabel 2 viser udviklingen i andelen af tilskadekomne og dræbte fordelt på trafikantgrupper i perioden 2017-2021. Det fremgår heraf, at det fortsat er de ”bløde” trafikantgrupper, der kommer oftest til skade i trafikken, herunder hhv. cyklister og fodgængere.

Udviklingen i antal tilskadekomne og dræbte i forskellige aldersgrupper fremgår af Tabel 3. Det bemærkes, at den yngste aldersgruppe under 25 år over tid har oplevet en lille stigning andelsmæssigt, mens den ældste aldersgruppe har oplevet et lille fald over tid.

Tabel 2. Udvikling i andelen af tilskadekomne og dræbte fordelt på trafikantgrupper (pct.)

	2017	2018	2019	2020	2021
Bilister	6	16	17	12	8
Cyklister	61	59	64	62	66
Fodgængere	18	12	12	20	18
Øvrige	15	13	7	6	8

Tabel 3. Udvikling i antal tilskadekomne og dræbte fordelt på aldersgrupper (antal personer)

	2017	2018	2019	2020	2021
< 25 år	9	9	10	12	11
25-70 år	24	37	29	35	26
> 70 år	0	5	3	3	1

Cyklistulykker

Cyklister kommer typisk til skade i ulykker, hvor modparten er en bilist - f.eks. ifm. højresvingsulykker eller ulykker med åbne bildøre. Der er i 2021 registreret 25 cyklistulykker, hvoraf 18 ulykker var med en bilist som modpart.

Ud af de 25 tilskadekomne var godt halvdelen i aldersgruppen 18-40 år og godt to tredjedele mænd.

Fodgængerulykker

I 2021 er der registreret syv tilskadekomne fodgængere i trafikken på Frederiksberg - hhv. seks alvorligt tilskadekomne og en lettere tilskadekommen. Fem af disse kom til skade i konflikt med en bil, hvoraf to ulykker skete i et kryds, mens de øvrige tre ulykker fandt sted på en lige strækning uden fodgængerfelt.

Højresvingsulykker

Højresvingsulykker er den hyppigst forekommende ulykkestype. Ud af de 38 personskadeuheld i 2021 (hhv. lettere og alvorligt tilskadekomne) udgør højresvingsulykker syv uheld fordelt på seks alvorligt tilskadekomne og en lettere tilskadekommen. Antallet er det laveste siden 2017, hvor 11 trafikanter kom til skade i høresvingsulykker. For yderligere oplysninger om fordelingen af ulykkessituationer henvises til side 20 i ulykkesrapporten.

Spiritusulykker

Det er et særskilt opmærksomhedspunkt, at antallet af spiritusulykker – dvs. ulykker, hvor en af de involverede parter har haft en promille over 0,5. – er steget jævnt siden 2017, dog med undtagelse af 2020, hvor der ”kun” blev registreret fem spiritusulykker.

I 2017 blev der registreret otte spiritusulykker, mens der i 2021 er registreret 13. De 13 spiritusulykker resulterede i to alvorligt tilskadekomne og en lettere tilskadekommen.

Hastighedsulykker

Hastighed er kun sjældent årsag til trafikulykker på Frederiksberg. Dette skal ses i lyset af, at der generelt køres med lavere hastigheder på Frederiksberg.

Muligheden for et bedre datagrundlag

Ulykkesrapporten er baseret på Politiets indrapporterede trafikuheld (via en landsdækkende database administreret af Vejdirektoratet), og rapporten dækker således alene de trafikulykker, hvor Politiet har været til stede og foretaget rapport.

En undersøgelse fra 2020 udarbejdet af Aalborg Universitet viser, at der er et stort såkaldt ”mørketal” for ikke-politiregistrerede ulykker. Ifølge universitetet viser en sammenligning af oplysninger fra den officielle ulykkesdatabase og data fra skadestuer og akutmodtagelser, at mørketallet for ulykker med motoriserede køretøjer udgør 80 pct., mens mørketallet for cyklistulykker er hele 96 pct. Udvalget anmodede på den baggrund på møde den 28. januar 2022, hvor 2020-rapporten blev forelagt, forvaltningen om at undersøge mulighederne for at indhente data om disse ikke-registrerede ulykker.

Det kan hertil bemærkes, at der på nuværende tidspunkt ikke er tilvejebragt et landsdækkende system til indsamling af ulykkesdata fra f.eks. skadestuer og skadeklinikker, og det er således ikke muligt at systematisk at supplere de officielle ulykkesdata.

Der er tilbage i 2019 blevet nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter fra kommuner og politikredse i Region Hovedstaden mhp. at få etableret et fælles system til registrering af trafikulykker modtaget på hhv. Region Sjællands og Region Hovedstadens skadestuer og akutmodtagelser.

Med henvisning til coronanedlukningerne har initiativet endnu ikke udmøntet sig i konkrete tiltag. Frederiksberg Kommune vil – sammen med de øvrige kommuner i Region Hovedstaden – søge at fremme arbejdet.

Frederiksberg Kommune vil i en overgangsperiode evt. kunne supplere det officielle ulykkesregister vha. en selvrapporteringsløsning, som det kendes fra ”Giv os et praj”. Ulykkesramte vil hermed kunne angive data om ulykkens karakter og lokation via en digital løsning tilknyttet kommunens hjemmeside. Det bemærkes, at der ikke er afsat ressourcer til udvikling af en sådan løsning, ligesom løsningen ikke vil kunne give tilsvarende grad af data som det officielle ulykkesregister og hermed tilstrækkelig viden til, at registreringerne ville kunne bidrage til forvaltningens trafiksikkerhedsmæssige arbejde.

Forvaltningen anbefaler på den baggrund, at kommunen i stedet fortsætter arbejdet mod at et fælles system til indsamling af ulykkesdata fra landets skadestuer og akutmodtagelser.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at kommunens trafiksikkerhedsmæssige tiltag (fysiske såvel som kampagnemæssige) bør have et bredt sigte set i lyset af, at trafikulykkerne generelt fordeler sig i hele byen. Ulykkesrapporten peger samtidig på, at der fortsat er behov for særlige indsatser rettet mod cyklisters generelle sikkerhed og de specifikke højresvingssituationer, hvor cyklisterne oftest kommer til skade.

2021-registreringerne viser desuden, at der fortsat bør ”sættes ind” over for særligt cyklisterne generelle trafiksikkerhed, hvis den vedtagne 2030-målsætning skal indfries, således at der maksimalt er 15 alvorligt tilskadekomne i trafikken ved udgangen af 2030.

På trods af at kørsel med for høj hastighed kun sjældent er årsag trafikulykker på Frederiksberg, er ”hastighed” et område, der optager byens borgere, ligesom hastighedsdæmpende indsatser erfaringsmæssigt har en betydelig positiv effekt på trafikanternes generelle tryghedsfølelse. Det kan derfor være en anbefaling, at hastighedsdæmpende indsatser også prioriteres i de kommende år.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

Bilag

Ulykkesrapport 2021

Punkt 210: Forslag til beslutning fra rådmand Laura Lindahl om at mindske gennemkørende trafik i Blomsterkvarteret

05.00.00-G01-367-21

Resume

Kommunalbestyrelsesmedlem Laura Lindahl har stillet forslag om at mindske den gennemkørende trafik i Blomsterkvarteret ved at gøre området til "en trafik-ø". Forvaltningen har på baggrund af forslaget fået udarbejdet en analyse af den gennemkørende trafik i området. Analysen viser, at omfanget af gennemkørende trafik er begrænset, og det foreslås på den baggrund, at forslaget ikke imødekommes.

Beslutning

Et flertal i Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget (Jan E. Jørgensen, Gunvor Wibroe, Ruben Kidde, Thyge Enevoldsen og Freja Fokdal) indstiller, at forslaget, om at mindske gennemkørende trafik i Blomsterkvarteret, ikke tiltrædes.

Et mindretal i Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget (Anders Storgaard og Carina Høedt) indstiller, at forslaget tiltrædes.

