

REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 24-09-2018

Mødedato Mandag d. 24. september 2018 kl. 19:50

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Forslag til beslutning fra rådmand Balder Mørk Andersen og kommunalbestyrelsesmedlem Pernille	4
Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmand Jan E. Jørgensen om at	7
Orientering om brugermåling nr. 9, forår 2018.....	9
Orientering om brugerundersøgelse vedrørende madaffald.....	13
Orientering om byens grønne regnskab 2017.....	15
Orientering om kommunens grønne regnskab 2017.....	18
Orientering vedrørende igangværende og kommende anlægsarbejder med væsentlige konsekvenser	21
Orientering om status på proces med optagelse af private fællesveje som offentlige veje.....	23
Orientering om integrationspolitisk redegørelse.....	26
Stillingtagen til fremtidig vejstatus for en række private fællesveje.....	30
Forslag til ændring af udvalgsbeslutning vedrørende fremtidig status for Elga Olgas Vej.....	34
Forslag til elbilstrategi.....	35
Børnehuset Valhalla - ønske om flytning af cykelparkering.....	42
Vurdering af prospekter om bæredygtighed fra Skolen på Grundtvigsvej.....	44
Høring af socialt bæredygtig by.....	45

Punkt 321: Meddelelser

00.22.04-P35-3-17

Sagsfremstilling

a. Besigtigelse

Besigtigelse af Kong Georgs Vej 57-61 – Startredegørelse for lokalplanigangsættelse - foreslås berammet mandag den 29. oktober 2018 kl. 8.00.

Sagen behandles på udvalgsrådet den 29. oktober 2018.

b. Brand på Falkoner Allé 114B

Orientering toges til efterretning. Forvaltningen blev anmodet om en udvalgssag med status vedr. byggesagen vedr. Falkonergården.

Punkt 322: Forslag til beslutning fra rådmand Balder Mørk Andersen og kommunalbestyrelsesmedlem Pernille Frahm om indsats mod lysforurening på Frederiksberg

09.00.00-G01-6-17

Resume

Rådmand Balder Mørk Andersen og kommunalbestyrelsesmedlem Pernille Frahm har stillet forslag om, at kommunen igangsætter en indsats mod lysforurening på Frederiksberg. Etablering af offentlige belysningsanlæg på Frederiksberg sker i henhold til den af Kommunalbestyrelsen vedtagne Belysningsstrategi for Frederiksberg Kommune. En målsætning i Belysningsstrategien foreskriver, at unødvendig spredning af lys skal minimeres. Renovering af ældre lysanlæg og etablering af nye sker derfor uden unødvendig spredning af lys. Omfanget af lysforurening fra private arealer er ikke registreret, men By- og Miljøområdet vurderer umiddelbart, at der for nuværende gøres tilstrækkeligt for at tilstræbe minimering af lysforurening i kommunen.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt kommunen igangsætter en indsats mod lysforurening på Frederiksberg.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 5. marts 2018 sagen og anmodede om, at sagen blev behandlet i Erhvervsrådet.

By- og Miljøområdet oplyser, at Erhvervsrådet på møde den 19. juni 2018 har drøftet sagen:

Erhvervsrådet konstaterede, at virksomhederne generelt allerede har fokus på og incitament til at undgå lysforurening, ligesom mange virksomheder kan have brug for lys om natten til f.eks. rengøring.

Erhvervsrådet opfordrede til, at borgere retter henvendelse til Frederiksberg Kommune, hvis borgeren oplever lysforurening. Det blev tillige foreslået, at Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Forsyning arbejder med kommunikation overfor borgere og virksomheder om emnet f.eks. gennem Magasinet Genbrug.

By- og Miljøområdet vil på den baggrund tage kontakt til Frederiksberg Forsyning med henblik på at drøfte mulighederne for oplysning omkring lysforurening til borgere og virksomheder.

Tidligere sagsfremstilling

Magistraten tilbagesendte den 4. december 2017 sagen til By- og Miljøudvalget med henblik på en redegørelse for lys fra større virksomhedslokaler.

Uhensigtsmæssig belysning fra virksomheder, uddannelsesinstitutioner, butikker m.v. kan ikke umiddelbart reguleres via miljølovgivningen, men i konkrete sager, hvor der evt. kan være klager fra naboer over lysgener, eller hvis der konstateres lysgener, der kan påvirke trafikssikkerheden, retter forvaltningen henvendelse til den pågældende virksomhed og/eller bygningsejer, med henblik på at få forholdet udbedret. I konkrete byggesager vil forvaltningen fortsat vejlede bygherrer, så belysningen etableres så hensigtsmæssig som muligt, uden gener for omgivelserne.

Forvaltningen vil fremadrettet se på mulighederne for målrettet, at kunne regulere lysgener fra lysforurenende virksomheder via lokalplanlægning. Mulighederne i planloven retter sig imidlertid alene mod udvendige forhold såsom afskærmning og lignende.

By- og Miljøområdet har ikke indgående kendskab til omfanget af lysforurening fra virksomhedslokaler på Frederiksberg, men umiddelbart vurderes forureningen at ligge på samme niveau som i tilsvarende byområder i andre kommuner, hvor der vil være enkelte virksomheder / forretninger, der har belysning, der kan være generende i området og/eller er tændte i længere tidsrum end nødvendigt.

Forvaltningen modtager ikke mange klager over generende belysning. Der kan dog lejlighedsvis komme henvendelser omkring vejbelysning, der umiddelbart søges udbedret, eller om skilte med kraftigt eller blinkende lys, hvor forvaltningen gennem sagsbehandling udsteder påbud om lovliggørelse.

Såfremt der ønskes registrering af lysforurening fra større virksomhedslokaler, uddannelsesinstitutioner, butikker m.v., vil det fordele bistand fra belysningsrådgivere, der systematisk gennemgår hele kommunen. Denne registrering, samt efterfølgende kategorisering og vurdering, vil forventeligt andrage godt 100.000 kr., som By- og Miljøområdet ikke umiddelbart kan anvise finansiering af.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 28. august 2017 følgende forslag fra rådmand Balder Mørk Andersen og kommunalbestyrelsesmedlem Pernille Frahm om indsats mod lysforurening på Frederiksberg.

"SF foreslår, at kommunen igangsætter en indsats mod lysforurening på Frederiksberg.

Begrundelse:

SF ønsker med dette forslag, at kommunen gør, hvad der er muligt for selv at mindske overskydende og indtrængende menneskeskabt lys, samt for at oplyse virksomheder og borgere om, hvilken betydning lysforurening har for vores miljø, økosystemer, vores helbred og mulighed for at føle ro i aften timerne, samt helt elementært, for vores mulighed for at se stjerner på nattehimlen.

Hvor lyset fx brænder hos en virksomhed natten lang grundet sikkerhedshensyn kan intelligent belysning overvejes som alternativ".

Bemærkninger til forslaget

På Frederiksberg etableres belysningen i byens offentlige rum ud fra en helhedsbetragtning, i en vægtning mellem energieffektivitet, funktion, æstetik og økonomi. Valget af tekniske løsninger, herunder styringssystemer, lyskilder og armaturer, tager altid udgangspunkt i denne helhedsbetragtning. De enkelte belysningsanlæg vælges og etableres i henhold til den, af Kommunalbestyrelsen, vedtagne Belysningsstrategi for Frederiksberg Kommune.

En af målsætningerne i Belysningsstrategien foreskriver netop, at unødvendig spredning af lys skal minimeres. Dette opnås bl.a. ved implementering af innovative belysningsløsninger, som intelligent belysning med interaktiv styring, der sikrer den nødvendige belysning i de pågældende områder, samtidigt med, at belysningen automatisk reduceres, når der ikke er behov for sikkerheds- eller tryghedsskabende belysning på stedet. På Frederiksberg anvendes et webbaseret styringssystem til belysningen. Systemet binder kommunens belysningsanlæg sammen og letter drift og vedligehold, samtidig med at det giver yderligere reduktion af energiforbruget og generelt reducerer belysningsniveauet, når det er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Utsigtet belysning, eller lysforurening, vil således være reduceret i det offentlige rum, men kan være forårsaget af belysning på eller fra private områder. Omfanget af lysforurening er ikke registreret på Frederiksberg, men umiddelbart vurderer By- og Miljøområdet, at der vil være en række private firmaer, der af sikkerhedshensyn har aften- og natbelysning, der kunne reduceres.

Miljølovgivningen rummer ikke mulighed for regulering af belysning i byen. Derimod vil belysning kunne reguleres via lokalplanbestemmelser, der kan indeholde bestemmelser om lysforhold.

I forbindelse med byggesager vejleder forvaltningen ofte om belysning i henhold til Belysningsstrategien – herunder belysningsniveau, lysstyring og hindring af utilsigtet belysning.

By- og Miljøområdets vurdering:

By- og Miljøområdet vurderer, at der for nuværende gøres tilstrækkeligt for at tilstræbe minimering af lysforurening i kommunen. I et intenzivt byområde, som på Frederiksberg, vil der som udgangspunkt ikke kunne opnås tilstrækkeligt lavt belysningsniveau til, at nattehimlen vil kunne fremtræde stjerneklar, som det er tilfældet i det åbne landskab udenfor byerne.

En grundig kortlægning af den utilsigtede lysforurening på Frederiksberg vil forandre, at kommunen gennemgås systematisk med bistand fra belysningsrådgivere.

Økonomi

Besluttet det at gennemføre en systematisk kortlægning af lysforurening i kommunen vil det forandre rådgiverbistand for anslået 150.000 kr. - 200.000 kr.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K.
JBS/KK

Historik

Indstilling 27. november 2017, pkt. 392:

By- og Miljøområdet indstiller,

hvorvidt kommunen igangsætter en indsats mod lysforurening på Frederiksberg.

Indstilling 4. december 2017, pkt. 521:

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Simon Aggesen, Nikolaj Bøgh, Karsten Lauritsen, Michael Vindfeldt og Laura Lindahl) indstiller,
at kommunen ikke igangsætter en indsats mod lysforurening på Frederiksberg.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Thyge Enevoldsen) stemte for.

Magistraten, 4. december 2017, pkt. 521:

Magistraten tilbagesendte sagen til By- og Miljøudvalget med henblik på en redegørelse for lys fra større virksomhedslokaler.

Indstilling 5. marts 2018, pkt. 65:

By- og Miljøområdet indstiller,
hvorvidt kommunen igangsætter en indsats mod lysforurening på Frederiksberg.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 5. marts 2018, pkt. 65:

Udvalget udsatte sagen og anmodede om, at sagen blev behandlet i Erhvervsrådet.

Punkt 323: Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmand Jan E. Jørgensen om at opkalde vej eller plads efter Tommy Seebach

05.01.00-G01-43-17

Resume

Kommunalbestyrelsen oversendte den 6. november 2017 forslag fra 2. viceborgmester, rådmand Michael Vindfeldt og 1. viceborgmester, rådmand Jan E. Jørgensen om at opkalde vej eller plads efter Tommy Seebach.

Forvaltningen har ikke umiddelbart kunnet finde en aktuel unavngiven plads eller vej, der kunne navngives efter Tommy Seebach. Derfor optages navnet umiddelbart i kommunens Vejnavnebank, der altid vil blive vurderet i forbindelse med navngivning af nye veje og pladser.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at opkalde pladsen på hjørnet af Godthåbsvej/Ndr. Fasanvej efter Tommy Seebach.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt Kommunalbestyrelsen beslutter at opkalde en vej eller plads efter Tommy Seebach og gerne i Fuglebakkekvarteret.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 17. september 2018.

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 22. januar 2018 sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at vurdere konkrete forslag nærmere.

By- og Miljøområdet oplyser, at forvaltningen nu har gennemgået kommunen med henblik på at lokalisere pladser og anlæg med potentiale til navngivning - j.f. bilag 1 og 2: '*Oversigt over unavngivne pladser og anlæg på Frederiksberg*'. (De foreslåede lokaliteter på bilag 1 er nummererede, så de svarer til sidetallet i bilag 2, hvor stederne er visualiseret).

Kommunalbestyrelsen har den 6. november 2017 besluttet, at der skal arbejdes for, at Parkanlægget ved Egernvej i Fuglebakkekvarteret navngives Krag's Plads. Forvaltningen vurderer derfor umiddelbart, at byrummet på hjørnet af Nordre Fasanvej og Godthåbsvej, der ligger relativt tæt på Fuglebakkekvarteret, (Punkt 24/side24 i oversigten) kunne navngives Tommy Seebach's Plads. Denne urbane plads vil på sigt kunne indeholde lydanlæg, der kunne formidle kunstnerens musik ved særlige lejligheder, som anbefalet af forslagsstillerne.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 6. november 2017 følgende forslag fra 2. viceborgmester, rådmand Michael Vindfeldt og rådmand Jan E. Jørgensen om at opkalde vej eller plads efter Tommy Seebach.

”Kommunalbestyrelsen beslutter at opkalde en vej eller plads efter Tommy Seebach og gerne i Fuglebakkekvarteret.

Begrundelse:

Tommy Seebach er en del af vores fælles kulturarv. Med sange som ”Krøller eller ej”, ”Disco Tango” men også ”Under stjernerne på himlen” var Seebach's musik grand prix og det var folkeligt. Seebach har sat sit præg på dansk musik i flere årtier og var Frederiksberg-borger i mange år i Fuglebakkekvarteret, hvorfor det er værd at markere ved at opkalde en plads eller vej efter Tommy Seebach.

Socialdemokratiet og Venstre foreslår konkret, at der findes en plads eller vej i Fuglebakkekvarteret, hvor Tommy Seebach boede med sin familie, som kan opkaldes efter den afdøde kunstner. Det er endvidere en del af forslaget, at der skal arbejdes for, at hans musik også skal formidles ved den navngivne plads, som man bl.a. kender det fra Aalborg, hvor man ved kongrescentret i den nærværende liggende park kan høre bidder af numre fra de største kunstnere, der har optrådt i kongrescentret.

Historien om Tommy Seebach er ikke kun historien om en dans på roser. Men historien er også en historie om en mand og hans familie, om en flot karriere og et stort bidrag til den danske sangskat. Og så er Seebach's historie også historien om

en af Frederiksbergs stolte sønner, som gjorde det rigtig godt og fortjener at bliver æret ved at få navngivet en plads eller vej efter sig.”

By- og Miljøområdet vurdering

Forvaltningen har ikke umiddelbart kunnet finde en aktuel unavngiven plads eller vej, der kunne navngives efter Tommy Seebach, herunder heller ikke i de områder, der vil være særligt relevant, som Fuglebakke kvarteret eller i revykvarteret Flintholm.

Der er i princippet intet til hinder for at ændre navnet på en eksisterende vej eller plads. Det er dog forvaltningens vurdering, at det vil have en afledt effekt for beboere, virksomheder, beredskab m.v., som bør stå mål med den opnåede værdi ved en navneændring. De afledte effekter kan være f.eks. behov for ændring af kontaktinformation i diverse databaser og registre samt på trykte medier. Endelig kan et vej- eller pladsnavn medvirke til at skabe en særlig identitet for beboere og virksomheder knyttet til lokaliteten, som ved en navneændring kan mistes. Disse forhold taler for, at en ændring af eksisterende vej- og pladsnavne kun bør foretages, når der foreligger helt særlige argumenter for ny navngivning. Forvaltningen har heller ikke umiddelbart kunnet finde en lokalitet, herunder i de områder, hvor det vil være særligt relevant, hvor der kunne foretages en navneændring under hensyntagen til fornævnte forhold.