Indstilling

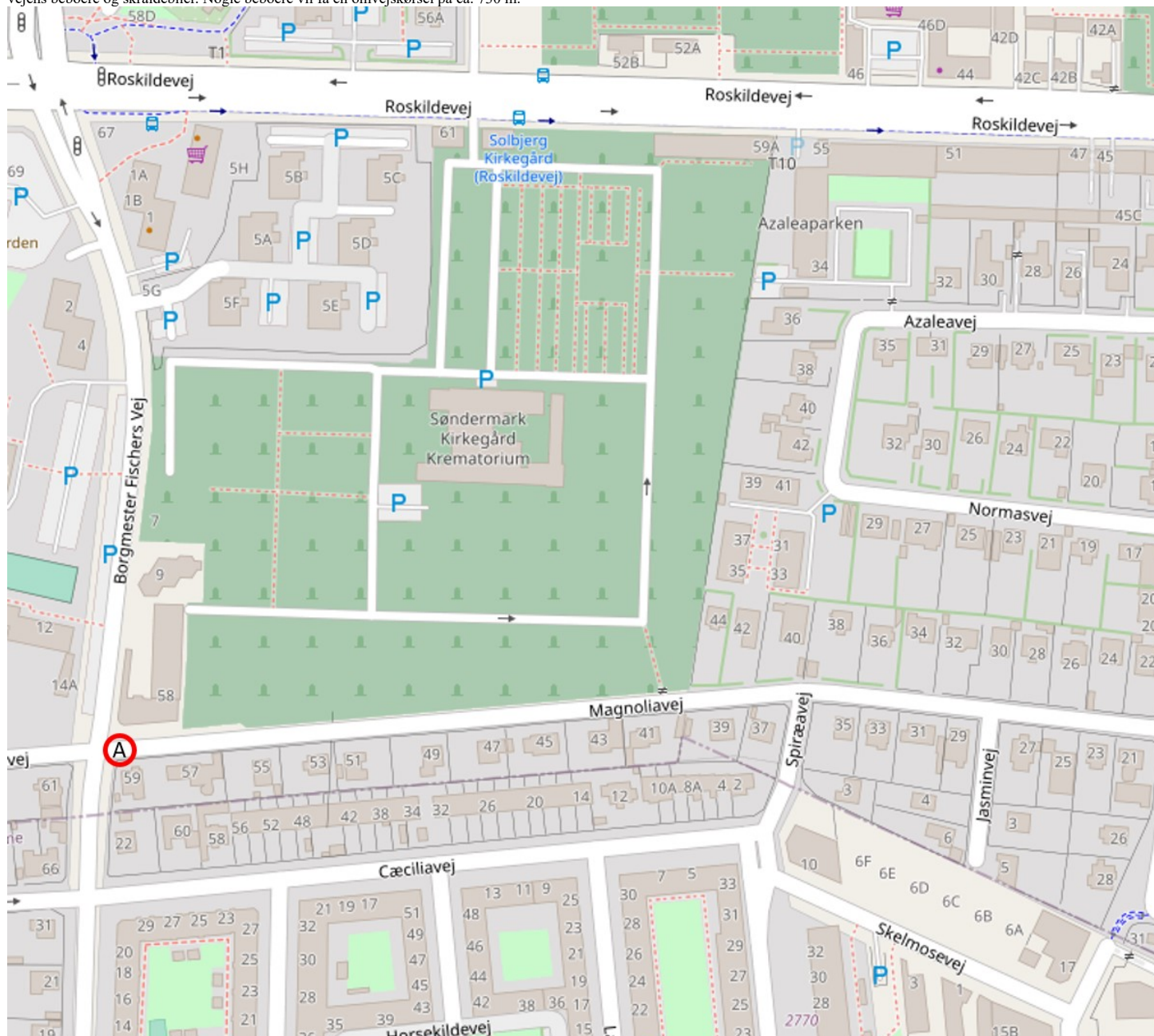
By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget, om at mindske gennemkørende trafik i Blomsterkvarteret, ikke tiltrædes.

Sagsfremstilling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte på mødet den 13. juni 2022 sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at undersøge muligheden for yderligere lukning af Blomsterkvarteret.

Der er tre "indgange" til kvarteret: Aurikelvej, Magnoliavej og Pelargonievej. Det er forvaltningens vurdering, at det vil være meget uhensigtsmæssigt at lukke Magnoliavej og Pelargonievej, da lukningerne vil skabe omvejskørsel for flere af beboerne i området. Ved lukning af Pelargonievej ved Roskildevej (B) vil trafikanter skulle ind ad enten Aurikelvej eller Magnoliavej. Nogle beboere vil få en omvejskørsel på ca. 600 m. Forvaltningen vurderer endvidere, at yderligere trafik ind ad Aurikelvej vil være uhensigtsmæssig, da vejen er så smal, at to biler ikke vil kunne passere hinanden, ligesom der vil være stor risiko for opstuvning på Sønder Fasanvej. Lukning af Magnoliavej (A) vil skabe stor omvejskørsel for både vejens beboere og skraldebiler. Nogle beboere vil få en omvejskørsel på ca. 730 m.



Forvaltningen har sendt en ansøgning til Politiet om lukning af Aurikelvej for motorkøretøjer og har modtaget dette svar: "*Politiet kan ikke give samtykke til at Aurikelvej lukkes ud mod Søndre Fasanvej. Vi vurderer, at en eventuel vejlukning af Aurikelvej vil medføre, at fremkommeligheden i området og adgangen dertil bliver forringet eller begrænset væsentligt. Hvis der kun er få ind- og udkørselsveje for hele området vil det betyde, at der vil komme unødvendig stor udenomskørsel ligesom politi og redning vil få længere responstid til dele af området. I øvrigt vil trafikmængden på den eller de veje, der ikke er lukket blive belastet unødigt – herunder også området omkring Børnehuset Gravhunden*".

Som det fremgår af den tidligere sagsfremstilling, er vejene indrettet til lave hastigheder, og gennemkørsel er besværliggjort med anlæg af bump. Ydermere er hastigheden, på både Magnoliavej og Pelargonievej, skiltet ned til henholdsvis 30 km/t og 40 km/t. De trafiktællinger og hastighedsmålinger, som forvaltningen har fået udført på Pelargonievej i efteråret 2022, viser da også, at der køres med lave hastigheder på vejen. Gennemsnitshastigheden er målt til 25,2 km/t. og 85 pct.-fraktilen ligger på 31,5 km/t. Tællingen viser desuden, at 99 pct. af bilisterne overholder fartgrænsen på 40 km/t. Det er ydermere talt, at der er en årsdøgntrafik på vejen på 473 køretøjer, hvilket vurderes at være et acceptabelt niveau for dette område.

Det bemærkes, at resultatet af den gennemførte trafikanalyse af 1. marts er sendt til områdets beboere til orientering på foranledning af udvalgets beslutning. Forvaltningen har ikke modtaget nogle tilbagemeldinger herpå.

Tidligere sagsfremstilling (13. juni 2022)

Magistraten sendte på mødet den 23. maj 2022 sagen retur til Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget. Forvaltningen har ingen yderligere bemærkninger.

Tidligere sagsfremstilling (23. maj 2022)

Kommunalbestyrelsen oversendte den 6. december 2021 følgende forslag til beslutning fra rådmand Laura Lindahl om at mindske gennemkørende trafik i Blomsterkvarteret.

Det Konservative Folkeparti foreslår at gøre blomsterkvarteret til en trafik-ø som en forsøgsordning, vi evaluerer efter 12 måneder. Hvordan dette konkret gøres bedst, skal afklares gennem trafikmålinger og i dialog med områdets beboere.

Begrundelse

"Blomsterkvarteret er et lille villakvarter (også med lejligheder) fyldt med børnefamilier, som er hårdt ramt af gennemkørende trafik. Det øger utrygheden for alle, at biler, der intet har at gøre i kvarteret, kører igennem og tilmed i relativ høj hastighed.

Det Konservative Folkeparti ønsker at stoppe den gennemkørende trafik, så området kan blive roligt, og børn med større tryghed kan cykle til skole og generelt færdes i området."

Bemærkninger til forslaget

Motorkøretøjer kan i dag alene køre til Blomsterkvarteret via Roskildevej-Pelargonievej, Sdr. Fasanvej-Aurikelvej og Borgmester Fischers Vej-Magnoliavej, hhv. post 1, post 3 og post 4 på side 4 i bilag 1. Der er desuden udkørsel fra Azaleavej til Sdr. Fasanvej, dog kun med højresving, jf. post 2 i bilaget. Cykel- og gangtrafik til og fra området er ikke underlagt restriktioner.

Det bemærkes, at Politiet udtrykte bekymring for en lukning af Aurikelvej ud mod Sdr. Fasanvej tilbage i 2019 pba. af en forespørgsel fra forvaltningen, idet Aurikelvej er den eneste mulighed for at komme til kvarteret i bil fra Sdr. Fasanvej. En lukning heraf blev ikke vurderet hensigtsmæssig henset til områdets beboere eller i beredskabssituationer.