Forvaltningen foreslår derfor, at navnet Tommy Seebach optages i kommunens Vejnavnebank, der altid vil blive vurderet i forbindelse med navngivning af nye veje og pladser.

Økonomi

Ingen.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K.
JBS/KK

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 22. januar 2018, pkt. 19:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at vurdere konkrete forslag nærmere.

Indstilling 22. januar 2018, pkt. 19:

By- og Miljøområdet indstiller,
hvorvidt Kommunalbestyrelsen beslutter at opkalde en vej eller plads efter Tommy Seebach og gerne i Fuglebakke kvarteret.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 17. september 2018, pkt. 299:

By- og Miljøudvalget udsatte efter drøftelse sagen.

Indstilling 17. september 2018, pkt. 299:

By- og Miljøområdet indstiller,
hvorvidt Kommunalbestyrelsen beslutter at opkalde en vej eller plads efter Tommy Seebach og gerne i Fuglebakke kvarteret.

Bilag

Bilag 2 - Unavngivne pladser m.v. Visualisering

Bilag 1 -Unavngivne Pladser, PDFkort

Punkt 324: Orientering om brugermåling nr. 9, forår 2018

04.01.00-G01-254-18

Resume

By- og Miljøområdet gennemfører hvert år to brugermålinger i 10 af kommunens grønne områder. Forvaltningen har netop modtaget de nyeste resultater, som viser, at selv om der er sket en mindre tilbagegang siden sidste måling, er tilfredsheden med renholdelse og pleje af arealerne blandt brugerne af de grønne områder fortsat er meget høj med knap 9 ud af 10, der er tilfredse. Sagen fremlægges til By- og Miljøudvalgets orientering.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om brugermåling nr. 9, forår 2018 til efterretning.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at orientering om brugermåling nr. 9, forår 2018 tages til efterretning.

Sagsfremstilling

By- og Miljøområdet får hvert år gennemført to brugermålinger (i juni og september) i 10 af kommunens grønne områder. Forvaltningen har netop modtaget de nyeste resultater fra juni 2018, som dermed er rapport nr. 9 (rapporten er vedhæftet i Bilag 1).

Brugermålingerne giver et indblik i, hvordan brugerne anvender og opfatter de grønne områder. De fokuserer blandt andet på brugernes tilfredshed i forhold til arealerne, vedligeholdelsesniveauet, renholdelsen, graden af tryghed og formålet med opholdet i det grønne område. 400 personer fra 12 år og opefter deltager i hver måling fordelt på de 10 grønne områder. Der er sikret en spredning på køn og alder, og svarene er indsamlet over flere uger på varierende tidspunkter af dagen og ugen. De ti grønne områder er markeret på kortet i bilag 2.

I lighed med de øvrige målinger ligger tilfredsheden på alle de målte parametre over 80 procent, hvilket er det måltal, der tidligere har været opereret med for tilfredsheden qua kommunens kvalitetskontrakt.

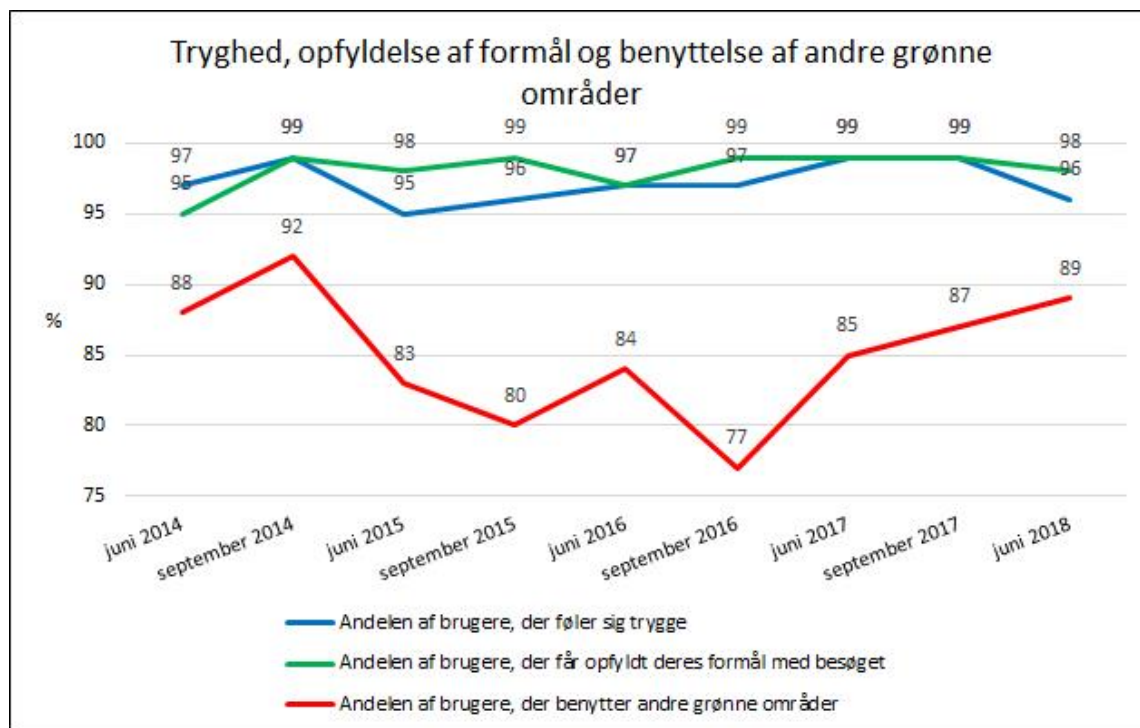
Målingens resultater

En overordnet konklusion på den nyeste brugermåling fra juni 2018 er, at tendensen fra de øvrige otte målinger fortsætter med - dog med små fald i den ellers meget høje tilfredshed hos brugerne med såvel renholdelsen som plejen af de grønne områder. Samlet set er det dog et flot resultat, hvor maksimalt 12 ud af 400 adspurgte er utilfredse med ét af de seks tilfredshedsparametre.

I denne måling er godt en femtedel af respondenterne bosiddende i Københavns Kommune, og det skal i den sammenhæng bemærkes, at der ofte er relativt flere københavnere blandt de adspurgte i de grønne områder, som ligger tæt op af kommunegrænsen f.eks. i Grøndalen og Grøndalsengen. Særligt ét grønt område træder dog markant frem med hele 58 procent af de adspurgte besøgende, der er københavnere - og det er Søndermark Kirkegård.

Der er generelt rigtig mange brugere af de grønne områder, og det giver et stort pres på arealerne, herunder et større slid. Det gode vejr i juni måned var nok medvirkende til, at flere brugere har opholdt sig lidt længere tid i området end tidligere målinger, og 66 procent af de adspurgte fortæller, at de besøger området dagligt eller flere gange om ugen. Det stiller krav til såvel daglig drift, men også en vedvarende vedligeholdelse. Respondenterne bruger typisk de grønne områder til ro og afslapning (45 procent), hundeluftning (31 procent) samt til at passere igennem (24 procent). Der er således mange forskellige former for brug af og slid på de grønne områder - og dermed også mange formål, der skal opfyldes. Det kan udgøre en potentiel konflikt, hvis brugere for eksempel både ønsker mere ro og samtidig flere oplevelser i det samme grønne område. Så samtidig med at der skal være plads til alle i de grønne områder, peger én adspurgt for eksempel på, at det er de øvrige brugere af parken, der giver anledning til utryghed.

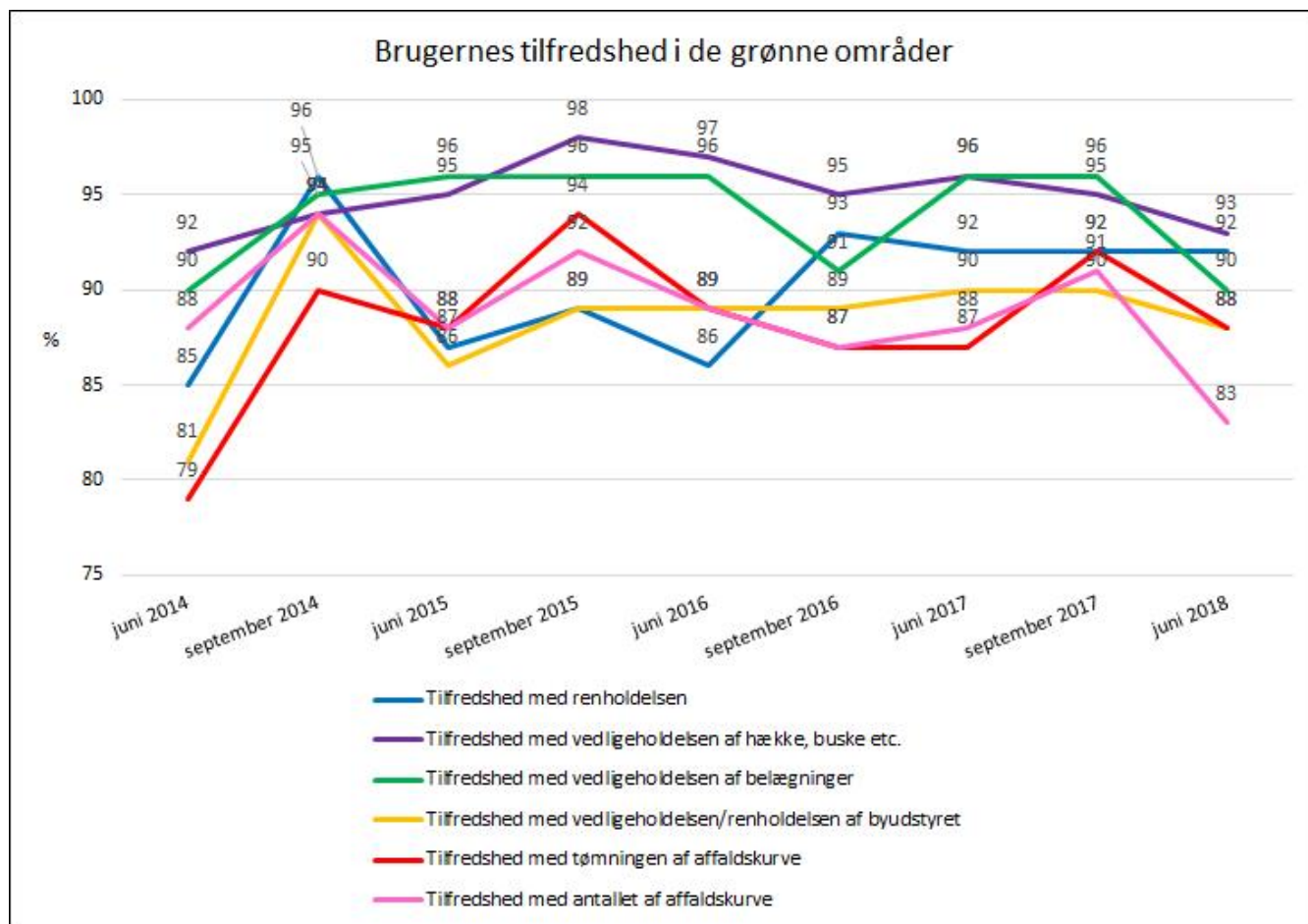
I forlængelse heraf viser målingen, at 96 procent af de adspurgte føler sig trygge, og kun 4 personer (én procent) er utrygge. Ligeledes får 98 procent af de adspurgte i høj grad eller i nogen grad opfyldt deres formål med besøget i det grønne område, så det må siges at leve op til målsætningen. Desuden er tallet for, hvor mange adspurgte, der benytter andre grønne områder, ligeledes højt. Udviklingen for disse parametre kan ses i nedenstående figur.



Det fremgår af figuren, at andelen af brugere, der føler sig trygge og får opfyldt sit formål med besøget, ligger stabilt højt, mens andelen af brugere, der benytter andre grønne områder, varierer lidt mere - dog stadig i den høje ende af skalaen.

Tilfredshedsparemetrene

Hvad angår tilfredshedsparemetrene, er det alene tilfredsheden med renholdelsen, der er på samme niveau som sidste måling i september 2017 (92 procent). De øvrige tilfredshedsparemetre er faldet en smule, men alt i alt er tilfredsheden stadig høj og nogenlunde stabil, idet forskelle på for eksempel to procentpoint må ligge indenfor forventede statistiske udsving. Tilfredsheden med vedligeholdelsen af hække, buske, plæner, træer og bede mv. er faldet to procentpoint fra 95 til 93; tilfredsheden med vedligeholdelsen af belægninger er faldet med seks procentpoint fra 96 til 90; tilfredsheden med vedligeholdelsen/renholdelsen af byudstyret er faldet to procentpoint fra 90 til 88; tilfredsheden med tømningen af affaldskurve er faldet fire procentpoint fra 92 til 88 og det største fald i tilfredsheden, der går på antallet af affaldskurve, er faldet otte procentpoint fra 91 til 83. Figuren nedenfor viser udviklingen.



Af figuren fremgår det, at tilfredshedsniveauet - trods fald i den seneste måling - er højt på alle parametre i de seneste målinger med undtagelse af tilfredsheden med antallet af affaldskurve, som er faldet til det laveste niveau i de ni målinger. Den lavere tilfredshed kan muligvis skyldes forsommerens exceptionelt gode vejr, som i endnu højere grad end normalt har fået folk til at bruge de grønne områder med desto mere affald til følge.

Som nævnt er 92 procent ud af de 400 adspurgte tilfredse med renholdelsen, og kun tre procent (10 personer) er utilfredse, hvilket blandt andet skyldes affald på græs og belægninger. I seks af de 10 grønne områder er tilfredsheden med renholdelsen så høj, at ingen adspurgte er utilfredse: Frederiksberg Ældre Kirkegård, Grøndalen, Grøndalsengen, Hostrup Have, Julius Thomsens Plads og Søndermark Kirkegård. Samtidig er det bemærkelsesværdigt, at flere af de nævnte grønne områder er gengangere fra de sidste målinger, hvor der også var høj tilfredshed. Det tyder på, at der er tale om et konsistent højt niveau af tilfredshed i disse områder og ikke bare en enkelt god måling i ét tilfældigt område.

Tilfredsheden med vedligeholdelsen af hække, buske osv. ligger i denne måling højest af parametrene med 93 procent af de adspurgte, og kun én procent (4 personer) er utilfredse. De angiver at være utilfredse med længden på græsset, beskæring af buske og manglende blomster udelukkende ved Søfronten og på Søndermark Kirkegård.

Tilfredsheden er også høj hvad angår vedligeholdelsen af belægninger, hvor 90 procent af de adspurgte er tilfredse, mens to procent (seks personer) er utilfredse. Halvdelen af de utilfredse er adspurgte i Aksel Møllers Have, hvor utilfredsheden går på huller og lunger i belægningen, mens den anden halvdel er adspurgte på Søndermark Kirkegård, hvor der er utilfredshed med ukrudt i belægningen. Det skal imidlertid bemærkes, at der i den periode, hvor undersøgelsen har fundet sted, har været metrobyggeplads i Aksel Møllers Have, hvilket kan være årsagen til, at der er en anelse flere utilfredse i dette område. Forvaltningen afventer afviklingen af byggepladsen og reetableringen og agter således ikke at gøre yderligere i Aksel Møllers Have på nuværende tidspunkt. Hvad angår kirkegården vil der være særligt fokus på at fjerne ukrudt i belægningen.

Blandt de adspurgte er 88 procent tilfredse med byudstyret, hvilket er et parameter, der har ligget ret stabilt i de sidste seks målinger. I denne måling er antallet af utilfredse adspurgte steget fra 2 personer (én procent) til 12 personer (3 procent), og årsagen til utilfredsheden skal primært findes i typen af udstyr og bænkenes renhold. Der har også tidligere været utilfredshed med bænkenes renhold, især i Aksel Møllers Have, men denne udfordring har ikke været adresseret i en periode, idet de tidligere bænke i rå træ i Aksel Møllers Have er udskiftet til malede bænke. Alligevel er halvdelen af de utilfredse adspurgte (6 personer) i denne måling fundet i Aksel Møllers Have, men her er det primært typen af udstyr, herunder affaldsspande og hundelufterområdet, der angives som årsag til utilfredsheden. Forvaltningen har imidlertid ikke planer om at ændre hundelufterområdet, da det er vurderingen, at en nedlæggelse vil skabe mere utryghed i området. Affaldsspandene vil blive udskiftet til affaldsspande med låg, hvis de eksisterende alligevel skal udskiftes grundet økonomiske hensyn.

Både tilfredsheden med tømningen af affaldskurve og antallet af affaldskurve er faldet i denne måling til henholdsvis 88 og 83 procent. Der er utilfredshed med tømningen af affaldskurve i Aksel Møllers Have, Egernvej, Lindevangsparken og

Søfronten, og der er utilfredshed med antallet af affaldskurve ved Egernvej, på Frederiksberg Ældre Kirkegård, Grøndalsengen, Lindevangsparken og Søfronten. Altså er frekvensen for affaldskurvenes tømning samt antallet heraf vigtigt for brugerne af de grønne områder, og forvaltningen vil derfor have fokus på at følge behovet tæt for evt. justering af antallet af og størrelsen på affaldskurvene i Egernvejanlægget, Lindevangsparken og Søfronten. Det skal desuden bemærkes, at alle affaldskurve tilses dagligt, også i weekender, og at de tømmes ved behov.

Afslutningsvis skal det nævnes, at der er grønne områder, som skiller sig markant positivt ud ved slet ikke have utilfredse adspurgte på alle seks ovenfor nævnte tilfredshedsparametre. Det drejer sig om Grøndalen og Hostrup Have. Flere andre områder har kun en håndfuld utilfredse for alle seks spørgsmål, og det kan dermed konkluderes, at langt størstedelen af de adspurgte brugere er godt tilfredse med de grønne områder.

By- og Miljørådets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at resultatet af denne niende måling viser et fortsat højt tilfredshedsniveau på alle renholds- og vedligeholdelsesparametre med godt og vel ni ud af 10 adspurgte i alle målinger, der er tilfredse. I lighed med tidligere målinger er der meget få direkte utilfredse brugere, så alt i alt er der stor tilfredshed at spore hos brugerne af de grønne områder på Frederiksberg.

Samtidig vurderer forvaltningen, at målingerne ikke giver indikatorer på, at brugertilfredsheden er afhængig af, hvilken entreprenør, der drifter de respektive grønne områder. Den høje tilfredshed gør sig således gældende både i de udliciterede grønne områder og i de kommunalt passede områder.

Økonomi

Orienteringen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
JBS/SHP

Bilag

Bilag 1. Brugermåling nr. 9, juni 2018

Bilag 2, kort over brugermålinger i grønne områder

Punkt 325: Orientering om brugerundersøgelse vedrørende madaffald

07.00.00-G01-11-16

Resume

By- og Miljøområdet har foretaget en brugerundersøgelse af tilfredsheden med etableringen af den nye ordning for madaffald. Undersøgelsens resultater skal blandt andet danne baggrund for eventuelle ændringer og justeringer i etableringen af ordningens anden fase, som vedrører de resterende ca. 20 procent af etageejendommene samt kommunens skoler og øvrige kommunale institutioner m.v.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om brugerundersøgelse vedrørende madaffald til efterretning.

Udvalget anmodede om en redegørelse angående sortering af plast.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at orientering om brugerundersøgelse vedrørende madaffald tages til efterretning.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget tog den 4. juni 2018 status på etablering af ordning for madaffald til efterretning. Sagen beskrev, at der var en brugerundersøgelse undervejs, og at resultaterne senere ville blive fremlagt for udvalget.

Brugerundersøgelsen af ordningen for sortering af madaffald i etagehusstande er gennemført i maj og juni 2018. Undersøgelsen afdækker tilfredsheden blandt de borgere i lejligheder, som er omfattet af ordningen for madaffald, og hvor der er en kontaktperson. Ydermere opsamler undersøgelsen erfaringerne fra kontaktpersonerne, der har stået for omdeling af startpakker, og som har modtaget informationer om processen før, under og efter etableringen af madaffald i deres ejendom.

Hovedkonklusioner fra undersøgelsen blandt borgerne

Overordnet viser resultaterne af brugerundersøgelsen, at den nye ordning for madaffald er kommet godt fra start, idet to ud af tre er tilfredse eller meget tilfredse med den nye ordning, og næsten otte ud af ti sorterer og afleverer alt eller næsten alt madaffald. Sammenlignet med de brugerundersøgelser, som By- og Miljøområdet gennemførte blandt beboere i villaer og rækkehuse i 2015, da de begyndte at sortere bioaffald, ligger resultaterne i etagesegmentet på samme tilfredshedsniveau. Forvaltningen foretog en opfølgende undersøgelse blandt villabeboerne i 2017, og her var både tilfredsheden med og brugen af bioaffaldsordningen steget yderligere siden undersøgelsen i 2015. Forvaltningen forventer, at en tilsvarende udvikling vil finde sted blandt etagebeboerne, efterhånden som ordningen for madaffald tilpasses brugernes behov, og de vænner sig til den nye ordning.

Brugerundersøgelsens resultater peger dog også på, at der er behov for at få tydeliggjort, hvordan man får nye poser til madaffald, ligesom flere er i tvivl om nytteværdien og miljøeffekten og om, hvorfor kommunen har valgt at benytte plastposer i stedet for bioposer. I forhold til egentlige gener i forbindelse med den nye ordning for madaffald er det især problemer med at finde plads til køkkenkurven samt lugtgener indenfor, der bliver nævnt. I forhold til lugtgener svarer 55 procent, at de slet ikke eller kun meget lidt har haft problemer med lugtgener indenfor, mens hver femte svarer, at de i høj grad har oplevet problemer med lugtgener. By- og Miljøområdet har i perioden fra april til og med august dog kun modtaget 7 henvendelser om lugtgener fra den udendørs affaldsbeholder, mens der i samme periode slet ikke har været nogen henvendelser om lugtgener indenfor. Forvaltningen vil fremadrettet tydeliggøre og øge informationen om, hvordan man kan undgå lugtgener.

Hovedkonklusioner fra undersøgelsen blandt kontaktpersoner

Kontaktpersonerne har svaret på en række spørgsmål om, hvordan forløbet med udrulning af madaffaldsordningen er gået for dem som kontaktpersoner.

Helt generelt har der været en stor tilfredshed med kommunens implementering i forhold til at få leveret udendørs beholdere og køkkenkurve til aftalt tid, adresse og i rette antal, og resultaterne viser en høj tilfredshed med informationsniveauet. Ligeledes har langt de fleste kontaktpersoner fundet opgaven uproblematisk, og lidt over halvdelen er da også helt sikre på, at de gerne vil påtage sig en lignende opgave en anden gang. Kun tre procent melder helt klart fra, at de ikke er interesseret i lignende opgaver i fremtiden. De emner, der optræder i tvivl om er enslydende med beboernes, det vil sige tvivl om, hvordan man får nye poser, usikkerhed omkring nytteværdi og miljøeffekt, valget af plastposer kontra bioposer samt problemer med plads og lugtgener.

På baggrund af undersøgelsens resultater vil forvaltningen udarbejde en strategi og plan for, hvordan forvaltningen kan forankre og forbedre tilgængeligheden til informationer om madaffald og affald i det hele taget. De spørgsmål og problemer, som undersøgelsesresultaterne peger på, skal i høj grad løses hos brugeren selv. Det handler derfor om at tydeliggøre informationer om nytteværdi, komme med praktiske oplysninger om, hvordan man får nye poser, give inspiration til at indrette sig med plads til sortering og gode råd om at forhindre lugtgener m.m. Forvaltningen vil justere og tydeliggøre disse informationer på hjemmesiden inden igangsættelsen af anden fase. I forhold til en langsigtet kommunikationsstrategi, vil der blive lagt særlig vægt på at planlægge kommunikationen, så der sikres en løbende forankring af informationerne blandt andet i forhold til tilflyttere. Den langsigtede kommunikationsstrategi vil blive forelagt udvalget forventeligt inden udgangen af 2019 i forbindelse med evalueringen af den samlede implementering af den nye ordning.

By- og Miljøområdet vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at brugernes tilfredshed vidner om, at ordningen er blevet vel modtaget, og at implementeringen har været forholdsvis ukompliceret i betragtning af opgavens omfang og betydning for den enkelte borger. Med den nævnte information, mindre justeringer i ordningen samt fortsat opmærksomhed om behovet herfor vurderes det, at tilfredsheden med ordningen vil etablere sig på et niveau svarende til kommunens øvrige ordninger.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget.

CS/AMT

Bilag

Brugerundersøgelse af madaffald, 2018

Punkt 326: Orientering om byens grønne regnskab 2017

01.02.25-P05-2-18

Resume

Frederiksberg Kommune udarbejder hvert år et grønt regnskab for byen og et for kommunen som virksomhed. Her præsenteres resultaterne af byens grønne regnskab. Regnskabet viser status og udvikling for en række miljøindikatorer. Regnskabet dækker alle byens borgere, virksomheder, kommunale og statslige institutioner indenfor kommunegrænsen, og er dermed et billede på hele byens udvikling. CO₂-udledningen i perioden 2005-2017 er faldet med næsten 232.000 ton CO₂ svarende til 50 %. Dermed er kommunens reduktionsmål for 2020 opnået 3 år før tid og det er sandsynligt at CO₂-udledningen vil være tilsvarende eller lavere frem mod 2020.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om byens grønne regnskab 2017 til efterretning.

Udvalget anmodede om en orientering vedr. andre byers udvikling.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,
at orientering om byens grønne regnskab 2017 tages til efterretning.

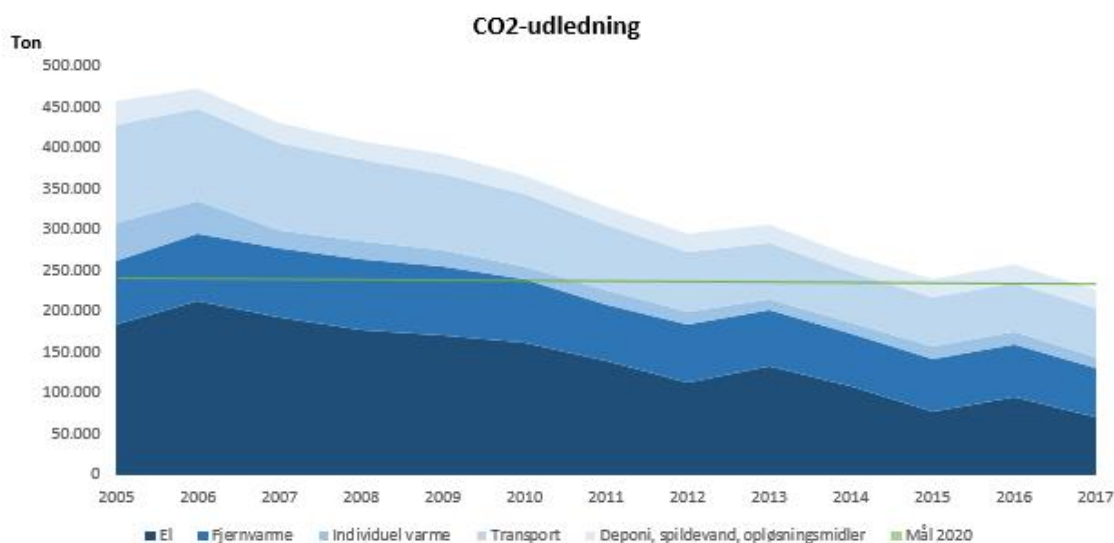
Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune offentliggjorde i november 2004 for første gang et grønt regnskab for kommunen som geografisk område, kaldet Byens grønne regnskab. Siden da har Frederiksberg Kommune hvert år udarbejdet byens grønne regnskab. Regnskabet viser den årlige status og udvikling for en række miljøindikatorer. Regnskabet dækker alle byens borgere, virksomheder, kommunale og statslige institutioner indenfor kommunegrænsen, og er dermed et billede på hele byens udvikling.

CO₂-udledningen

I Frederiksberg Kommunes strategiske energiplan vedtog kommunalbestyrelsen i december 2013, at CO₂-udledningen på Frederiksberg skal reduceres med 50 % i 2020 og med 85 % i 2030 i forhold til 2005. I 2035 skal Frederiksberg være CO₂ neutral.

Frederiksberg bys samlede CO₂-udledning er i 2017 beregnet til 226.099 ton. CO₂-udledningen i perioden 2005-2017 er faldet med næsten 232.000 ton CO₂ svarende til en reduktion på 50 %. Dermed er kommunens reduktionsmål for 2020 opnået 3 år før tid og det er sandsynligt at CO₂-udledningen vil være tilsvarende eller lavere frem mod 2020.



Reduktionerne siden 2005 kommer fra en række forskellige kilder. For det første er energiforbruget pr. indbygger faldet væsentligt og vedvarende energi i el og fjernvarme er steget mærkbart, ligesom udviklingen fra transportområdet også har været positiv.

Fra 2016 til 2017 kan man se, at udledningen er faldet med næsten 12%. Faldet skyldes især en reduktion i CO₂-udledningen fra elforbruget, som følge af at 2016 var et mindre godt vindår, mens 2017 var et gennemsnitligt vindår.

Beregnes CO₂-udledningen pr. indbygger på Frederiksberg, har der fra 2005 til 2017 været et fald på 56%. CO₂-udledningen pr. indbygger er i perioden 2016-2017 reduceret fra 2,5 ton CO₂ til 2,2 ton CO₂, og er dermed det laveste nogensinde.

For at støtte en øget produktion af vedvarende energi, har Frederiksberg Energi A/S investeret i seks vindmøller. To står i St. Røttinge ved Næstved og fire står i Rødby Fjord-området på Lolland. I 2017 producerede møllerne 70 GWh og betyder, at CO₂-udledningen fra elforbruget er reduceret fra 71.181 ton CO₂ til 56.652 ton korrigeret.