Resultat af analyse af gennemkørende trafik

Det rådgivende ingeniørfirma ViaTrafik gennemførte en analyse af den gennemkørende trafik i kvarteret den 1. marts i tidsrummene kl. 7-9 og kl. 15-17 - dvs. "i myldretiden". Metodemæssigt blev alle indkørende og udkørende køretøjer registreret ved de ovenfor nævnte fire poster. Definitionen på et gennemkørende køretøj er et køretøj, der har passeret to poster (ind og ud) inden for et tidsrum, der svarer til kørsel uden stop. Øvrige køretøjer antages at have et ærinde i området.

Resultatet af analysen viser, at der generelt er en meget lav andel af gennemkørende trafik i kvarteret, altså kun ganske få bilister, der kører gennem kvarteret uden ærinde. Der er derimod registreret en betydelig andel biler, der kører ind og ud ved samme post, hvilket indikerer, at der primært er tale om afsætning. Dette ses f.eks. de steder, hvor der ligger institutioner ved Borgmester Fischers Vej-Magnoliavej. Der er tillige observeret en vis trafik ind og ud fra Pelargonievej til Roskildevej. Det vurderes også her, at der er tale om afsætning.

Analysen viser desuden, at den største andel af gennemkørende trafik sker fra Søndre Fasanvej-Aurikelvej (post 3) til Roskildevej-Pelargonievej (post 1) mellem kl. 7-9.

Forvaltningen har som supplement til analysen undersøgt de gennemsnitlige hastighedsniveauer i kvarteret pba. indsamlet data (via systemet TomTom). Det fremgår heraf, at de højeste niveauer ligger mellem 20-40 km/t, jf. vedlagte bilag 2. Det bemærkes i øvrigt, at der er anlagt flere trafikdæmpende tiltag i kvarteret, idet der bl.a. på Magnoliavej er udlagt flere bump, og strækningen er skiltet med 30 km/t. Endelig skal det nævnes, at kvarteret indgår i Vejdirektoratets treårige forsøgsordning med fastsættelse af lokale hastighedsgrænser, hvor hele området vil blive skiltet med 40 km/t samtidig med, at der vil blive udlagt bump på Pelargonievej og Aurikelvej.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

Den gennemførte analyse, af den gennemkørende trafik i kvarteret, viser, at omfanget af egentlig gennemkørsel er relativt begrænset. Hastighedsniveauerne vurderes ligeledes at være trafikikkerhedsmæssige forsvarlige i forhold til kvarterets veje og karakter. Kvarteret vil herudover komme til at indgå i et treårigt forsøg om at sænke hastigheden. Forvaltningen indstiller bl.a. på disse baggrunde, at forslaget ikke tiltrædes.

Økonomi

Analysen har kostet 30.000 kr., som er finansieret via trafikikkerhedspuljens delpulje til planlægning og dataindsamling.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen.

Historik

Indstilling 9. maj 2022, pkt. 85:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslaget, om at mindske gennemkørende trafik i Blomsterkvarteret, ikke tiltrædes.

Beslutning fra Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget 2022-25, 9. maj 2022, pkt. 85:

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget indstiller, at forslaget om at mindske gennemkørende trafik i Blomsterkvarteret ikke tiltrædes. Udvalget besluttede, at undersøgelsen sendes til borgerne i kvarteret, ledsaget af information om, at området indgår i den kommende 40 km zone samt kontaktinformation, hvis man har yderligere spørgsmål eller kommentarer til analysen. Udvalget orienteres om eventuelle henvendelser.

Indstilling 23. maj 2022, pkt. 173:

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget indstiller, at forslaget om at mindske gennemkørende trafik i Blomsterkvarteret ikke tiltrædes. Udvalget besluttede, at undersøgelsen sendes til borgerne i kvarteret, ledsaget af information om, at området indgår i den kommende 40 km zone samt kontaktinformation, hvis man har yderligere spørgsmål eller kommentarer til analysen. Udvalget orienteres om eventuelle henvendelser.

Beslutning fra Magistraten 2022-25, 23. maj 2022, pkt. 173:

Magistraten sendte sagen retur til Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget.

Indstilling 13. juni 2022, pkt. 121:

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget indstiller, at forslaget om at mindske gennemkørende trafik i Blomsterkvarteret ikke tiltrædes. Udvalget besluttede, at undersøgelsen sendes til borgerne i kvarteret, ledsaget af information om, at området indgår i den kommende 40 km-zone samt kontaktinformation, hvis man har yderligere spørgsmål eller kommentarer til analysen. Udvalget orienteres om eventuelle

henvendelser.

Beslutning fra Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget 2022-25, 13. juni 2022, pkt. 121:
Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Bilag

Bilag 1: Analyse af gennemkørende trafik

Bilag 2

Punkt 211: Tilfredshedsundersøgelse i busserne

13.05.16-G01-11-22

Resume

Frederiksberg Kommune har siden 2017 gennemført en årlig tilfredshedsundersøgelse i busserne om efteråret. Tilfredsheden med busserne på Frederiksberg har alle år været høj og er det fortsat. Tilfredsheden er i 2022 på niveau med 2021. I sagen præsenteres resultaterne af 2022-undersøgelsen, og der sammenlignes med resultaterne fra de tidligere år.

Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget tog orienteringen, om tilfredshedsundersøgelsen i busserne, til efterretning.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at orienteringen, om tilfredshedsundersøgelsen i busserne, tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune har siden 2017 fået gennemført en årlig tilfredshedsundersøgelse i de busser, der kører i kommunen - i 2022 således i hhv. alle A-busser, linje 18, 31 og 37 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 2022 samlet set gennemført 910 interviews repræsentativt fordelt hen over dagen samt på hverdage og i weekender. Tilfredshedsundersøgelsen er i 2022 gennemført fra den 26. september til den 14. 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 og til at evaluere tidligere ændringer samt forbedringer. Der er de senere år også spurgt ind til specifikke emner, som tiltag i forbindelse med coronapandemien og brugernes holdning til elbusser.

Passagerne afgiver deres tilfredshedsgrad på en tipunktskala:

- 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" - og
- Karakteren 8-10 svarer til "Meget tilfreds".

Tilfredsheden med busserne på Frederiksberg har generelt været høj siden 2017, hvor undersøgelsen blev gennemført første gang. Igen i år ses en høj tilfredshed med selve rejsen og de forhold, der er omkring rejsen. I forhold til busturen "alt i alt" er 92 pct. af de adspurgte "Tilfredse" og heraf er 78 pct. "Meget tilfredse". Tilfredsheden stiger med alderen, og de mest tilfredse brugere er passagergruppen på "Over 60 år". Denne tendens kommer til udtryk på linjeniveau. Her er den højeste tilfredshed tilknyttet Frederiksbergbusserne, der benyttes af mange ældre. Af de øvrige buslinjer er tilfredsheden højest på linje 37. Dette kan være udtryk for den samme tendens; linje 37 kører med halvtimesdrift og benyttes ikke af så mange som A-busserne, men de der benytter linjen er glade for, at der er et kollektivt trafiktilbud, så de ikke skal gå til andre buslinjer eller metroen.

I forhold til A-busserne er der en lidt lavere tilfredshed end i 2021, men dog fortsat meget høj. Generelt kan dette hænge sammen med, at brugerne har oplevet, mens landet har været præget af corona-restriktioner, at busserne har kørt lidt nemmere gennem byen. Der er i dag igen flere brugere i busserne og dermed flere, der skal "ind og ud", ligesom der er mere trafik på vejene og dermed sværere for busserne at komme frem. Kigges der på linjeniveau er tilfredsheden på linje 4A faldet. Den er fortsat høj, men dog den laveste siden 2017. Her kan en forklaring være, at der har været meget vejarbejde i Valby, der har påvirket linjen siden foråret 2022. Linje 1A og 9A har også oplevet et mindre fald, men er fortsat på niveau med de øvrige buslinjer.

Der opleves en stigning i tilfredsheden med trafikinformationerne i busserne og ved stoppestederne. Det er værd at bemærke, at tilfredsheden med stoppestedsinformation er steget siden 2019 og er på den højeste niveau siden 2017. Dette er et område, som Movia og operatørerne i samarbejde har arbejdet på at forbedre samtidig med, at Frederiksberg

Kommune over årrækken har fået opsat nedtællingsmoduler ved alle stoppesteder. Der ses ydermere været en stigning i tilfredsheden med chaufførernes kørsel og deres kundeservice. Muligheden for at få en siddeplads er det parameter, der har den højeste tilfredshed (men dog med et mindre fald sammenlignet med sidste år). Dette kan hænge sammen med, at tilfredsheden på dette parameter har været utrolig høj de sidste to år under corona, hvor der har været færre passagerer i busserne, og det hermed har været nemmere at få en siddeplads.