Angående brændselsfordelingen og forskellige vedvarende energikilder, så er der på nationalt og regionalt plan en omstilling igang, hvor man ønsker at udfase fossile energikilder som kul, olie og naturgas til fordel for vedvarende energikilder. En stor del af omstillingen af elsystemet er baseret på vindmøller og til dels solceller, mens omstillingen i fjernvarmesystemet i høj grad er sket ved, at de centrale kulbaserede kraftvarmewærker er afløst af biomasseværker. Frederiksberg Kommune har i den strategiske energiplan i 2013 fastsat en række pejlemærker og principper for den ønskede udvikling af energisystemet og her er et af principperne at sikre "Miljømæssig bæredygtighed og ressourcebevarelse i valg af teknologier", hvor "løsningernes klimaeffekt skal prioriteres, men balanceres i forhold til bæredygtigheden på andre områder". Særligt for biomasse er dette vigtigt. Gennem de fælleskommunale transmissionsselskaber er der sat krav til, at biomassen overholder brancheaftalen for bæredygtig biomasse. Biomasse er fortsat den vedvarende energikilde, der kan konkurrere med fossile brændsler, men gennem Centralkommunernes Transmissionsselskab arbejder Frederiksberg Kommune for, at sikre at andre vedvarende energilder, som eksempelvis store varmepumper, geotermi eller solvarme, bliver de foretrukne valg i den fremtidige periode.

Elforbrug

Elforbruget svinger generelt med et par procent fra år til år. Samlet set er forbruget faldet med 6,6 % siden 2005, mens forbruget pr. borger er reduceret med næsten 18 %. Boligerne står for 41 % af elforbruget, mens de resterende 59 % er fordelt mellem industri, handel/service og de offentlige institutioner.

Fjernvarmeforbrug

Næsten alle ejendomme på Frederiksberg bliver i dag opvarmet med fjernvarme. Fjernvarmen på Frederiksberg kommer fra kraftvarme, hvor fjernvarmen produceres sammen med el og produceres på affald, naturgas og biomasse. Det gør, at CO₂-udledningen og miljøbelastningen fra fjernvarme er forholdsvis lille i forhold til mange andre opvarmningsformer.

Fjernvarmeforbruget er gennem de sidste 10 år steget med ca. 5 % (graddagekorrigeret). Stigningen i forbruget hænger sammen med, at tilslutningsprocenten for fjernvarme er steget, så den nu er over 99 %. Beregnes fjernvarmeforbruget pr. m² er forbruget på Frederiksberg konstant på 121 kWh/m². På Frederiksberg blev ca. 79 % af fjernvarmen brugt i boliger, 13 % i offentlige bygninger og 8 % i handel/erhverv i 2017.

Affald

Affaldsmængderne er totalt set steget fra 33.835 ton i 2008 til 37.483 ton i 2017. Stigningen skyldes i høj grad en øget mængde byggeaffald, der er afleveret på genbrugsstationen. Mængderne til forbrænding er faldet en lille smule i forhold til 2008, mens affald til genanvendelse er steget med det dobbelte. Fra 2016 til 2017 faldt den samlede mængde affald med mere end 2000 ton.

Støj og luft

Luftforurening måles på målestationen på H.C. Andersens Boulevard. Her ses, at der for NO₂ fortsat sker en overskridelse af EU's grænseværdier. Ifølge DCE - Nationalt center for miljø og energi er den væsentligste årsag til dette en ændring af vejbanerne ud for målestationen. Samme kilde forventer, at koncentrationen vil falde fremover - til dels som en del af den generelle faldende tendens og til dels på grund af, at man fra nationalt plan har valgt at tilbageføre målestationen til den tidligere afstand til vejbanerne.

Mængden af partikler er under grænseværdierne, men dog fortsat høje og til gene for folkesundheden. Dog skal de understreges, at målestationen er blandt Danmarks mest forurenede gader, og dermed ikke er repræsentativ for den generelle situation på Frederiksberg. Der findes dog ikke faste målestationer på Frederiksberg, der kan bruges som erstatning.

I 2017 er der blevet gennemført en støjkortlægning på Frederiksberg. Kortlægningen er baseret på modelberegninger ud fra trafiktællinger, vejbredder, gennemsnitshastigheder, bidrag fra banestøj mv. Kortlægningen viser, at 42% af boligerne på Frederiksberg er udsat for et støjniveau på 58 db(A) eller over, og de er dermed støjbelastede. Heraf er 10% eller 5.703 af det samlet antal boliger stærkt støjbelastede.

Vandforbrug

I 2017 var det samlede vandforbrug i boligerne 14.385 m³ pr. dag. Det svarer til et dagligt forbrug på 110 liter pr. person/dag.

Over de sidste 10 år er totalforbruget faldet med 3,28 % på trods af en tilvækst i indbyggertallet på omkring 10.000 personer.

By- og Miljøområdets vurdering:

By- og Miljøområdet vurderer, at byens grønne regnskab er udarbejdet på et forsvarligt grundlag i forhold til det datamateriale, der er tilgængeligt på de enkelte områder, og dermed er så retvisende som muligt i forhold til den reelle udvikling. Den overordnede positive udvikling i byens grønne regnskab, samtidig med at Frederiksberg er en kommune i vækst, støtter op om Frederiksbergstrategiens visioner på området.

Økonomi

Ingen.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget

CS/TN

Bilag

Rapport byens grønne regnskab 2017

Punkt 327: Orientering om kommunens grønne regnskab 2017

01.02.25-P05-1-18

Resume

Frederiksberg Kommune udarbejder hvert år et grønt regnskab for kommunen som virksomhed og et for byen. I denne sag præsenteres resultaterne af kommunens grønne regnskab, som viser udviklingen indenfor CO₂-udledning og ressourceforbrug. Kommunens CO₂-udledning er reduceret for 9 år i træk og totalt er udledningen reduceret med næsten 25% i forhold til 2007. Som noget nyt rapporteres fra 2017 om kommunens indkøb af økologiske fødevarer og kommunens køretøjer.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om kommunens grønne regnskab 2017 til efterretning.

Udvalget anmodede om en orientering om baggrunden for elforbruget og tjenestekørslen det seneste år.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at orientering om kommunens grønne regnskab 2017 tages til efterretning.

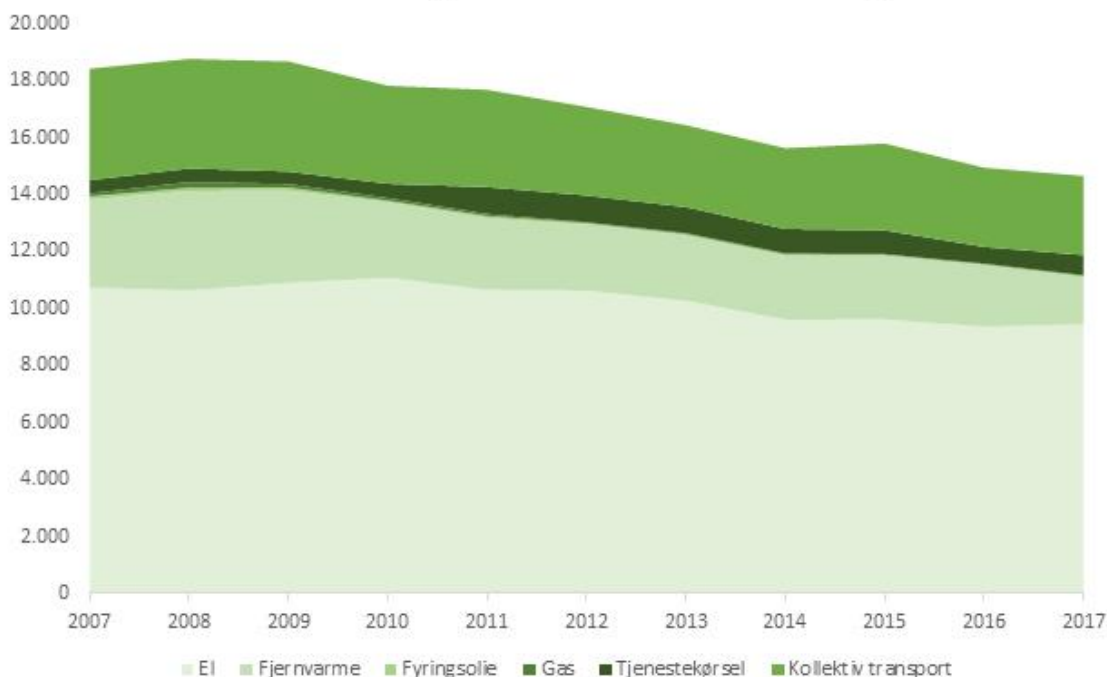
Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune udarbejder hvert år et grønt regnskab for kommunen som virksomhed, som viser udviklingen indenfor CO₂-udledning og ressourceforbrug. Frederiksberg Kommune har siden 2009 haft en klimakommuneaftale med Danmarks Naturfredningsforening. Med aftalen forpligter kommunerne sig til at reducere egen CO₂-udledning med minimum 2 % årligt. I 2013 blev aftalen forlænget til 2020 og Frederiksberg valgte at være ambitiøs med en målsætning på 3 % årligt reduktion.

For at opfylde kommunens miljømål og -forpligtelser anvendes en bred vifte af initiativer. I 2012 opstartede kommunens miljøambassadørnetværk for alle kommunens institutioner og ejendomme, som sørger for, at der hver dag bliver holdt øje med energi- og vandforbruget samt sorteret affald. Ved nybyggerier og større renoveringer tænkes miljøhensyn ind, og Frederiksberg Kommune har som de første i Danmark, opført en skolebygning, der lever op til DGNB bæredygtighedskravene. Erfaringerne med DGNB skal være med til at sikre, at bygninger og byområder fremover i endnu højere grad lever op til en række miljømæssige, sociale og økonomiske standarder. Desuden er en indsats opstartet for at sikre en omstilling af kommunens køretøjer til elbiler.

I 2017 har Frederiksberg Kommune sænket sin CO₂-udledning for niende år i træk. Fra 2016 til 2017 blev den reduceret med 2,1%. Reduktionerne fortsætter dermed, men er mindre end Frederiksberg Kommunes mere ambitiøse mål om 3% årlig reduktion. Siden 2007, hvor det første regnskab er fra, er den samlede CO₂-udledning faldet med 24,5%.

Frederiksberg Kommunes CO₂-udledning



Elforbruget

Elforbruget står for størstedelen af CO₂-udledningen. Det fordeler sig på kommunale bygninger og gadebelysning. I 2017 steg elforbruget i kommunens bygninger og anlæg med næsten 215.000 kWh svarende til 1,6%. Til gengæld faldt forbruget til vejbelysning og den samlede stigning i elforbrug blev samlet omkring 1%.

Det samlede elforbrug er reduceret med 13% siden 2009 samtidig med at kommunen har fået flere brugere af de kommunale services i takt med befolkningstilvæksten, og samtidig har fået mere strømforbrugende udstyr.

Drivkræfterne bag den positive udvikling er energirenovering af bygningerne, indsatsen for at reducere energiforbruget i driften af bygninger og institutioner, Miljøambassadørordningen og mere energirigtig vejbelysning. Det vurderes, at der fortsat er et stort potentiale for yderligere elbesparelser.

Fjernvarme

Fjernvarmeforbruget svinger fra år til år, selvom forbruget graddage-korrigeres, men der er en tendens til et svagt faldende forbrug.

I 2017 var forbruget på 22.987.954 kWh, hvilket svarer til en CO₂-udledning på 1.885 tons CO₂. Fra 2016 til 2017 er der sket et fald i fjernvarmeforbruget på 1% og i CO₂-udledningen fra fjernvarmeforbruget på 12%.

Der er endnu store potentialer for at opnå varmebesparelser i bygningerne, både gennem adfærd, drift af varme- og ventilationsanlæg og ved efterisolering. Frederiksberg Kommune vil arbejde med intern energirenovering i kombination med vedligeholdelse af kommunens egne ejendomme, og miljøambassadørerne vil være med til at sikre yderligere besparelser.

Transport

Transportområdet udleder ca. 24% af CO₂ udledningen fra kommunens aktiviteter. De kommunale transportaktiviteter, der er opgjort er kollektiv transport, kørsel i kommunale køretøjer, taxa og som noget nyt i 2017 også udledning fra medarbejderes kørsel i egen bil i tjenesten.

Movia leverer data på udledning fra kollektiv transport og de viser, at CO₂-udledningen fra busser og flextrafik på Frederiksberg er reduceret med 27,8% fra 2008 til 2017. Fra 2016 til 2017 faldt CO₂-udledningen dog kun med 0,1%.

Dette er forventeligt, da ændringer i udledningen fra kollektiv transport typisk ændres ved genudbud af buslinjer.

Tjenestekørsel

Tjenestekørsel dækker over tjenestebiler, renovationskørsel, vinterkørsel og taxakørsel samt fra 2017 også tjenestekørsel i egen bil. Tjenestekørsel står for samlet 5 % af CO₂-udledningen og er steget fra 2016 til 2017. CO₂-udledningen fra kørsel i kommunens egne køretøjer er den største kilde og beregnes ud fra brændstofforbruget. Da en stor andel af forbruget tankes fra centrale tankanlæg, er der en del usikkerhed omkring forbrugstidspunktet sammenlignet med påfyldningstidspunktet. Dette kan give anledning til usikkerheder i det enkelte år.

Vand

Vandforbruget har været meget svingende siden forbruget første gang blev opgjort i 2005. I perioden 2011-2015 har vandforbruget været stigende, men i 2016 og igen i 2017 er det reduceret. I 2017 er forbruget reduceret med 3% i forhold til 2016 og er i alt 163.090 m³.

Frederiksberg Svømmehal står alene for 30 % af vandforbruget i Frederiksberg Kommunes ejendomme og institutioner. Der er et potentiale for at hente yderligere vandbesparelser hjem både gennem adfærd og gennem vandbesparende installationer.

Grønne indkøb

For første gang rapporteres på udvalgte områder under grønne indkøb.

Økologiandelen er opgjort for Frederiksberg Kommunes daginstitutioner, ældrepleje, frugtordningen og rådhusets kantine. I 2017 var 79% af fødevarerne i daginstitutionerne økologiske. Målsætningen på 75% i 2020 er dermed allerede nået.

Andelen af økologiske fødevarer på plejecentrene var i 2017 51%. Det er dermed på vej mod målet om at nå 60% i 2020.

Andelen af økologisk mad serveret i rådhusets kantine var i 2017 66%. Kravet om 60%-90% økologi er dermed overholdt. Andelen af økologisk frugt i frugtordningen i Frederiksberg Kommune var i 2017 32%.

Fra 2017 rapporteres der også årligt om Frederiksberg Kommunes køretøjsflåde. Formålet er at følge med i udviklingen i drivmidlerne i kommunens vognpark, fordi kommunen har en ambition om at udfase dieslbiler og indfase elbiler.

Andelen af dieslbiler ved udgangen af 2017 på 70%, mens andelen af elbiler og plug-in hybrider var 18 %. I 2017 blev handlingsplan for omstilling til elbiler opstartet og frem mod 2020 vil alle mindre person- og varebiler blive omstillet til elbiler, hvilket vil have en positiv effekt på CO₂-udledningen fra tjenestekørslen. Samtidig fortsætter omstillingen af renovationskøretøjer til el.

By- og Miljøområdet vurderer

By- og Miljøområdet vurderer, at kommunens grønne regnskab for 2017 giver det bedst mulige overblik over udviklingen for kommunen som virksomhed. Regnskabet viser, at der fortsat er en positiv udvikling i kommunen og at det siden 2008 er lykkedes at reducere CO₂-udledningen hvert år. I 2017 lykkedes det dog ikke at opnå den målsatte CO₂ årlige CO₂-reduktion på 3%. Resultatet viser, at der fortsat er behov og potentiale for at opnå besparelser indenfor el, varme, transport og vand.

Indsatsen på området og resultaterne i kommunens grønne regnskab understøtter visionerne i Frederiksbergstrategien om Klimaby for fremtiden.

Økonomi

Ingen

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget

CS/TN

Bilag

Rapport kommunens grønne regnskab 2017

Punkt 328: Orientering vedrørende igangværende og kommende anlægsarbejder med væsentlige konsekvenser for trafikafviklingen

05.12.10-A00-1-18

Resume

I efteråret 2018 er der flere igangsatte og planlagte anlægsarbejder, som har væsentlig indflydelse på trafikafviklingen på Frederiksberg. Dette vil medføre forringet fremkommelighed på flere af de større trafikveje. Der er derfor foretaget en tidsforskyning af henholdsvis anlægsafslutningen og anlægsstart på de projekter med størst påvirkning på trafikafviklingen på Frederiksberg.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen vedrørende igangværende og kommende anlægsarbejder med væsentlig konsekvens for trafikafviklingen til efterretning.

Indstilling

By- og Miljøområdet instiller, at orienteringen vedrørende igangværende og kommende anlægsarbejder med væsentlig konsekvens for trafikafviklingen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Der er igangsat og planlagt flere anlægsarbejder, som vil have væsentlig indflydelse på trafikafviklingen på Frederiksberg, særligt i perioden 1. oktober - 31. december 2018.

De væsentligste igangsatte anlægsarbejder er;

- Fjernvarme-renovering på Roskildevej, som pågår frem til 13. december 2018.
- Skybrudssikring og udskiftning af værn på Dalgas Boulevard, som pågår frem til 31. december 2018.
- Etablering af cykelsti på Howitzvej, som pågår frem til 31. december 2018.

Herudover er der følgende planlagte anlægsarbejder;

- Skybrudssikring på Nylandsvej (mellem Nordre Fasanvej og Dalgas Boulevard), som pågår i perioden 1. oktober 2018 til 15. februar 2019.
- Skybrudssikring af Peter Bangs Vej, etape 1, som planlagt starter op den 1. oktober 2018 og forventes afsluttet den 27. september 2019.

Ovenstående anlægsarbejder medfører ensretning af biltrafikken i anlægsperioden, hvilket giver væsentlige trafikafviklingsproblemer på Frederiksberg (se bilagte oversigtskort). Det er særligt morgenmyldretiden, der er en udfordring, samt trafikafviklingen i krydsene Nordre Fasanvej-Smallegade og Nordre Fasanvej-Finsensvej. Forvaltningen har derfor, i samarbejde med Frederiksberg Forsyning, fået fremrykket anlægsafslutningen på Roskildevej til medio november og udskudt anlægsstart på Peter Bangs Vej til marts 2019 (indgår i revision af skybrudspakken, som By- og Miljøudvalget orienteres om på mødet den 29. oktober 2018).

By- og Miljørådets vurdering

De igangsatte og planlagte anlægsarbejder i efteråret 2018 vil have væsentlig negativ indflydelse på trafikafviklingen, hvis de alle blev udført i samme periode. Det har derfor været nødvendigt at fremskynde fjernvarmerenoveringen på Roskildevej og udskyde anlægsstart på Peter Bangs Vej for hermed at minimere trafikafviklingsproblemerne.

Økonomi

Ingen.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
JBS/CGM

Bilag

Ensretninger på Frederiksberg 2018-2019

Punkt 329: Orientering om status på proces med optagelse af private fællesveje som offentlige veje

05.02.20-G01-6-18

Resume

By- og Miljøområdet orienterer om status på den igangværende proces med optagelse af private fællesveje i den vestlige del af kommunen som offentlige veje samt på processen med optagelse af de resterende private fællesveje og vejstykker i den østlige del af kommunen som offentlige veje. Udvalget skal tage orienteringen til efterretning.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om status på processen med optagelse af private fællesveje som offentlige veje til efterretning.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at orienteringen om status på processen med optagelse af private fællesveje som offentlige veje tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen og By- og Miljøudvalget har i henholdsvis 2008 og 2015 truffet beslutning om en proces med optagelse af de private fællesveje i kommunen som offentlige veje. Beslutningen fra 2008 gjaldt de private fællesveje i den østlige del af kommunen (delt ved Nordre- og Søndre Fasanvej), og beslutningen i 2015 gjaldt den vestlige del af kommunen og skete i forbindelse med udvidelsen af parkeringszonen til også at omfatte den vestlige del af kommunen. Begrundelse for at overtage de private fællesveje som offentlige veje er et ønske om, at parkeringszonens bestemmelser bliver gældende for alle veje i parkeringszonen, således at der sikres ensartede regler for parkering i hele zonen. De private fællesveje er ikke en del af parkeringszonen, da kommunen ikke kan opkræve betaling på disse veje.

Proces med optagelse som offentlig vej i den østlige del af kommunen

Processen med optagelse af private fællesveje som offentlige veje i den østlige del af kommunen er gennemført. På nuværende tidspunkt er der fortsat registreret 10 private fællesveje og vejstykker i denne del af kommunen. Fire af disse har været registreret med forkert vejstatus, og har derfor ikke været en del af den hidtidige optagelsesproces, og de forelægges derfor udvalget i en beslutningssag, der følger denne sag. Det drejer sig om følgende fire vejstykker:

- Bomhoffs Have, matr.nr. 21a og 21c
- Holger Danskes Vej 27a-29b
- P. Andersens Vej, matr.nr. 46y og 46ad
- Passagen Smallegade 38b-40b - Howitzvej 55a-57

Derudover er der nogle private fællesveje, der har været en del af optagelsesprocessen, men som ikke er optaget som offentlige veje af forskellige grunde. Disse veje er:

- Chr. Winthers Vej, matr.nr. 45db: Den 28. maj 2018 godkendte By- og Miljøudvalget forslag om, at der gennemføres en høring af de tilgrænsende grundejere med henblik på optagelse og udskillelse som offentlig vej i matriklen.
- Falkonergårdsvej: Vejen er ikke optaget som offentlig vej, da grundejerne har gjort vedvarende indsigelser mod en optagelse som offentlig vej. Sagen forelægges derfor udvalget i en beslutningssag, der følger denne sag.
- Haveselskabetsvej, matr.nr. 25l: Den 28. oktober 2013 besluttede By- og Miljøudvalget, at vejstykket på matr.nr. 25l og 25a ikke blev optaget som offentlig vej, men kunne nedlægges som vejareal. Dette er sket for matr.nr. 25a, men ikke for 25l. Forvaltningen følger op på denne proces, hvad angår matr.nr. 25l.
- Porcelænshaven, vejareal til Rosenvillaen matr.nr. 26dp: Den 10. november 2014 frafaldt forvaltningen beslutningen om optagelse af adgangsvejen til 26dp, da vejen alene fungerer som adgangsvej for den pågældende matrikel og ikke vurderes at have nogen trafikal betydning af offentlig interesse.
- Solbjerg Plads, matr.nr. 11bh, 238 og 239d: Der er fortsat planer om en optagelse af vejen som offentlig vej. Optagelsesprocessen er dog sat i bero på grund af planlagt byggeri.
- Sylows Alle, matr.nr. 59y: Der er fortsat planer om en optagelse som offentlig vej. Der skal dog inden en optagelse kan gennemføres tages stilling til vejens udformning og grænse mellem offentlig og privat areal.

Der er vedlagt et kortbilag og et billede fra Street View for samtlige veje.

Proces med optagelse som offentlig vej i den vestlige del af kommunen

I forbindelse med udvidelsen af parkeringszonen til den vestlige del af kommunen i 2015 besluttede By- og Miljøudvalget, at de private fællesveje, hvor der var et flertal for en optagelse, optages som offentlige veje.

Beslutningen var baseret på en interessetilkendegivelse, der var gennemført blandt grundejerne på de private fællesveje om, hvorvidt man ønskede, at vejen 1) fortsatte som privat fællesvej 2) fortsatte som privat fællesvej med privat parkeringsordning eller 3) blev optaget som offentlig vej.

Aktualiseret af processen med optagelse som offentlig vej, har forvaltningen fået udarbejdet tilstandsrapporter for alle vejene. De veje, hvor der er konstateret et behov for istandsættelse, istandsættes forud for en optagelse som offentlig vej. Det bemærkes, at kommunen som vejmyndighed har tilsynspligt på de private fællesveje, og kan igangsætte en istandsættelse af en vej, hvis grundejerne ikke selv har vedligeholdt vejen på en måde, så den er i god og forsvarlig stand i forhold til færdslen, som de er forpligtiget til efter privatvejsloven. Istandsættelsen sker uagtet, om vejen skal optages som offentlig vej, idet der er tale om en særskilt proces, der dog er aktualiseret af spørgsmålet om vejstatus.

Status på proces med optagelse som offentlig vej og istandsættelse i vest i hovedtræk:

- 13 veje er optaget som offentlig veje: Azaleavej, Blytsvej, Eversvej, Fuglebakkevej 101-107 og 86-92, H.V. Nyholms Vej, Lindevangs Allé 3-15A, Mathilde Fibigers Vej, Nordre Fasanvej 33B-37B, Nordre Fasanvej 199-203, Normasvej, Pelargonievej, Spurveskjul og V.E. Gamborgs Vej.

Herudover skal yderligere 13 veje optages som offentlige veje. Optagelsen af Fuglebakke kvarteret (Drosselvej, Duevej, Egernvej, Fuglebakkevej, Fuglebo, Godthåbsvænget, Kristian Zahrtmanns Plads, Mariendalsvej, Solsortvej, Ternevej og Vagtelvej) har afventet færdiggørelsen af istandsættelsesarbejderne på Duevej. Dette arbejde er nu tilendebragt og arbejdet afleveret. Derudover optages Moltkesvej 4-24 og 3-25 og Peter Bangs Vej 139-153. Sidstnævnte dog først, når vejen er istandsat, hvilket afventer byggeriet ved KB.

- 19 veje ønsker at fortsætte som private fællesveje: Betty Nansens Allé, C.F. Richs Vej 101A-103, Edvard Glæsels Vej, Finsensvej 4-6D, Frederiksvej, Fru Gyllembourgs Vej, Johs. V. Jensens Alle, Kongens Kvarteret (Arveprinsensvej, Dronningensvej, Kongens Tværvej, Kongensvej, Kronprinsensvej (øst for den grønne sti)), Mathildevej, Nimbusparken, Oscar Ellingers Vej, Rostrupsvej, Storchsvej, Tesdorfsvej 48A-50 og Tesdorfsvej 58-90 og 83-49. Derudover besluttede By- og Miljøudvalget den 1. juni. 2015, at Roskildevej 56A-58B ikke optages som offentlig vej, idet der var lige mange stemmer for en optagelse som offentlig vej, som der var for, at vejen fortsatte som privat fællesvej.
- 11 veje mangler en endelig interessetilkendegivelse, idet forvaltningen aldrig har modtaget en tilkendegivelse, eller at de tilgrænsende grundejere har ønsket en genbehandling af spørgsmålet: Den Hvide By (Broderskabsvej, Folkets Allé, Frihedsvej, Jyllandsvej 24-38 og 23-25, Jyllandsvej (ud for Kronprinsensvej 57 og 59), Kronprinsensvej (vest for den grønne sti) og Lighedsvej), Grøndalsvej, N. Dalhoffs Vej, Rådmand Steins Allé 21-45 og Seedorffs Vænge 2-6.
- 21 veje er istandsat: Blytsvej, Eversvej, Fuglebakkevej 101-107 og 86-92, Fuglebakke kvarteret (Drosselvej, Duevej, Egernvej, Fuglebakkevej, Fuglebo, Godthåbsvænget, Kristian Zahrtmanns Plads, Mariendalsvej, Solsortvej, Ternevej og Vagtelvej), H.V. Nyholms Vej, Mathilde Fibigers Vej, Nordre Fasanvej 33B-37B, Nordre Fasanvej 199-203, Oscar Ellingers Vej, Rådmand Steins Alle 21-45, Spurveskjul og V.E. Gamborgs Vej.
- 21 veje skal istandsættes: Den Hvide By (Broderskabsvej, Folkets Alle, Frihedsvej, Jyllandsvej 24-38 og 23-25, Jyllandsvej (ud for Kronprinsensvej 57 og 59), Kronprinsensvej (vest for den grønne sti), Lighedsvej), Edvard Glæsels Vej, Finsensvej 4-6D, Frederiksvej, Frederiksvej matr. 4bv og 37v, Fru Gyllembourgs Vej, Kongens Kvarteret (Arveprinsensvej, Dronningensvej, Kongens Tværvej, Kongensvej, Kronprinsensvej (øst for den grønne sti)), Mathildevej, Nimbusparken, O.V. Kjettinges Alle 8-10A og Tesdorfsvej 48A-50.
- 7 veje er der ikke taget stilling til i forhold til fremtidig vejstatus, og disse forelægges derfor udvalget i en beslutningssag, der følger denne sag. Der drejer sig om vejene: Dalgas Have matr.nr. 6ds og 6rf, Frederiksvej matr.nr. 4bv og 37v, Frederiksvej matr.nr. 27ak og 4aq, Magnoliavej matr.nr. 45di, Nylandsvej matr.nr. 10bu og 26ep, Oswald Helmuths Vej matr.nr. 8x og 8e og Rådmand Steins Allé matr.nr. 41ez.

Ligeledes forlægges O.V. Kjettinges Alle 8-10A udvalget sammen med ovenstående veje i forhold til fremtidig vejstatus. Forvaltningen har tidligere bedt grundejerne om en interessetilkendegivelse i forhold til fremtidig vejstatus, men har endnu ikke modtaget en tilkendegivelse. Imidlertid har vejen karakter af en intern adgangsvej, hvorfor den forelægges udvalget.

Derudover besluttede udvalget den 28. maj 2018, at Dirch Passers Alle, matr.nr. 7at og 8e udskilles som offentlig vej og at Stig Lommers Plads del af matr.nr. 7at udskilles som offentlig vej/ plads. Udvalget tog her også stilling til fremtidig vejstatus for Elga Olgas Vej, idet der forelægges et nyt forslag til vejstatus i en beslutningssag, der efterfølger denne.

Økonomi

I overensstemmelse med privatvejslovens § 45 udfører kommunen istandsættelse af private fællesveje for grundejernes regning, når disse ikke har opfyldt deres vedligeholdelsesforpligtelsen efter § 44. Der opkræves i den forbindelse et administrationsgebyr på max. 9% af entreprisen.