Den høje tilfredshed kommer også til udtryk i forbindelse med forholdene omkring busrejsen. I spørgsmålene vedrørende "antal afgange på buslinjen", "den generelle rejsetid", "afstand til nærmeste stoppested", "antal stoppesteder" samt "venteforhold ved stoppestederne" er graden af tilfredshed enten tilsvarende eller med en mindre stigning. En af forklaringerne på den lidt højere tilfredshed i forhold til "venteforhold ved stoppestederne" kan være, at der i 2022 er opsat bænke ved flere af byens stoppesteder.

De forrige tre år har undersøgelsen været suppleret med et spørgsmål tilknyttet corona, herunder bl.a. om brugeren benytter den kollektive trafik mindre efter coronapandemien. I 2020 var det 26 pct., der benyttede den kollektive trafik mindre end før pandemien. I 2021 var det 13 pct., mens det i år er 10 pct. af de adspurgte, der bruger den kollektive trafik mindre end de gjorde inden coronapandemien. Det er positivt, at andelen er faldende, men det er fortsat hver tiende, der bruger den kollektive mindre, end de har gjort. Adspurgte til årsagen begrundes fravalget dels med "frygt for coronasmitte", dels at brugerne enten cykler, kører i bil, har fået anden "transportvane", foretrækker at gå eller er fraflyttet byen.

I 2021 blev der ydermere tilføjet et spørgsmål om betydningen af, at det er en elbus, der kører buslinjen. Her er der ligesom i 2021 72 pct., der mener, at dette forhold har en "afgørende betydning" (afgivet karakterer mellem 8-10) eller en "stor betydning" (afgivet karakterer mellem 6-7). Der er dog sket et fald i graden af betydning; hvor det i 2021 var 63 pct. af de adspurgte, der mente, at det var afgørende, er der i 2022 kun 56 pct. af de adspurgte, der mener, at det er afgørende for dem, at det er en elbus, der kører i. Det er i alderskategorien "Over 60 år", at faldet er sket. Der spørges i undersøgelsen supplerende ind til bevæggrunden for, at det forhold har en betydning. Her er det altoverskyggende argument, at "Det er mere miljøvenligt".

Af bilag 1 fremgår den samlede rapport over udviklingen i tilfredshedsundersøgelserne fra 2017 til 2022. Resultaterne med udviklingen i tilfredshedsgraden på de forskellige parametre illustreres heri.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Generelt viser 2022-undersøgelsen, at der er en høj tilfredshed med busserne på Frederiksberg. Der er sket en positiv udvikling på flere parametre i og omkring busrejsen, hvilket understreger effekten af kommunens arbejde med at forbedre forholdene, herunder blandt andet ved byens stoppesteder, og samarbejde med Movia og operatørerne i forhold til at skabe bedre brugerinformation og fremkommelighed. Undersøgelsen viser desuden, at der fortsat er en negativ følgeeffekt fra coronapandemien om end, den er den er mærkbar mindre end tidligere.

Økonomi

Udarbejdelsen af tilfredshedsundersøgelsen er gennemført inden for det eksisterende budget til busdrift. Resultaterne har i sig selv ikke nogle økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

Bilag

Tilfredshedsundersøgelse 2022

Punkt 212: Delrapportering vedr. klimafondsprojekt nr. 5 - Analyser og forslag til 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 er der gennemført analyser - hhv. en analyse, der belyser otte virkemidler, der kan anvendes til at reducere biltrafikken og en analyse, som beskriver trafiksituationen på Frederiksberg i 2021, 2025 og 2035 (givet at der ikke ændres på byens trafikale indretning). I sagen beskrives de to analyser og et oplæg til trafikforsøg med ændret indretning af byen, der skal reducere biltrafikken. Udvalget skal afklare, om ét eller flere forsøg skal gennemføres i efteråret 2022.

Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

1. tog de to analyser til efterretning - og
2. vedtog at der gennemføres forsøg med Eversvej og Dr.Abildgaards Allé, idet forvaltningen blev anmodet om at forelægge en sag med forslag til konkret udmøntning.

Et flertal i Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget (Gunvor Wibroe, Ruben Kidde, Thyge Enevoldsen, Anders Storgaard, Carina Høedt og Freja Fokdal) stemte for, at forvaltningen ud-arbejder et forslag til forsøg med Grøn Bølge for cyklister til forelæggelse for udvalget.

Et mindretal i Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget (Jan E Jørgensen) stemte imod, at der gennemføres forsøg med Grøn Bølge for cyklister, med henvisning til forvaltningens bemærkninger i sagen.

Indstilling

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller,

1. at udvalget tager de to analyser til efterretning - og
2. at udvalget tager stilling til, hvilke trafikforsøg der ønskes gennemført.

Sagsfremstilling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet udvalget bad forvaltningen om at belyse et forsøg med grøn bølge for cyklister.

Samordning af signalanlæg for cyklister

På Frederiksberg er hovedparten af alle trafiksignalerne samordnede for biltrafikken. På strækninger med en udpræget skæv retningsfordeling - primært indfaldsvejene i myldretiden (f.eks. Roskildevej, Finsensvej og Peter Bangs Vej) - er trafiksignalerne samordnede, så de favoriserer retningen med mest trafik for at undgå kø og dermed øget miljøforurening. Således er trafiksignalerne samordnede for den indadgående trafik om morgenen og for den udadgående trafik om eftermiddagen. På kommunens tværgående strækninger (f.eks. Falkoner Allé, Nordre og Søndre Fasanvej) har trafikken en nogenlunde lige retningsfordeling. Det betyder, at det kun tilnærmelsesvist er muligt at samordne trafiksignalerne, for at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling i begge retninger.

Det er ikke muligt at samordne alle trafiksignaler og etablere grønne bølger på kryds og tværs af byen, i alle retninger og for alle trafikanter (biler, busser og cykler), uden at trafiksignalerne modarbejder hinanden. Samordnes trafiksignalerne for den ene trafikantgruppe sker det som udgangspunkt altid på bekostning af de øvrige trafikantgrupper, da de typisk kører med forskellige hastigheder, herunder busser. For busserne er en forringelse af fremkommeligheden en særlig udfordring, da det kan påvirke attraktiviteten for passagererne og dermed økonomien i busdriften. Det er derfor nødvendigt at prioritere, hvem der skal have bedst fremkommelighed – samt hvor og hvornår. Et godt eksempel er Nordre Fasanvej og Falkoner Allé, hvor den tværgående bus- og biltrafik prioriteres, og hvor trafiksignalerne så vidt muligt er samordnede for henholdsvis bus- og biltrafikken – herunder særligt så bussernes fremkommelighed sikres. Dette sikrer et fornuftigt trafik-flow på tværs af byen og reducerer kødannelsen. Denne prioritering betyder, at det ikke er muligt at prioritere cyklisterne med grønne bølger på disse strækninger, ligesom trafiksignalerne på tværs af disse tværgående forbindelser kun i et meget begrænset omfang kan samordnes.

Ud over at et forsøg med grøn bølge for cyklister vil påvirke fremkommeligheden for de øvrige trafikanter, spiller det også en rolle, at ”cyklister” ikke er en homogen gruppe, og at der løbende er kommet flere forskellige typer af køretøjer på cykelstierne. Cyklister kører med forskellige hastigheder bestemt af både deres personlige formåen og af det anvendte

udstyr - f.eks. elcykler, speed pedelecs mv. Det betyder, at et forsøg med grøn bølge vil understøtte fremkommeligheden for nogen, mens det vil forringe fremkommeligheden for andre på cykelstierne. Dette bør også tages med i overvejelserne.

Et eventuelt forsøg med samordning af trafiksignaler for cyklister vil forudsætte en nærmere analyse af, om der er en strækning, der kan være egnet til et forsøg. Det er forvaltningens vurdering at en analyse af muligheden for et forsøg med grøn bølge vil koste ca. 30.000 kr. Gennemførsel af et forsøg med grøn bølge vil medføre en udgift på mellem 100.000-200.000 kr. til programændringer på signalerne alt efter hvilken vej, der vælges.

Mulighed for øvrige forsøg

Det er forsat muligt - inden for budgettet - at gennemføre forsøg med ændring af vejforløbet og et midlertidigt byrum på Forchhammersvej sammen med et mindre forsøg med vejlukning (sidevej mod større vej) - enten Julius Valentiners vej mod Finsensvej eller Dr. Abildgårds Allé mod Thorvaldsensvej. Alternativt kan der også inden for budgettet gennemføres et forsøg alene på Frederiksberg Allé med ensretning og cykelbaner.