Når en vej optages som offentlig vej, overtager kommunen vedligeholdelses- og renholdelsesforpligtigelsen. Der er i budgettet afsat midler til driften af de veje, der optages som offentlige veje

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
SV/SNP

Bilag

Bomhoffs Have matr.nr. 21as og 21c - kortbilag

Bomhoffs Have, matr.nr. 21as og 21c - Street View

Holger Danskes Vej 27a-29b - kortbilag

Holger Danskes Vej 27a-29b - Street View

P. Andersens Vej matr.nr. 46y og 46ad - kortbilag

P. Andersens Vej matr.nr. 46y og 46ad - Street View

Passage Smallegade 38b-40b og Howitzvej 55a-57 - kortbilag

Passage Smallegade 38b-40b - Howitzvej 55a-57 - Street View

Christian Winthers Vej matr.nr. 45db - kortbilag

Christian Winthers Vej, matr.nr. 45db - Street View

Falkonergårdsvej matr.nr. 58ø - kortbilag

Falkonergårdsvej matr.nr. 58ø - Street View

Haveselskabetsvej matr.nr. 25l - kortbilag

Haveselskabetsvej, matr.nr. 25l - Street View

Porcelæns haven vejareal til Rosenvillaen matr.nr. 26dp - kortbilag

Porcelæns haven, vejarealet til Rosenvillaen matr.nr 26dp - Street View

Solbjerg Plads matr.nr. 11bh, 238 og 239d - kortbilag

Solbjerg Plads, matr.nr. 11bh, 238 og 239d - Street View

Sylows Alle matr.nr. 59y - kortbilag

Sylows Alle, matr.nr. 59y - Street View

Statusoversigt Vest

Punkt 330: Orientering om integrationspolitisk redegørelse

15.40.00-A00-3-17

Resume

I Budget 2018 var alle partier enige om at afsætte 0,3 mio. kr. til udarbejdelse af en integrationspolitisk redegørelse. Som opfølgning herpå er der udarbejdet en databaseret, integrationspolitisk redegørelse med udgangspunkt i uddannelse og beskæftigelse. Redegørelsen giver med dette udgangspunkt en bred oversigt over integrationen på Frederiksberg og indgår i udarbejdelsen af en ny integrationspolitik for Frederiksberg Kommune, der forelægges i efteråret 2018. Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget har den 17. september godkendt den integrationspolitiske redegørelse med henblik på orientering i relevante udvalg og efterfølgende drøftelse blandt relevante udvalg på møde den 5. november som led i møderækken. Den integrationspolitiske redegørelse fremlægges til orientering med denne sag.

Beslutning

By- og Miljøudvalget drøftede den integrationspolitiske redegørelse.

Indstilling

Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget indstiller, at udvalget drøfter den integrationspolitiske redegørelse med henblik på efterfølgende drøftelse blandt relevante udvalg, herunder med bemærkninger fra udvalgene, på møde den 5. november 2018 som led i møderækken, jf. konstitueringsaftalen.

Sagsfremstilling

Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget har den 17. september godkendt den integrationspolitiske redegørelse med henblik på orientering og efterfølgende drøftelse blandt relevante udvalg på møde den 5. november som led i møderækken. Den integrationspolitiske redegørelse forelægges med denne sag til orientering i udvalget.

Oprindelig sagsfremstilling

I Budget 2018 var alle partier enige om at afsætte 0,3 mio. kr. til udarbejdelse af en integrationspolitisk redegørelse. Af budgetaftalen fremgår følgende:

Partierne forventer, at borgere med indvandrers- eller flygtningebaggrund indgår i samfundet som aktive medborgere. Et vigtigt element er at sikre og fastholde uddannelse og job for alle. Det forudsætter blandt andet kendskab til dansk som sprog, en god opvækst for børnene, fælles værdier og lyst og vilje til deltagelse i arbejds- og samfundslivets mange aktiviteter på lige fod med alle andre. Partierne afsætter 0,3 mio. kr. til at udarbejde en integrationspolitisk redegørelse, som på tværs af sektorer og på tværs af byen fortsat skal sætte fokus på at skabe de bedste rammer for integration i forhold til lokalsamfund, sprog, uddannelse og job.

Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget har ansvaret for den Integrationspolitiske redegørelse med fokus på beskæftigelse og uddannelse.

Integration i nationalt perspektiv

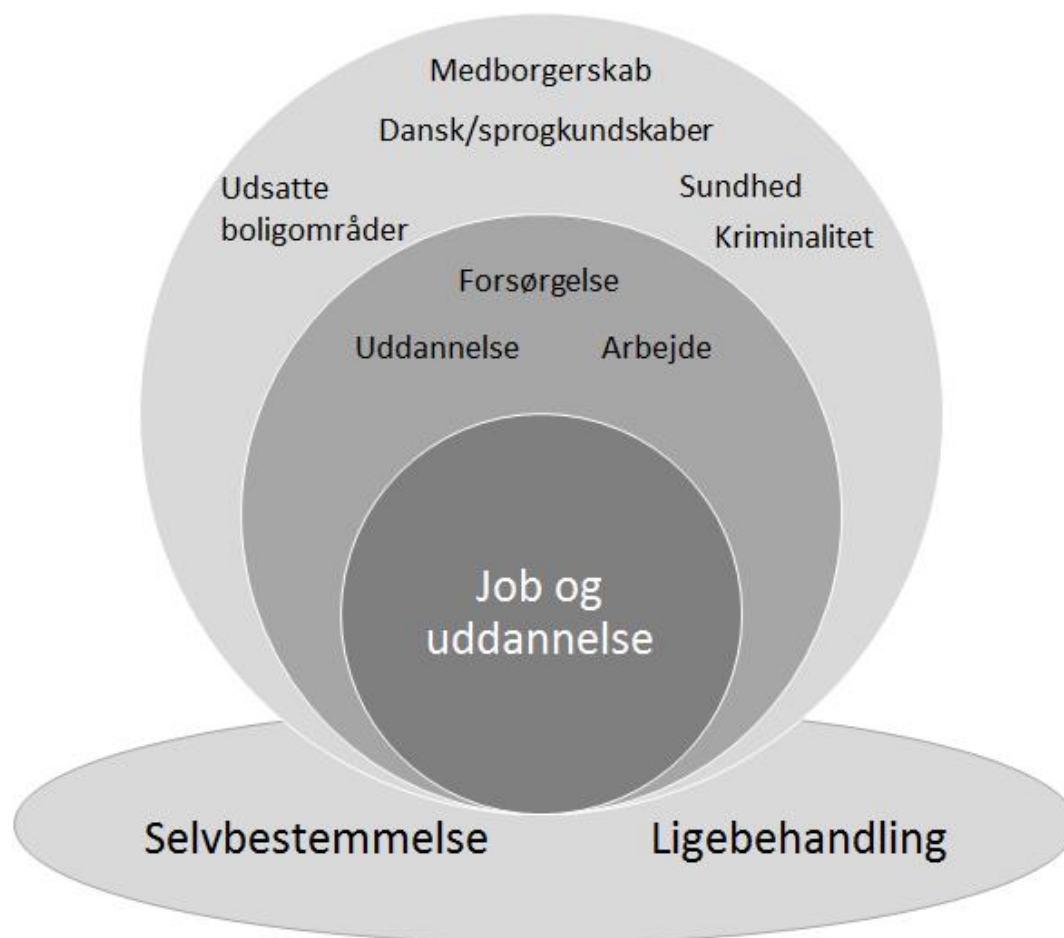
Det nationale fokus på integrationsområdet har gennem en årrække kredset om beskæftigelse og uddannelse som vejen til integration. Der er blevet indgået tre-partsaftale med arbejdsmarkedets parter om fokusering på beskæftigelse og med blandt andet etablering af Integrationsgrunduddannelsen (IGU) ligesom to-partsaftalen med kommunerne har et intensiveret fokus på en tidlig og målrettet indsats på beskæftigelsesområdet. Konkret har regeringen desuden en ambition om, at hver anden nyankommen flygtning skal i beskæftigelse efter tre år i Danmark. I KLs integrationsudspil fra juni 2018 er beskæftigelse og uddannelse ligeledes omdrejningspunktet for anbefalingerne på integrationsområdet.

Integrationspolitisk redegørelse

I Frederiksberg Kommune arbejdes der på mange forskellige måder med integration. Med den integrationspolitiske redegørelse er der med afsæt i et beskæftigelses- og uddannelsesperspektiv udarbejdet et samlet, databaseret overblik på tværs af forvaltningen over det integrationsarbejde, som på kort og længere sigt og direkte/indirekte understøtter et beskæftigelses- og uddannelsesperspektiv.

Der er mange faktorer, som har betydning for borgere med anden etnisk baggrund og deres succes på arbejdsmarkedet og i uddannelsessystemet. Redegørelsen er udarbejdet med udgangspunkt i de indikatorer, der er empirisk belæg for, har betydning for borgernes tilknytning til arbejdsmarkedet. Der er således taget udgangspunkt i det nationale integrationsbarometer med ni målsætninger, som i 2012 blev offentliggjort af det daværende Social- og Integrationsministerium.

Der har været nedsat en tværgående arbejdsgruppe i forvaltningen med deltagelse af fagpersoner, der til daglig arbejder med integration. På baggrund af arbejdsgruppens drøftelser, er målsætningerne/temaerne fra integrationsbarometeret blevet suppleret med et yderligere, nemlig sundhed. De ti målsætninger er derefter blevet kategoriseret efter en faglig vurdering af deres betydning for beskæftigelse og uddannelse i nedenstående figur:



Figuren viser job og uddannelse som omdrejningspunktet for den integrationspolitiske redegørelse, hvilende på en platform af selvbestemmelse og ligebehandling, der er det grundlæggende fundament for integration. De øvrige temaer er grafisk prioriteret i 'ringe' efter deres vurderede betydning for job og uddannelse.

Den integrationspolitiske redegørelse er vedlagt som bilag 1.

Indikatorer for målsætningerne

For at skabe et fyldestgørende billede af integrationen på Frederiksberg, foldes de ti temaer ud gennem en række udvalgte indikatorer for hvert tema. Der er tale om en sammenstilling af forskellig typer af data af forskellig karakter og som er opgjort på forskellig vis. De forskellige data er således ikke direkte sammenlignelige, men tegner tilsammen et overordnet billede af integration på Frederiksberg i et uddannelses- og beskæftigelsesperspektiv. Bilag 2 er en oversigt over datakilder og hvor der løbende følges på indikatorerne i eksisterende afrapporteringer og sagsdannelser.

Redegørelsens resultater

De valgte indikatorer viser et generelt billede af, at integrationen på de målbare parametre går godt i sammenligning med det nationale niveau. I forhold til beskæftigelsesfrekvensen ligger Frederiksberg 3 procent-point over landsgennemsnittet, og samtidig er andelen af målgruppen på offentlig forsørgelse på 22 procent (nationalt er det 30 procent). Andelen af 25-39-årige indvandrere og efterkommere med ikke-vestlig baggrund med en videregående uddannelse er 45 procent, hvilket er 13 procentpoint højere end på landsplan.

Der tegner sig således et billede af, at Frederiksberg ligger godt ift. videregående uddannelse, beskæftigelse og forsørgelsesgrundlag. Det vurderes blandt andet at skyldes den målrettede beskæftigelsesindsats med job i fokus og branchepakkeforløb for borgere under integrationsprogrammet og andre steder i beskæftigelsesindsatsen. Det høje uddannelsesniveau kan hænge sammen med de mange videregående uddannelsesinstitutioner på Frederiksberg, antallet af expats, mm.

Opgørelsen af gennemførelse af danskuddannelse senest 5 år efter påbegyndt danskuddannelse gælder borgere på integrationsprogrammet, herunder flygtninge og familiesammenførte til flygtninge og danskere. Frederiksberg har siden 2012 haft en fremgang på 7 procent point, men ligger 13 procentpoint under landsgennemsnittet. Det kan bl.a. skyldes, at familiesammenførte til danskere ikke har samme incitament for at afslutte uddannelsen. Hvad angår flygtninge har der desuden siden 2015 været en målrettet beskæftigelsesindsats (Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget den 23. november 2015, sag 82), hvor beskæftigelsesfremmende muligheder som fx praktikforløb, prioriteres, hvilket i nogle tilfælde kan have som afledt effekt, at gennemførelsen af danskuddannelsen sker sideløbende med tilknytningen til arbejdsmarkedet.

I forhold til valgdeltagelse ligger Frederiksberg en smule over landsgennemsnittet for danskere, indvandrere og efterkommere med hhv. 78,2 procent, 39,6 procent og 44,0 procent på Frederiksberg. Valgdeltagelsen for indvandrere og efterkommere er både på landsplan og på Frederiksberg omkring af halvdelen ift. danskere og således et opmærksomhedspunkt i forhold til demokratisk medborgerskab.

Integration i hverdagen

Integration sker langt overvejende i forvaltningens daglige drift og strækker sig over et helt livsforløb – fra man er barn i daginstitutionerne, over skolegang og uddannelse til beskæftigelse i voksenlivet, i forhold til sundhed og alderdom osv. For nogle borgere med anden etnisk baggrund, kan der i løbet af et livsforløb være behov for særlig opmærksomhed – en særlig støtte – på grund af fx sproglige eller kulturelle barrierer. Det helhedsorienterede perspektiv i hverdagsintegrationen er således vigtig for målet om uddannelse og job.

Hverdagsintegrationen finder sted mange forskellige steder, ofte lokalt, som fx i skoler- og daginstitutioner, i foreningslivet, i Medborgercentret, på bibliotekerne og lokalt i de boligsociale indsatser. Det sker blandt andet gennem indsatser, der understøtter den kommunale kernerdrift i forhold til borgere, der har brug for en ekstra hånd i forskellige dele af livet og hverdagen.

Et eksempel er fritidsguiderne, der guider til fritids- og foreningslivet og derigennem støtter op om integration gennem et aktivt fritidsliv og det brede medborgerskab. Et andet eksempel er Borgerservice to go, der mere smidigt kan hjælpe en borger i forhold til dialog med det offentlige, både om enkle og mere komplekse, tværgående problemstillinger. Eller det kan være brobygning til medborgerskabsunderstøttende netværksaktiviteter, som styrker borgeren i eget – og familiens – liv.

De to eksempler understøtter og ruster på hver sin måde borgeren i hverdagslivet og til, gennem lidt ekstra hjælp, at blive klædt på til at håndtere hverdagens og samfundets mange facetter. Herigennem styrkes integrationen direkte og indirekte generelt og i forhold til uddannelse og beskæftigelse. Det helhedsorienterede perspektiv på integration gennem et livsforløb kan bidrage ind i drøftelserne om udviklingen af den kommende integrationspolitik.

Videre proces

Den integrationspolitiske redegørelse vil indgå i det politisk-strategiske integrationsarbejde på flere måder:

- Redegørelsen indgår i det videre arbejde med udarbejdelsen af en ny integrationspolitik, se sag på Socialudvalget den 30. april 2018 (sag 55).
- I forbindelse med konstitueringen i den nye Kommunalbestyrelse er det aftalt, at Arbejdsmarkeds- og uddannelsesudvalget sikrer koordinerende møder om integration med relevante udvalg 2-4 gange årligt. I forlængelse heraf foreslås det, at relevante udvalg inviteres til fælles drøftelse den 5. november 2018 i møderækken med udgangspunkt i den integrationspolitiske redegørelse.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Nej

Behandling

Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget den 17. september 2018. Til orientering i By- og Miljøudvalget, Børne- og Ungeudvalget, Undervisningsudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget, Socialudvalget, Sundheds- og Forebyggelsesudvalget samt Ældre- og Omsorgsudvalget den 24. september 2018 og i Bolig- og Ejendomsudvalget den 29. oktober 2018.

Historik

Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget, 17. september 2018, pkt. 63:

Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget godkendte,

1. den integrationspolitiske redegørelse,
2. at den integrationspolitiske redegørelse sendes til orientering i alle fagudvalg samt i Integrationsrådet, og
3. at den integrationspolitiske redegørelse efterfølgende drøftes af relevante udvalg, herunder med bemærkninger fra udvalgene, på møde den 5. november 2018 som led i møderækken, jf. konstitueringsaftalen.