By-, Kultur -og Miljøområdet vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at et forsøg med grøn bølge for cyklister vil påvirke fremkommeligheden for den øvrige trafik – herunder særligt busser, da der allerede er en samordning for trafiksignalerne i dag. Ligeledes vurderer forvaltningen, at det forhold, at trafikanterne på cykelstierne er en uhomogen gruppe, der kører med forskellige hastigheder, vil gøre det svært at samordne en grøn bølge for alle på cykelstierne. Såfremt det eventuelt besluttet at gennemføre forsøg med grøn bølge bør der således gennemføres en nærmere analyse af, hvilken strækning, der eventuelt kan indgå.

Forvaltningen vurderer ligeledes, at der inden for budgettet forsat vil være mulighed for at igangsætte de øvrige forsøg, som er foreslået af forvaltningen med ændring af vejforløb, vejlukning og byrum eller alternativt et forsøg på Frederiksberg Alle med ensretning og cykelbaner.

Tidligere sagsfremstilling (7. november 2022)

Som en del af sagen om udmøntning af Klimafonden 2021-2025 blev klimafondsprojekt nr. 5: Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken vedtaget af Magistraten på møde den 31. maj 2021 (pkt. 225 'Udmøntning af klimafonden 2021-2025'). På Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalgets møde den 13. juni 2022 fremlagde forvaltningen første delrapportering vedrørende projektet.

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte den 13. juni 2022 sagen efter drøftelse, idet udvalget anmodede forvaltningen om en vurdering af muligheden for at udføre et forsøg, hvor Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej ensrettes i hver sin retning samt afklaring af, hvad økonomien for et sådan forsøg ville være, herunder betydning for bussernes økonomi.

Forvaltningen vurderer, at forsøg med ensretning af både Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej som udgangspunkt vil være meget omfattende at gennemføre og vil ud over afmærkning og skiltning omfatte etablering af en række fysiske tiltag. Selvom forsøget vil være tidsbegrænset, er det væsentligt, at sikkerheden for både fodgængere, cyklister, busser og biler ikke tilsidesættes i forsøgsperioden.

Et forsøg med ensretning af Gammel Kongevej forudsætter, at tiltagene tilpasses den eksisterende indretning, idet der i de senere år bl.a. er etableret fremrykkede busperroner, bredere cykelsti, flere bilparkeringspladser og træer. Hertil er senest i 2022 seks bilparkeringspladser omdannet til cykel- og ladcykelparkering. Disse indretningselementer sætter væsentlige fysiske bindinger for, hvilke midlertidige løsninger der kan afprøves, fordi mange af disse funktioner ikke umiddelbart kan omdannes til noget andet uden væsentlige ombygninger af vejen.

På Frederiksberg Allé er der ikke samme bindinger i forhold til vejens indretning, men der vil være hensyn i forhold til såvel et forsøg som en permanent ændring i opretholdelse af bilparkeringspladser samt de restriktioner, som fredningen medfører.

Forvaltningen vurderer, at omkostningen til et forsøg med ensretning af både Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej vil være i størrelsesordenen 1,3-1,5 mio. kr. Udgifterne dækker etablering af selve forsøget, herunder tilpasning af kryds og øvrige trafikforanstaltninger samt udgifter til planlægning, løbende vedligehold og overvågning under forsøget, reetablering efter forsøget, evaluering (herunder før- og efter målinger) og kommunikation. Der er afsat en ramme på 700.000 kr. til forsøg, som endnu ikke er disponeret. Et forsøg, der omfatter både Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej, vil derfor ikke kunne gennemføres inden for det afsatte budget til projektet.

Forvaltningen har udarbejdet mulige forslag til et forsøg med ensretning af Frederiksberg Allé samt tre alternative muligheder for indretning af Gammel Kongevej i vedlagte bilag 4. Der er tale om råskitser, der ikke er detailprojekterede med hensyn til blandt andet den midlertidige indretning af vejen. De overordnede muligheder og konsekvenser af

principperne for de tre alternativer på Gammel Kongevej er ligeledes listet i bilag 4, som også indeholder yderligere opmærksomhedspunkter for de enkelte løsninger.

Der er i skitsen til et forsøg taget afsæt i en ensretning af Gammel Kongevej i retning fra søerne mod Frederiksberg Rådhus og Frederiksberg Allé i modsat retning. Dette er for at give den nødvendige sammenhæng med ensretningen af Vodroffsvej fra Danasvej mod Gammel Kongevej i forbindelse med det igangværende cykelstiprojekt på Vodroffsvej.

Konsekvenser for busdriften og den øvrige færdsel

Med den skitserede ensretning af Gammel Kongevej og Frederiksberg Allé vil fire buslinjer blive direkte påvirket af trafikomlægningen. De tre busser, som kører i dag (linje 31, 7A og 9A), betjener Gammel Kongevej og Frederiksberg Allé i begge retninger og vil i forsøgsperioden kun køre i én retning på hhv. Gammel Kongevej (linje 31 og 9A) og Frederiksberg Alle (linje 7A). Omlægning af busserne i den modsatte retning vil både betyde omvejskørsel for busserne, dårligere overblik for passagerne og potentielt forlængede afstande til stoppestederne. Man vil således ikke som i dag kunne køre direkte fra Peter Bangs Vej og Finsensvej til Gammel Kongevej. Linje 71 kører kun i den ene retning og vil grundet ensretning af Frederiksberg Alle få omlagt sin rute. Den vil dermed kun komme til at betjene Gammel Kongevej og ikke Frederiksberg Allé. Påvirkningen af de enkelte buslinjer er beskrevet i bilag 5. Der bliver ikke arbejdet med egentlige busbaner på hhv. Gammel Kongevej og Frederiksberg Allé, hvilket betyder at busserne ikke vil opnå en bedre fremkommelighed her. Ensretningen vil give ekstra bustrafik på bl.a. Allégade, Madvigs Allé og Alhambravej, hvilket vil reducere fremkommeligheden for de busser, der kører der i dag og for de busser, der skal omlægges ad disse veje.

Forvaltningen vurderer, at et forsøg med ensretning af hhv. Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej vil medføre en mindre attraktiv bustrafik for borgerne. Dette skyldes dels omvejskørsel, dels at passagerernes overblik og sammenhængen i den samlede rejse påvirkes, når passagererne med en ensretning skal forholde sig til to forskellige rejser ud og hjem. Derfor vil en ensretning af to store veje, som udgangspunkt, være en ulempe for passagererne. Såfremt ensretningen af de to veje resulterer i færre passagerer på strækningerne, vil det – alt andet lige - medføre et økonomisk tab for busserne.

Koordinering med andre projekter

Forsøg på Frederiksberg Allé og evt. Gammel Kongevej er afhængige af tidsplanerne for events i byen og cykelstiprojektet på Platanvej, idet noget af trafikken fra Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej vil søge andre veje. Eventuelle forsøg vil tidligst kunne gennemføres, efter at cykelstiprojektet på Platanvej forventeligt er afsluttet i efteråret 2023.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at forsøg med ensretning af både Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej er meget omfattende at gennemføre, da det omfatter to trafikveje. Et forsøg med ensretning af Frederiksberg Allé og/eller Gammel Kongevej vil kunne give praktisk erfaring med og viden om trafikmønstrene og konsekvenser ved ensretning. Et forsøg forventes at kunne mindske biltrafikken på de strækninger, der ensrettes, men forventes at overflytte trafik til andre veje.

En ensretning af både Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej vil, uanset hvilken løsning der vælges, forudsætte yderligere budget end det, der er afsat under klimafondsprojektet samt forudsætte omfattende anvendelse af personalemæssige ressourcer. Eventuelt permanente løsninger forudsætter (uanset, hvilket alternativ der vælges) for Gammel Kongevej, at der afsættes et større anlægsbudget, som der aktuelt ikke er finansiering til. I afvejningen af, hvilke(t) forsøg der ønskes gennemført, kan der således indgå forventninger til økonomien i en eventuelt permanent løsning – ud over om forsøget kan gennemføres inden for det afsatte budget.

Forvaltningen anbefaler fortsat, at der inden for budgettet gennemføres forsøg med ændring af vejforløbet og et midlertidigt byrum på Forchhammersvej sammen med et mindre forsøg med vejlukning (sidevej mod større vej) - enten Julius Valentiners vej mod Finsensvej eller Dr. Abildgårds Allé mod Thorvaldsensvej. Alternativt kan der også inden for budgettet gennemføres et forsøg alene på Frederiksberg Allé med ensretning og cykelbaner.