Indstilling 17. september 2018, pkt. 63:

Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet indstiller,

1. at den integrationspolitiske redegørelse godkendes,
2. at den integrationspolitiske redegørelse sendes til orientering i alle fagudvalg, og
3. at den integrationspolitiske redegørelse efterfølgende drøftes af relevante udvalg, herunder med bemærkninger fra udvalgene, på møde den 5. november 2018 som led i møderækken, jf. konstitueringsaftalen.

Bilag

Bilag 1 - Udkast til integrationspolitisk redegørelse

Bilag 2 - Kilder til integrationspolitisk redegørelse

Punkt 331: Stillingtagen til fremtidig vejstatus for en række private fællesveje

05.02.20-G01-6-18

Resume

Der er en række mindre vejstykker og enkelte private fællesveje i den østlige del af kommunen, der fortsat ikke er optaget som offentlige veje. Derudover er der en række private fællesveje i den vestlige del af kommunen, der ikke er taget stilling til, hvad angår fremtidig vejstatus. Udvalget skal træffe beslutning om fremtidig vejstatus for disse private fællesveje.

Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Helle Sjelle, Karsten Skowbo-Jensen, Thyge Enevoldsen, Ruben Kidde og Balder Mørk Andersen) vedtog,

1. at Falkonergårdsvej ikke skal optages som offentlig vej,

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

By- og Miljøudvalget vedtog,

2. at de resterende forslag til fremtidig vejstatus for en række private fællesveje godkendes.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt Falkonergårdsvej skal optages som offentlig vej,

2. at de resterende forslag til fremtidig vejstatus for en række private fællesveje godkendes.

Sagsfremstilling

Fremtidig vejstatus for private fællesveje i øst

Der er en række mindre vejstykker og enkelte private fællesveje i den østlige del af kommunen, der på trods af kommunalbestyrelsens beslutning i 2008 om at optage de private fællesveje i den østlige del af kommunen, fortsat ikke er optaget som offentlige veje.

Af disse veje har følgende tre veje ikke været registreret som private fællesveje, og har derfor ikke været en del af optagelsesprocessen. Det drejer sig om kortere private fællesveje, der fungerer som interne adgangsveje for et mindre antal ejendomme. Vejene vurderes ikke at have nogen offentlig interesse, og det indstilles, at disse veje ikke optages som offentlig vej, men forbliver private fællesveje:

- Bomhoffs Have matr.nr. 21as og 21c
- Holger Danskes Vej 27A-29B
- Smallegade 38B-40B - Howitzvej 55A-57

Ligeledes har P. Andersens Vej, matr.nr. 46y og 46ad været registreret med forkert vejstatus, og har derfor ikke været en del af en optagelsesproces. Denne private fællesvej giver adgang til matr.nr. 46bv og 46ca. Den første del af vejen fra Nordre Fasanvej, som udgør matr.nr. 46y, og som er ejet af Frederiksberg Kommune, fungerer som modsatrettet cykelsti, hvoraf man kan køre mod Kilen. Den efterfølgende del af vejen beliggende på matr.nr. 46ad vurderes ikke at være af offentlig interesse, da det primære formål er at give adgang til vandværksgrunden på matr.nr. 46ca. Det indstilles, at den private fællesvej på matr. 46y optages som offentlig vej, men at vejforløbet på matr. 46ad forbliver privat fællesvej.

Derudover har der været varslet optagelse af Falkonergårdsvej som offentlig vej i forlængelse af beslutningen i 2008. Vejen er imidlertid ikke optaget, men sat i bero, da grundejerforeningen har gjort vedvarende indsigelser blandt andet med bemærkning om, at vejen er privat vej og ikke privat fællesvej, at en optagelse vil medføre en stigning i trafikken på vejen og at man vil miste det nære miljø, som er på vejen i dag. Der blev på et møde med formanden for By- og Miljøudvalget og forvaltningen aftalt en proces med grundejerne, hvor forvaltningen træffer afgørelse om fjernelse af skiltningen med privat vej på vejen, og får lavet trafiktællinger før og efter fjernelsen af skiltningen. Dette for at se, om trafikken ændrer sig og for at kunne prøve spørgsmålet om vejstatus ved Vejdirektoratet ved, at grundejerne påklager forvaltningens afgørelse. Denne proces er gennemført, og i sin afgørelse af 3. november 2016 fandt Vejdirektoratet, at kommunen har grundlag for at behandle Falkonergårdsvej som en privat fællesvej efter privatvejslovens bestemmelser. Derudover viste trafiktællingerne en generel stigning i trafikken på vejen, og forvaltningen har derfor opsat skiltning med indkørsel

forbudt, ærinde- og beboerkørsel tilladt. Forvaltningen har senest forslået grundejerforeningen, at der blev lavet en interessetilkendegivelse på vejen i forhold til en fremtidig vejstatus. Grundejerforeningen frabeder sig dette pt., og forvaltningen indstiller på den baggrund, at udvalget tager stilling til, hvorvidt vejen skal optages som offentlig vej eller fortsætte som privat fællesvej. I sin vurdering kan udvalget lægge til grund, at man i den vestlige del af kommunen har lagt op til en frivillig optagelsesproces, hvor de veje, hvor der ikke er en interesse for en optagelse som offentlig vej kan fortsætte som private fællesveje. Man kunne bruge samme fremgangsmåde for Falkonergårdsvej.

Der er vedlagt et matrikelkort og et billede fra Street View for samtlige veje.

Fremtidig vejstatus for private fællesveje i vest

Ligeledes er der en række private fællesveje i den vestlige del af kommunen, der ikke er taget stilling til, hvad angår fremtidig vejstatus i forbindelse med By- og Miljøudvalgets beslutning i 2015, om at optage de private fællesveje, hvor der er et flertal blandt de tilgrænsende grundejere, der ønsker at vejen optages som offentlig vej.

For følgende af disse veje er der igen tale om korte private fællesveje, der fungerer som interne adgangsveje og andre mindre vejstykker, som ikke vurderes at have offentlig interesse. Som ovenfor indstilles det, at disse veje ikke optages som offentlige veje, men fortsætter som private fællesveje:

- Dalgas Have matr.nr. 6ds og 6rf
- Nylandsvej, matr.nr. 10bu og 26ep
- Rådmand Steins Allé, matr.nr. 41ez

Derudover er der følgende fem veje, med andre karakteristika, og hvor andre forhold gør sig gældende:

- Frederiksvej matr.nr. 4aq og 27ak: Kort stykke privat fællesvej, der ligger i forlængelse af den øvrige del af Frederiksvej. Vejen krydser den Grønne Sti, og ender blindt mod Jyllandsvej, og må forventes at være meget lidt befærdet på grund af den afskærmede beliggenhed. Matr.nr. 4aq og 27ak er ejet af Frederiksberg Kommune. Det indstilles, at vejstykket optages som offentlig vej.
- Frederiksvej, matr.nr. 4bv og 37v: Lille privat fællesvej, der ligger mellem to ejendomme, og som giver adgang til et mindre antal parkeringspladser på matr. 37v. Det indstilles, at vejstykket ikke optages som offentlig vej på nuværende tidspunkt, da den resterende del af Frederiksvej ønsker at fortsætte som privat fællesvej, men at vejstykket på matr. 4bv og 37v tages med, hvis spørgsmålet om vejstatus igen behandles for hele vejen.
- Magnoliavej, matr.nr. 45di: Kort stykke privat fællesvej, der er selvstændigt matrikuleret og som ligger mellem den offentlige vej Magnoliavej, Frederiksberg og Nørretofte Alle, København, idet vejen er lukket for kørende trafik mod sidstnævnte. Det indstilles, at der indhentes en interessetilkendegivelse i forhold til fremtidig vejstatus hos de tilgrænsende grundejere, som for de øvrige private fællesveje i vest.
- Oswald Helmuths Vej, matr.nr. 8x og 8e: Anlagt vejforløb, der ikke er udlagt som vej, men fungerer som privat fællesvej på det første stykke af begge matrikler og videre ind på 7at. Vejen benyttes hovedsageligt til varekørsel til ejendommen matr. 7at og som adgangsvej til en fælles parkeringskælder for matr. 8x og matr. 8v (KU.BE). Det indstilles, at den del af vejen, der i dag fungerer som privat fællesvej, udlægges som privat fællesvej.
- O.V. Kjettinges Alle 8-10a: Kort privat fællesvej, der fungerer som adgangsvej for en ejendom, og må vurderes ikke at have offentlig interesse. Der er dog tidligere gennemført en interessetilkendegivelse blandt vejens tilgrænsende grundejere i forhold til vejstatus, men der udestår en tilbagemelding fra grundejerne. Det indstilles, at udvalget tager stilling til, hvorvidt vejen skal optages som offentlig vej, hvis forvaltningen modtager en positiv interessetilkendegivelse eller om vejen skal forblive privat fællesvej.

Der er vedlagt et matrikelkort og et billede fra Street View for samtlige veje.

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at der generelt i spørgsmålet om optagelse som offentlig vej bør skelnes mellem veje eller vejstrækninger, der umiddelbart ligger som en del af det alment tilgængelige trafiknet og veje, der har karakter af interne adgangsveje, som fungerer som adgangsvej for en enkelt eller et mindre antal ejendomme. Sidstnævnte vil ikke på samme måde være af offentlig interesse, og oftest kun omfatte en mindre antal parkeringspladser. Da et sådant vejareal primært betjener de tilgrænsende ejendomme, vurderer forvaltningen, at vedligeholdelsen bør tilfalde disse og ikke Frederiksberg Kommune, som ville være tilfældet ved en optagelse som offentlig vej.

Økonomi

Når en vej optages som offentlig vej, overtager kommunen vedligeholdelses- og renholdelsesforpligtigelsen. Der er i budgettet afsat midler til driften af de veje, der optages som offentlige veje.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
SV/SNP

Bilag

Bomhoffs Have matr.nr. 21as og 21c - kortbilag

Bomhoffs Have, matr. 21as og 21c - Street View

Holger Danskes Vej 27a-29b - kortbilag

Holger Danskes Vej 27a-29b - Street View

Passage Smallegade 38b-40b og Howitzvej 55a-57 - kortbilag

Passage Smallegade 38b-40b - Howitzvej 55a-57 - Street View

P. Andersens Vej matr.nr. 46y og 46ad - kortbilag

P. Andersens Vej matr.nr. 46y og 46ad - Street View

Falkonergårdsvej matr.nr. 58ø - kortbilag

Falkonergårdsvej matr.nr. 58ø - Street View

Dalgas Have matr.nr. 6ds og 6rf - kortbilag

Dalgas Have matr.nr. 6ds og 6rf - Street View

Nyelandsvej matr.nr. 10bu - kortbilag

Nyelandsvej matr.nr. 10bu og 26ep - Street View

Rådmand Steins Alle matr.nr. 41ez - kortbilag

Rådmand Steins Alle matr.nr. 41ez - Street View

Frederiksvej matr.nr. 4aq og 27ak - Street View

Frederiksvej matr.nr. 4bv og 37v og nr. 4aq og 27ak - kortbilag

Frederiksvej matr.nr. 4bv og 37v - Street View

Magnoliavej matr.nr 45di - kortbilag

Magnoliavej matr.nr. 45di - Street View

Osvald Helmuths Vej matr. nr. 8x og 8e - kortbilag

Osvald Helmuths Vej matr.nr. 8x og 8e - Street View

O.V. Kjettinges Alle 8-10a - kortbilag

O.V. Kjettinges Alle 8-10a - Street View

Punkt 332: Forslag til ændring af udvalgsbeslutning vedrørende fremtidig status for Elga Olgas Vej

05.02.20-G01-8-18

Resume

Udvalget besluttede den 28. maj 2018, at den private fællesvej Elga Olgas Vej, der tjener som adgangsvej til Flintholm Plejehjem udskilles og optages som offentlig vej. Beslutningen har givet anledning til reaktioner fra plejehjemmet, som vil miste en række dedikerede parkeringspladser, der hidtil har været til rådighed for plejehjemmet. Udvalget skal på den baggrund træffe beslutning om vejens fremtidige vejstatus.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at parkeringspladserne langs nordsiden bevarer status som en del af plejehjemmets grundstykke, matr.nr. 80,
2. at adgangsvejens kørebaneareal udlægges som privat fællesvej.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at parkeringspladserne langs nordsiden bevarer status som en del af plejehjemmets grundstykke, matr.nr. 80,
2. at adgangsvejens kørebaneareal udlægges som privat fællesvej.

Sagsfremstilling

Elga Olgas Vej, som er optaget på kommunens vejregister, som privat fællesvej, har hidtil ikke været udlagt som vej på matrikelkortet, men udelukkende været en del af matr.nr. 80, der grænser til Dirch Passers Allé. Den anlagte vej fungerer som adgangsvej til Flintholm Plejehjem, og langs nordsiden af kørebanearealet findes en række parkeringspladser, der tjener som dedikeret parkeringsmulighed for gæster til plejehjemmet samt for plejehjemmets minibusser o.l. Parkeringspladserne udgør det lovmæssige krav til antal parkeringspladser til bebyggelsen.

Den 28. maj 2018 besluttede udvalget, at vejen, herunder parkeringsarealet, skulle udskilles som offentlig vej. Beslutningen om at udskille Elga Olgas Vej som offentlig vej har imidlertid givet anledning til en række udfordringer. Såfremt adgangsvejen – inklusiv parkeringspladser – udskilles som offentlig vej, vil parkeringspladserne kunne anvendes af alle trafikanter, og plejehjemmet vil miste de hidtidige reserverede pladser, ligesom ejendommen ikke længere vil kunne opfylde kravet til parkering på egen grund.

Problemerne med tab af reserverede parkeringspladser kan imødegås ved, at udelukkende kørebanearealet på adgangsvejen får officiel status af vej. Da adgangsvejen ved en sådan løsning imidlertid ikke har offentlig interesse, foreslår By- og Miljøområdet, at kørebanen ikke udskilles i matriklen, men blot udlægges som privat fællesvej.

By- og Miljørådets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at forslaget sikrer, at der opretholdes de pålagte parkeringspladser, der skal være på grunden, ligesom det vil gøre det muligt for plejehjemmet at bevare parkeringspladserne, som dedikeret parkeringsmulighed for gæster til plejehjemmet samt for plejehjemmets minibusser.

Økonomi

Den foreslåede ændring af status for Elga Olgas Vej medfører ikke forøgede omkostninger i forhold til den tidligere indstilling. Som i indstillingen til mødet 28. maj 2018 foreslås udgifterne til bistand fra ekstern landinspektør finansieret af de midler, der er afsat til optagelse af en række private fællesveje.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
SV/TKL

Bilag

Elga Olgas Vej - kortbilag

Punkt 333: Forslag til elbilstrategi

05.00.00-A00-2-18

Resume

Udkast til "Frederiksberg Elbilby nr. 1" præsenteres som opfølgning på den politiske beslutning 20. marts 2017 om "at udarbejde en egentlig elbilstrategi med det formål, at Frederiksberg skal være Danmarks elbil by nr. 1". Strategien indeholder målsætninger indenfor fire indsatsområder og de tiltag, der skal til for, at Frederiksberg kan være Elbilby nr. 1. Sagen beskriver tillige den nødvendige finansiering, der skal til for at sikre tilstrækkelig gennemførelse af tiltagene.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at udkastet til elbilstrategi godkendes, samt
2. at finansiering af implementeringen oversendes til budgetforhandlingerne for 2020. I den mellemliggende periode arbejdes der så vidt muligt inden for eksisterende rammer efter intentionerne i strategien.