Eventuelle forsøg vil tidligst kunne gennemføres i 2023-24 for at tage hensyn til andre projekter. Hvis det ønskes at gennemføre forsøg med bylivselementer, bør et forsøg først igangsættes i foråret 2023 for at tage hensyn til sæsonen. Forsøg med Frederiksberg Allé vil skulle koordineres med cykelstiprojektet på Platanvej jf. vurderingen i tidligere sag (følger nedenfor).

Hvis der skal udarbejdes yderligere beskrivelser, illustrationer og projektering af et forsøg med højere detaljeringsgrad, vil dette forudsætte yderligere budget og personaleressourcer.

Tidligere sagsfremstilling (13. juni 2022)

Som en del af sagen om udmøntning af Klimafonden 2021-2025 blev klimafondsprojekt nr. 5: "Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken" vedtaget af Magistraten på møde den 31. maj 2021 (pkt. 225 'Udmøntning

af klimafonden 2021-2025'). Projektets opdrag var beskrevet således:

"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 anlægs projekter, 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)."

Denne sag er første delrapportering vedrørende projektet. Sagen omhandler de to analyser, som danner baggrund for forslag til forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken. Den første analyse beskriver 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 2021, 2025 og 2035, hvis der ikke ændres på byens indretning. Analyserne beskrives hver især nedenfor og er vedlagt som bilag 1 og 2.

Analyse og visualisering af virkemidler

Analysen beskriver otte virkemidler, der kan anvendes til at ændre byens indretning for at reducere biltrafikken. Som beskrevet i opdraget tager analysen udgangspunkt i at reducere biltrafikken ved at nedsætte fremkommeligheden for biler - evt. ved at nedsætte hastigheden samt reducere antallet af bilparkeringspladser. Analysen indeholder for hvert virkemiddel et faktaark, der beskriver fordele og ulemper ved anvendelsen af virkemidlet. Til hvert virkemiddel beskrives opmærksomhedspunkter i forhold til evt. anvendelse, ligesom deres anvendelse er perspektiveret til Frederiksberg.

Faktaarkene giver en generel beskrivelse af fordele og ulemper ved anvendelse af de enkelte virkemidler og viser en principskitse af virkemidlernes generelle koncept, som ved hver anvendelse tilpasses det konkrete sted. For nogle virkemidler er der beskrevet cases og effekter fra andre byer.

De otte virkemidler er:

1. Ensretning
2. Hel/delvis nedlæggelse af bilparkeringspladser
3. Vejlukning (sidevej mod større vej)
4. Nedlæggelse af kørebane/svingbane
5. Ændret vejforløb
6. Cykelgader
7. Ændret indstilling af signaler
8. Trafikøer

Til virkemiddel 1-5 er der udarbejdet visualiseringer, der eksemplificerer, hvordan anvendelsen af virkemidlet kan se ud i en konkret kontekst på Frederiksberg. De illustrerede eksempler fungerer alene som inspiration og for at illustrere den ændring, som virkemidlet kan give.

Materialet blev præsenteret for udvalget ifm. temamøde 2 vedr. mobilitetspolitikken den 23. marts 2022.

Trafikforhold på Frederiksberg

Trafikmodelberegningen med COMPASS beskriver prognoser for trafikken på Frederiksberg i 2021, 2025 og 2035, hvis der ikke ændres på indretningen af byen.

Resultaterne fra COMPASS-trafikmodellen viser følgende tendenser for Frederiksberg:

- Bilejerskabet stiger på Frederiksberg
- Antallet af ture stiger for alle transportformer
- Antallet af kørte kilometer stiger

- Fordelingen mellem transportformerne vil være ret konstant, hvis der ikke ændres på forudsætningerne for trafikafviklingen.

Vejkapaciteten på Frederiksberg kan som udgangspunkt ikke udvides i fremtiden, og væksten i vejtrafikken vil derfor øge trængslen. Analysen viser følgende hovedkonklusioner:

- Som konsekvens af ovenstående vil myldretidsintervallerne udvides i fremtiden - og
- Vejtrafikkens eksterne effekter vil forværres, herunder ift. støj, uheld og forurening.

Forslag til forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken

Opdraget for klimafondsprojekt nr. 5, angiver, at der kan afprøves nye indretninger af byen ved reduktion af hhv. fremkommelighed for biler, bilparkeringspladser samt evt. nedsættelse af hastigheden for biler med henblik på at reducere biltrafikken. Udvalget forelægges en række forsøgsforslag til drøftelse, med henblik på at afklare om ét eller flere forsøg skal gennemføres i efteråret 2022. For flere af forslagene er der angivet forskellige udgaver, hvor antallet af bilparkeringspladser, der nedlægges, kan varieres. Antallet af bilparkeringspladser, der nedlægges i forbindelse med forsøgene, har betydning for, hvilke og hvor mange andre aktiviteter byrummet kan indeholde og på, hvordan dette understøtter anvendelse af andre transportmidler end bil.

Med ét eller flere forsøg er det muligt at afprøve en ændret indretning af vejarealet på et konkret sted med en midlertidig indretning. Den midlertidige indretning vil ikke nøjagtig afspejle de muligheder, der er med en permanent indretning, men kan give en indikation af muligheder og konsekvenser. Forsøgsprojekterne vil give mulighed for at indsamle data fra den trafikale situation både før ændringen og med ændringen og vil derved kunne vurdere virkningen af ændringen, inden der evt. tages beslutning, om forsøget skal etableres som en permanent løsning.

Det er, inden for klimafondsprojektets rammer, muligt at udføre fysiske forsøg med samlede udgifter til etablering, vedligehold og reetablering for 400.000 kr. For hvert enkelt forslag til forsøg er der estimeret en samlet udgift til etablering, vedligehold i forsøgsperioden og reetablering. Der vil i forbindelse med alle forsøg, blive gennemført en kommunikationsindsats rettet mod hhv. borgere og brugere i det pågældende område. For alle forsøg vil der blive foretaget før- og eftermålinger samt evaluering. Før- og eftermålingernes omfang og type afhænger af, hvor mange og hvilke forsøg der vælges og derved af, hvilke forhold der skal evalueres. Der estimeres derfor et overordnet beløb på 300.000 kr. til denne opgave.

Efter at udvalget har taget beslutning om hvilke(t) forsøg, der ønskes gennemført, vil de(t) blive detailplanlagt og nærmere prissat, ligesom relevante tilladelser og koordinering bliver afklaret. Der vil ligeledes blive gennemført før-tællinger. Forvaltningen forventer på nuværende tidspunkt, at de(t) udvalgte forsøg kan gennemføres i en periode fra medio august til udgangen af oktober 2022 afhængig af koordineringen med andre projekter/events.

Hvis udvalget vælger, at der skal udføres et forsøg på Frederiksberg Alle, vil resultaterne af dette indgå i en kommende sag som opfølgning på budgetaftalen 2021 og 2022, hvor "partierne fortsat er enige om at mulighederne for at etablere cykelsti på Frederiksberg Allé skal revurderes med henblik på at afsætte finansiering til en løsning".

By-, Kultur-, og Miljøområdets vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at analyserne og visualisering af virkemidler samt konsekvensberegningerne giver god indsigt i, hvilke virkemidler der kan iværksættes for at ændre byens indretning mhp. at reducere biltrafikken, samt hvordan trafikken forventes at udvikle sig, hvis der ikke ændres på indretningen af byen. For at forsøgene kan anskueliggøre mulighederne med de forskellige virkemidler, vurderer forvaltningen, at der højst bør vælges ét forsøg med hvert virkemiddel.

Forvaltningen vurderer desuden, at det kan give ny information at udføre forsøg med ændring af vejforløbet på Forchhammersvej for derved at se mulighederne ved at begrænse biltrafikkens fremkommelighed, samtidig med at der kan etableres et midlertidigt byrum. Forvaltningen anbefaler derfor at gå videre med dette forsøg. Dette forsøg ville kunne gennemføres sammen med et af de mindre forsøg. Forvaltningen anbefaler, at der vælges ét forsøg med vejlukning (sidevej mod større vej) - enten på Julius Valentiners vej mod Finsensvej eller Dr. Abildgårds Alle mod Thorvaldsensvej. Vejlukning af sideveje mod større vej findes flere steder på Frederiksberg - nogen steder med og andre steder uden et lille byrum. Men da det også er et muligt virkemiddel i forbindelse med etablering af trafikøer, vurderer forvaltningen, at et forsøg, der belyser virkningen, kan bidrage yderligere med viden om effekten for den enkelte vej.

Der er tidligere udført en OTM-trafikmodelberegning for forskellige ensretningsscenarier for Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej, og derudover er der udarbejdet kapacitetsberegninger for de kryds, der forventes af blive mest

påvirket af en ensretning af Frederiksberg Allé. Derfor vurderer forvaltningen ikke, at et forsøg med ensretning af Frederiksberg Allé i en kortere periode i efteråret vil stå mål med de gener, det medfører i forbindelse med bl.a. omlægning af buslinjerne 7A og 71, samt koordinering med anlæg af cykelstier på Platanvej, hvor vejen ensrettes i anlægsperioden. Forvaltningen vurderer derfor, at hvis der skal gennemføres et forsøg med ensretning af Frederiksberg Allé, så bør det foregå i en periode, hvor det ikke påvirkes af større anlægsprojekter, og hvor det ikke påvirker planlagte events på alléen.

Økonomi

Der i alt afsat 1,0 mio. kr. til klimafondsprojekt nr. 5. "Analyse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken"

0,3 mio. kr. er anvendt til analyse og konsekvensberegning og baggrundsviden.

Til gennemførelse af forsøg med byens indretning for at reducere biltrafikken er der afsat 0,4 mio. kr. til rådgivning, etablering, vedligehold og reetablering af forsøg samt 0,3 mio. kr. til kommunikation, før/efter måling og evaluering.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget

Historik

Indstilling 13. juni 2022, pkt. 112:

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller:

1. at udvalget tager de to analyser til efterretning - og
2. at udvalget tager stilling til, hvilke trafikforsøg der ønskes gennemført.

Beslutning fra Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget 2022-25, 13. juni 2022, pkt. 112:

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 7. november 2022, pkt. 189:

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller,

1. at udvalget tager de to analyser til efterretning - og
2. at udvalget tager stilling til, hvilke trafikforsøg der ønskes gennemført.

Beslutning fra Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget 2022-25, 7. november 2022, pkt. 189:

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Bilag

23052022_FRB_Analyse og visualisering af virkemidler_Klimafondsprojekt 5_UC.pdf

FrederiksbergTrafik_GVM_revA_final.pdf

Bilag 3 – Forslag til forsøg på baggrund af analyserede virkemidler

Bilag 4 - Forsøg med ensretning af Gamel Kongevej - 3 principielle forslag

klimafondsprojekt nr. 5 - bilag 5

Punkt 213: 3. forventede regnskab 2022

00.30.14-S00-4-22

Resume

Sagen indeholder forvaltningens tredje og sidste samlede prognose for regnskabsresultatet 2022. 3. forventede regnskab er en opdateret status på overholdelse af budgettet i 2022, som bygger på forventninger samt faktisk forbrug i årets første ni måneder.

Beslutning

Miljø-, Bynatur og Mobilitetsudvalget tog 3. forventede regnskab 2022 til efterretning.

Indstilling

Direktionen indstiller,

1. at 3. forventede regnskab 2022 tages til efterretning
2. at følgende tillægsbevillinger meddeles under serviceudgifter:
 1. Merudgifter på driften i 2022 på 89,5 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på puljen til uforudsete udgifter jf. bilag 3,
 2. Mindreudgifter på driften i 2022 med 0,5 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på kassen, jf. bilag 3
 3. 3,3 mio. kr. flyttes fra overførsels- til serviceudgifter i 2022. Ændringen er samlet set udgiftsneutral for kommunen. Derudover indarbejdes rammeneutrale omplaceringer indenfor og på tværs af udvalg i 2022 og frem jf. bilag 3,
 4. Overførsler mellem år opskriver 2022 med 4,5 mio. kr. med modpost på -0,01 mio. kr. i 2023, -2,1 mio. kr. i budget 2024, -1,7 mio. kr. i budget 2025 og -0,7 mio. kr. i budget 2026, jf. bilag 3,
3. at følgende tillægsbevillinger meddeles under overførselsudgifter:
 1. 3,3 mio. kr. flyttes fra overførsels- til serviceudgifter i 2022. Ændringen er samlet set udgiftsneutral for kommunen. Derudover indarbejdes neutrale omplaceringer indenfor og på tværs af udvalg i 2022 og frem jf. bilag 3,
 2. Mindreudgifter for 21,2 mio. kr. i 2022 tillægsbevilges med modpost på kassen, jf. bilag 3
4. at følgende tillægsbevillinger meddeles under det brugerfinansierede område:
 1. Udgiftsneutrale omplaceringer inden for og imellem udvalg i 2022 og for 2023 og frem indarbejdes i budgettet, jf. bilag 3,
 2. Nettomindreudgifter for 0,2 mio. kr. i 2023 med modpost på kassen, jf. bilag 3,
5. at følgende ændringer af rådighedsbeløb godkendes under anlæg:
 1. Mindreudgifter inden for anlægsrammen på 71 mio. kr. i 2022, med modpost på den negative anlægspulje,
 2. Mindreudgifter inden for anlægsrammen på 64,2 mio. kr. i 2022 med modpost på kassen,
 3. Merudgifter for 128,0 mio. kr. i 2023, med modpost på den negative anlægspulje i 2023,
 4. Merudgifter for 1,5 mio. kr. i 2024 der indarbejdes i budgetforslaget til 2024,
 5. Mindreindtægter for 3,9 mio. kr. i 2022 med modpost på kassen, jf. bilag 6,
 6. Merindtægter for 2,7 mio. kr. i 2023 med modpost på kassen, jf. bilag 6,
 7. Mindreudgifter under brugerfinansieret anlæg for 31,2 mio. kr. i 2022, der tillægsbevilges på kassen jf. bilag 6,
 8. Merudgifter under brugerfinansieret anlæg for 20,2 mio. kr. i 2023, der tillægsbevilges på kassen i 2022 jf. bilag 6,
 9. Merudgifter under brugerfinansieret anlæg for 9,4 mio. kr. i 2024, der indarbejdes i budgetforslaget til 2024 jf. bilag 6,
 10. Merudgifter uden for anlægsrammen for 9,3 mio. kr. i 2022, der tillægsbevilges på kassen jf. bilag 6,
 11. Mindreudgifter uden for anlægsrammen for 9,3 mio. kr. i 2023 der tillægsbevilges på kassen jf. bilag 6.
6. at følgende tillægsbevillinger meddeles under finansielle poster med modpost på kassen:
 1. Nettomindreindtægter under kommunes indtægtsside på 46,3 mio. kr. i 2022, jf. bilag 3,
 2. Nettomindreindtægter for 4,3 mio. kr. i 2022, nettomindreindtægter for 2,0 mio. kr. i 2023 og nettomindreindtægter for 9,4 mio. kr. i 2024, jf. bilag 3
 3. Udgiftsneutral omplacering mellem udgifter og indtægter på den finansielle status vedr. omlægning af byggekredit til lån, jf. bilag 3

Direktionen indstiller, at fagudvalgene tager orienteringen vedrørende 3. forventede regnskab 2022 til efterretning.

Sagsfremstilling

Forventede regnskaber indeholder en fuld gennemgang og beskrivelse af kommunens aktuelle økonomiske situation i indværende 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). Her indgår gennemgang af udfordringer og løsningsforslag.

Planchesættet vil blive gennemgået med mulighed for spørgsmål på Magistratens møde 28. november 2022. Derudover vil der blive gennemgået et planchesæt med fokus på hvert enkelt udvalgs økonomi i de enkelte fagudvalg.

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 3. forventede regnskab 2022 på service, overførsler og anlæg. Sidst er en læsevejledning til bilagene vedlagt denne sag.

Serviceudgifter

Kommunens servicedrift i 2022 er fortsat udfordret, men der er en forbedring ift 2. forventede regnskab. De forventede merudgifter på service er i 3. forventede regnskab 79,2 mio. kr. mod 85,0 mio. kr. i 2. forventede regnskab efter tillægsbevillinger. Forbedringen skal særligt findes på SOSU-elever, hvor det har været muligt at hjemtage mere refusion end først antaget. Det skyldes dels ændret elevsammensætning i forhold til det forventede – herunder flere voksenlærlingelever, hvilket øger refusionsstørrelsen, og dels flere indhentede refusioner fra tidligere år. Det har været en kompleks opgave at få overblik over udestående refusioner vedrørende tidligere år, da flere systemer skulle samkøres. De specialiserede områder udviser også en lille forbedring der kan henføres til børneområdet, hvor der er færre udgifter til selvejende institutioner, aflastning og skoledagbehandling. I modsat retning trækker det specialiserede voksenområde, hvor der er stigende udgifter til køb af pladser på misbrugsbehandling og hjemløseområdet.

De forventede udgifter til at dække modtagelse af ukrainske flygtninge er i 3. forventede regnskab opgjort til 20,5 mio. kr., hvilket er et mindre fald ift. 2. forventede regnskab, hvor de udgjorde 21,3 mio. kr. efter tillægsbevillinger. Der blev ved 1. forventede regnskab afsat en pulje på 20 mio. kr. og med Økonomiaftalen blev Frederiksberg Kommune kompenseret 3,0 mio. kr. Der er i løbet af 2022 blevet tillægsbevilget 2,7 mio. kr., således der er 20,3 mio. kr. til rest i puljen der skal dække Ukraine-relaterede udgifter. Det er vurderingen at det kan blive svært for KL at forhandle om yderligere kompensation til kommunerne i år pga. de igangværende regeringsforhandlinger.

I alt er der merudgifter for 99,7 mio. kr. (79,2 mio. kr. + 20,5 mio. kr.). Til at imødegå dette er der finansiering for 89,7 mio. kr. fra puljen til uforudsete udgifter.

Der er således en finansierings-manko på servicedriften på 10,0 mio. kr. (99,7 mio. kr. – 89,7 mio. kr.). Denne manko kan imødegås af mindreudgifter på overførselsudgifter, hvilket også var en forudsætning ved opfølgningen på 2. forventede regnskab

Overførselsudgifter

Overførselsudgifterne udviser forventede mindreudgifter for 21,2 mio. kr. Heri indgår udgifter for 7,3 mio. kr. relateret til Ukraine. Afgivelsen skyldes overvejende de gunstige konjunkturer på arbejdsmarkedet.

Der er ved 1. forventede regnskab reserveret 6,1 mio. kr. til at imødegå udgifter forbundet med flygtninge fra Ukraine. De resterende 15,5 mio. kr. kan afhjælpe den resterende finansieringsudfordring på serviceudgifter.

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

Anlæg

Frederiksberg Kommunes anlægsramme er i 2022 på 344 mio. kr., mens der i 3. forventede regnskab er forventede udgifter i 2022 på 288 mio. kr. inden for anlægsrammen. Der forventes dermed på anlæg samlede forskydninger og mindreudgifter for 55 mio. kr. inden for anlægsrammen i 2022. Heraf er 3,7 mio. kr. reelle mindreforbrug på anlægsprojekter der afsluttes med regnskab 2022, mens den resterende del hovedsageligt omhandler forskydninger fra 2022 til 2023. Af forskydningerne skyldes 32 mio. kr. forskydninger ifm. renoveringen og moderniseringen af Søndermarksskolen, hvor igangsættelsen er forskudt fra sommeren 2022 til sommeren 2023. For yderligere uddybning af forskydningerne henvises til bilag 1 og 2.

Bilagsoversigt:

Til sagen om 3. forventede regnskab 2022 er en række bilag, der uddyber og beskriver ovenstående forhold. Bilagene er:

1. **3. forventede regnskab 2022 – gennemgang til Magistraten:** Planchegennemgang af den samlede økonomi – service-, overførsels- og anlægsudgifter. Beskrivelse af udfordring, finansiering og løsningsforslag.
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 1-7.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Alle fagudvalg, magistraten, kommunalbestyrelsen

Historik

Indstilling 28. november 2022, pkt. 365:

Magistraten indstiller,

1. at 3. forventede regnskab 2022 tages til efterretning
2. at følgende tillægsbevillinger meddeles under serviceudgifter:
 1. Merudgifter på driften i 2022 på 89,5 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på puljen til uforudsete udgifter jf. bilag 3,
 2. Mindreudgifter på driften i 2022 med 0,5 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på kassen, jf. bilag 3
 3. 3,3 mio. kr. flyttes fra overførsels- til serviceudgifter i 2022. Ændringen er samlet set udgiftsneutral for kommunen. Derudover indarbejdes rammeneutrale omplaceringer indenfor og på tværs af udvalg i 2022 og frem jf. bilag 3,
 4. Overførsler mellem år opskrifter 2022 med 4,5 mio. kr. med modpost på -0,01 mio. kr. i 2023, -2,1 mio. kr. i budget 2024, -1,7 mio. kr. i budget 2025 og -0,7 mio. kr. i budget 2026, jf. bilag 3,
3. at følgende tillægsbevillinger meddeles under overførselsudgifter:
 1. 3,3 mio. kr. flyttes fra overførsels- til serviceudgifter i 2022. Ændringen er samlet set udgiftsneutral for kommunen. Derudover indarbejdes neutrale omplaceringer indenfor og på tværs af udvalg i 2022 og frem jf. bilag 3,
 2. Mindreudgifter for 21,2 mio. kr. i 2022 tillægsbevilges med modpost på kassen, jf. bilag 3
4. at følgende tillægsbevillinger meddeles under det brugerfinansierede område:
 1. Udgiftsneutrale omplaceringer inden for og imellem udvalg i 2022 og for 2023 og frem indarbejdes i budgettet, jf. bilag 3,
 2. Nettomindreudgifter for 0,2 mio. kr. i 2023 med modpost på kassen, jf. bilag 3,
5. at følgende ændringer af rådighedsbeløb godkendes under anlæg:
 1. Mindreudgifter inden for anlægsrammen på 71 mio. kr. i 2022, med modpost på den negative anlægspulje,
 2. Mindreudgifter inden for anlægsrammen på 64,2 mio. kr. i 2022 med modpost på kassen,
 3. Merudgifter for 128,0 mio. kr. i 2023, med modpost på den negative anlægspulje i 2023,
 4. Merudgifter for 1,5 mio. kr. i 2024 der indarbejdes i budgetforslaget til 2024,
 5. Mindreindtægter for 3,9 mio. kr. i 2022 med modpost på kassen, jf. bilag 6,
 6. Merindtægter for 2,7 mio. kr. i 2023 med modpost på kassen, jf. bilag 6,
 7. Mindreudgifter under brugerfinansieret anlæg for 31,2 mio. kr. i 2022, der tillægsbevilges på kassen jf. bilag 6,

8. Merudgifter under brugerfinansieret anlæg for 20,2 mio. kr. i 2023, der tillægsbevilges på kassen i 2022 jf. bilag 6,
 9. Merudgifter under brugerfinansieret anlæg for 9,4 mio. kr. i 2024, der indarbejdes i budgetforslaget til 2024 jf. bilag 6,
 10. Merudgifter uden for anlægsrammen for 9,3 mio. kr. i 2022, der tillægsbevilges på kassen jf. bilag 6,
 11. Mindreudgifter uden for anlægsrammen for 9,3 mio. kr. i 2023 der tillægsbevilges på kassen jf. bilag 6.
6. at følgende tillægsbevillinger meddeles under finansielle poster med modpost på kassen:
1. Nettomindreindtægter under kommunes indtægtsside på 46,3 mio. kr. i 2022, jf. bilag 3,
 2. Nettomindreindtægter for 4,3 mio. kr. i 2022, nettomindreindtægter for 2,0 mio. kr. i 2023 og nettomindreindtægter for 9,4 mio. kr. i 2024, jf. bilag 3
 3. Udgiftsneutral omplacering mellem udgifter og indtægter på den finansielle status vedr. omlægning af byggekredit til lån, jf. bilag 3

Direktionen indstiller, at fagudvalgene tager orienteringen vedrørende 3. forventede regnskab 2022 til efterretning.

Bilag

Bilag 1 3. forventede regnskab - gennemgang til Magistraten

Bilag 2.01 Magistraten udvalgsgennemgang

Bilag 2.02 Klima-, Plan- og Boligudvalget udvalgsgennemgang

Bilag 2.03 Undervisningsudvalget udvalgsgennemgang

Bilag 2.04 Ældre- og Omsorgsudvalget udvalgsgennemgang

Bilag 2.05 Kultur- og Fritidsudvalget udvalgsgennemgang

Bilag 2.06 Børneudvalget udvalgsgennemgang

Bilag 2.07 Socialudvalget udvalgsgennemgang

Bilag 2.08 Miljø-, Bynatur- og Mobilitetsudvalget udvalgsgennemgang

Bilag 2.09 Arbejdsmarkeds-, Vækst- og Uddannelsesudvalget udvalgsgennemgang

Bilag 2.10 Sundheds- og Forebyggelsesudvalget udvalgsgennemgang

Bilag 2.11 By- og Erhvervsstrategisk Udvalg udvalgsgennemgang

Bilag 3 Notat om bevillingsmæssige ændringer

Bilag 4 Bevillingsoversigt 3. forventede regnskab

Bilag 5 Strukturel balance, resultat og kassebeholdning

Bilag 6 Anlægsafvigelser fordelt på udvalg

Bilag 7 Beskrivelser af afvigelser på anlægsprojekter