Et flertal i By- og Miljøudvalget indstiller, at målsætningen vedr. andelen af bilparkeringspladser reserveret til elbiler fastsætte ud fra antallet af elbiler og plug-in hybrider indregistreret i Frederiksberg Kommune plus 50 pct.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Ruben Kidde, Gunvor Wibroe, Balder Mørk Andersen og Thyge Enevoldsen) indstiller, at målsætningen vedr. andelen af bilparkeringspladser reserveret til elbiler fastsætte til 5 pct. 2023 og 50 pct. i 2030

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Ruben Kidde, Gunvor Wibroe, Balder Mørk Andersen og Thyge Enevoldsen) indstiller endvidere, at målsætning vedr. elbilernes andel af den private bilpark ændres til 50 pct. i 2030 og at målsætningen om, at 100 pct. af den kollektive trafik skal anvende el eller brint, fremrykkes til 2025.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at By- og Miljøudvalget drøfter og godkender udkast til strategi for, at Frederiksberg kan blive Elbilby nr. 1 og
2. at By- og Miljøudvalget godkender, at finansieringen af elbilstrategien oversendes til budgetforhandlingerne for 2019.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte senest den 17. september og den 20. august 2018 sagen efter drøftelse.

Udvalget anmodede om en vurdering af følgende:

- Justering af målsætningen om reservation af 5% af bilparkeringspladserne til elbiler ud fra en forholdsmæssig betragtning mellem elbilbestanden og den almindelige bilbestand
- Mulighed for justering af parkeringsrestriktioner på elladeplasser, herunder særligt muligheden for parkering med almindelig bil i 30 minutter
- Mulighed for fremrykning af målsætninger for kollektiv trafik og befordring (udbudt kørsel) på el til 2025

Ad 1)

Reserverede bilparkeringspladser til elbiler (uden ladestandere), er en af de få mulige handlinger, som Frederiksberg Kommune kan benytte til at gøre det mere attraktivt for borgerne at anskaffe sig en elbil, og dermed fremme elbiler i den private bilpark. Antallet af pladser der reserveres kan varieres. I forslaget til elbilstrategien var niveauet lagt på samme niveau som de politiske mål for indregistrerede elkøretøjer for at gøre det meget attraktivt at skifte til elbil og dermed drive udviklingen mod målsætningen.

For at der ikke er en stor andel af de reserverede pladser der står tomme, kan der eventuelt gøres brug af en mere fleksibel indfasning, hvor reserverede pladser tilpasses løbende til antallet af indregistrerede elbiler på Frederiksberg, men som samtidig udgør et vist incitament for ejere af konventionelle biler til at skifte til el.

Som det fremgår af elbilstrategien er der i 2018 indregistreret 158 elkøretøjer, og der er 67 pladser reserveret med opladningsmulighed.

En alternativ model for reservering af bilparkeringspladser kunne være, at der årligt eller hvert andet år reserveres bilparkeringspladser til elbilspladser ud fra antallet af elbiler og plug-in hybrider indregistreret i Frederiksberg Kommune plus en procentdel på eksempelvis ekstra 50%, som skal gøre det attraktivt at skifte. Aktuelt ville det svare til, at der skulle reserveres 237 bilparkeringspladser til elbiler, herunder de eksisterende 67 pladser med opladningsmulighed.

Ad 2)

Udvalget nævnte på mødet den 17. september 2018 udfordringer med 30 minutters parkering for brændstofbiler på elladepladser. Det skal bemærkes, at udvalget på sit møde den 28. november 2016 drøftede udfordringerne og besluttede at ændre skiltningen, så denne mulighed udelades. Derfor indeholder den nuværende skiltning ikke denne mulighed. Skiltningen er udarbejdet i samarbejde med Københavns Kommune, Københavns Politi, operatørerne af ladestanderne samt delebilordningerne og på baggrund af henvendelser fra flere borgere.

Den nuværende skiltning er "elstikket", som symboliserer, at pladsen er til en elbil, sat på hovedtavlen, og på den måde er det klart, at pladsen altid er reserveret til en elbil uanset, om det er inden for eller uden for tidsbegrænsningen.

Tidsbegrænsningen er sat til tre timer, og tidsbegrænsningen gælder fra kl. 9-20.

Som det fremgår af Elbilstrategien bliver der som udgangspunkt reserveret én elbilplads per stander. Ladestandere har to udtag, hvis efterspørgslen stiger, kan der reserveres flere bilparkeringspladser med lademulighed for elbiler, uden at opsætte flere ladestandere. Elbilister kan dermed opleve, at de kommer til en ladestander med to udtag, og da det kun er den ene af de to mulige pladser, der er reserveret til el, så holder der lovligt en brændstofbil ved den anden lader. Derfor har elbilstrategien en indsats for at sikre hurtigere og mere præcis viden om brugen af de enkelte ladere, så antallet af ladere på reserveret bilparkeringsplads kan tilpasses behovet. Det kan supplerende – som en del af det samlede antal reserverede bilparkeringspladser til elbiler – overvejes at lade de ikke-reserverede pladser, hvor der er et strømudtag, indgå heri.

Ad 3)

Kollektiv transport

Det er muligt at fremrykke målsætningen for den kollektive busstrafik til at være på el til 2025. Det forudsætter dog, at flere af de nuværende kontrakter på busdriften opsiges, før de udløber.

Movia har foretaget en vurdering af, hvad det vil koste for Frederiksberg Kommune at komme ud af de eksisterende kontrakter. Kontrakterne på busdriften løber som udgangspunkt i 6 år, og herefter er operatørerne garanteret yderligere 3 gange 2 år, hvis de lever op til en række kvalitetskrav. Det er uforudsigeligt, i hvor høj grad operatørerne lever op til kvalitetskravene og dermed, hvor hurtigt det vil være muligt at opsiges kontrakterne eller om der skal betales kompensation for opsigelserne. Derfor er der et meget stort spænd mellem den dyreste og den billigste situation.

I den dyreste situation vil det for Frederiksberg Kommune samlet koste op mod 21 mio. kr. fordelt fra 2026 og over de efterfølgende 5 år, at opsiges de nuværende kontrakter. En del kontrakter udløber i 2027, så langt den største udgift vil placere sig i 2026 og 2027. I den bedst tænkelige situation, som Movia har opstillet, vil det i alt koste omkring 1 mio. kr. i 2026, at opsiges de nuværende kontrakter.

Det er en svær vurdering, hvad der er et realistisk bud. Det sidstnævnte er ret optimistisk, men det første er samtidig meget konservativt.

Opsigelse af kontrakter og omstilling til el vil kræve, at der skabes enighed med de andre kommuner, som linjerne betjener. I budgetaftalen for København for 2019 indgår, at København vil fremskynde udskiftningen af dieselbusserne i kommunen, så de alle er udskiftet i 2025. Dette forudsætter dog som nævnt konsensus mellem de kommuner, hvor linjerne skal omstilles.

Frederiksberg Kommune har tidligst buslinjer der skal i udbud i 2021 med driftsstart fra 2022. Der skal derfor ikke afsættes midler i den nærmeste årrække.

Befordring

Det vil være meget dyrt at gøre kommunens befordring 100% eldrevet i 2025. Operatørernes kørselsmønstre er meget varieret, og Frederiksberg Kommune udgør ikke en særlig stor del af den samlede drift. Udover kørsel på Frederiksberg benyttes busserne til en række andre formål som f.eks. kørsel helt andre steder i landet i weekenden eller om aftenen. Derfor vil en omstilling forudsætte, at turene i Frederiksberg Kommune kombineres med andre kunder, der også er villige til at betale mere for eldrift, eller at Frederiksberg Kommune betaler den fulde merudgiften med elbusser.

Derfor er der fokuseret på følgende mål i strategien: "Krav om minimum 30 % grønne drivmidler og prioritering af el, hvor det er muligt, i udbud frem til 2023". Og til 2030: "100% udbudt befordring foregår med el".

Niveauet i disse mål er opstillet ud fra markedsdialog og dialog med andre kommuner. I løbet af tre udbudsperioder vil leverandørerne gå fra 0-100% el med en overgangsperiode på en stigende andel bæredygtigt biobrændstof. Skulle leverandører kunne levere 100% el i tidligere udbud, så vil dette kunne indgå i udbud, da el vil blive prioriteret i udbuddene. Sker der væsentlige ændringer i teknologi eller marked, så kan kravene skærpes ved de planlagte revisioner af strategien.

Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 13. august 2018 sagen efter drøftelse.
Udvalget anmodede om en vurdering af følgende forslag:

- Målsætningerne for andelen af private elbiler/plug-in på Frederiksberg ændres fra 5% til 8% i 2023 og fra 20% til 50% i 2030
- I tilslutning her til, at reservere 8 % af bilparkeringspladser på offentlig vej til elbiler i 2023 og 50 % i 2030
- Mulighed / lovlighed for at gøre det gratis at lade op på Frederiksberg

Ad 1) Målsætningerne for andelen af private elbiler/plug-in på Frederiksberg ændres fra 5% til 8% i 2023 og fra 20% til 50% i 2030

Der er i 2018 indregistreret 158 elbiler i Frederiksberg Kommune, hvilket giver en elbilandel på ca. 0,5 %. Der er omkring 30.000 indregistreret biler på Frederiksberg. Hvis der fortsat er omkring 30.000 indregistreret biler på Frederiksberg i 2023 vil et mål om 8 % indregistrerede elbiler betyde, at 2400 elbiler skal være indregistreret om 5 år. Det nuværende mål om 5 % indregistrerede elbiler i 2023 betyder, at 1500 elbiler skal være indregistreret om 5 år. I 2030 vil en målsætning om 50 % med forudsætning af, at der fortsat er omkring 30.000 indregistreret biler på Frederiksberg betyde, at 15.000 elbiler skal være indregistreret.

Ifølge Danmarks Statistik er gennemsnitsalderen på de biler der kører på de danske veje 8,8 år og middellevealderen (den tid der går til kun halvdelen af en årgang biler er tilbage) er for årgang 2018 forventet at være omkring 15 år. Det betyder, at mere end halvdelen af de biler der købes i 2018, må forventes fortsat at køre i 2030. Det tager derfor en lang årrække, at udskifte bilparken. Da der er 12 år til målet i 2030 vil et mål om at 50 % af bilparken være elbil i 2030 kræve at hver anden af nyindkøbte biler fra nu af skal være elbiler. Alternativt at en ekstraordinær stor andel af nysalget skal være elbiler i de senere år op mod 2030.

Klimarådet har i juni 2016 lavet en fremskrivning af bestanden af elbiler under antagelse om de daværende afgifter (som ikke er ændret nævneværdigt positivt i elbilers retning i den mellemliggende tid). Fremskrivningen viser, at der i 2030 vil være omkring 260.000 elbiler, hvilket svarer til mellem 8 og 9 % af den samlede bilpark, mens der i 2023 vil være omkring 1 %. Sammenlignet med den forventede udvikling i andelen af elbiler er målene foreslået i elbilstrategien ambitiøse.

Klimarådet peger på at afgiftssystemet og en positiv udvikling i de tilgængelige elbilsmodeller og batteriteknologien er de vigtigste komponenter som vil kunne ændre ved dette tal. Frederiksberg er dermed ikke afgørende for at kunne ændre væsentligt ved antallet af elbiler indregistreret på Frederiksberg i 2023 og 2030, men kan påvirke elbilsandelen mod et højere niveau i forhold til de givne nationale niveauer. Dette kan ske gennem lokale virkemidler; som for eksempel reserverede parkeringspladser, anlæg af elbilpladser ved nyanlæg, tilgængelighed til lademuligheder og forsøg med eksempelvis tilbud om at afprøve en elbil. Det er muligt, at kommunerne i fremtiden får mulighed for at kunne benytte andre tiltag til at påvirke køretøjssammensætningen i byen, hvilket kan betyde at kommunen kan påvirke den lokale udvikling i højere grad end i dag. Det er dog ikke på nuværende tidspunkt muligt med nogen sikkerhed at kunne udtale sig om, hvorvidt det vil kunne ske.

På ovenstående baggrund anbefaler forvaltningen at fastholde de foreslåede målniveauer i elbilstrategien.

Det skal bemærkes, at det er skrevet ind i Elbilstrategien, at der hvert andet år skal ske en justering af virkemidlerne i strategien og at der hvert fjerde år skal ske en revurdering og eventuel opdatering af målsætningerne. Der vil således kunne tages højde for en ændret udvikling i bl.a. rammevilkårene.

Ad 2) I tilslutning her til, at reservere 8 % af bilparkeringspladser på offentlig vej til elbiler i 2023 og 50 % i 2030

Der er omkring 20.000 bilparkeringspladser på offentlig vej på Frederiksberg. Omkring 0,25 % af de nuværende offentligt tilgængelige bilparkeringspladser er i dag reserveret til elbiler.

Hvis der fortsat er omkring 20.000 bilparkeringspladser på offentlig vej på Frederiksberg i 2023 vil et mål om, at reservere 8 % af bilparkeringspladserne på offentlig vej til elbiler, betyde at 1600 bilparkeringspladser skal være reserveret i 2023. Med det nuværende mål om 5 %, vil det betyde, at 1000 pladser skal være reserveret til elbiler i 2023.

Hvis der fortsat er omkring 20.000 bilparkeringspladser på offentlig vej på Frederiksberg i 2030 vil et mål om 50 % reserverede bilparkeringspladser til elbiler betyde, at 10.000 bilparkeringspladser skal være reserveret til elbiler.

Flere synlige bilparkeringspladser til elbiler vil være et vigtigt incitament til at tilskynde flere til at købe elbil, men er ikke afgørende i forhold til bilernes totaløkonomi og teknologisk udvikling. Dermed anbefales det at der i 2023 reserveres samme antal som det er målsat i 2023 (5% eller foreslået 8%). Hvis man beslutter at have et højere mål end 20% elbiler i 2030, så anbefales det foreløbig, at den resulterende andel reserverede pladser i 2030 formuleres som minimum 20%, med mulighed for løbende tilpasning i forhold til det forventede antal i 2030.

Ad 3) Mulighed / lovlighed af at gøre det gratis at lade op på Frederiksberg

Det er forvaltningens vurdering, at gratis elladning betalt af kommunen ikke er forenelig med kommunalfuldmagten. Det er der flere årsager til.

Et kommunalt tilbud om elladning kan ikke umiddelbart betragtes som en naturlig del af kommunens opgavevaretagelse. Herudover vil det i givet fald ske på et marked med frie markedsaktører, hvor det kan være vanskeligt at tilbyde og dokumentere en kommunal service på lige markedsvilkår. Endelig vil der være tale om et tilskud til enkeltpersoner, hvor ligebehandlingsprincippet i givet fald vil fordre, at tilsvarende tilskud gives til enkeltpersoner med køretøjer, der ikke er eldrevne.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog i marts 2017 at ”udarbejde en egentlig elbilstrategi med det formål, at Frederiksberg skal være Danmarks elbil by nr. 1”. By- og Miljøområdet har på den baggrund udarbejdet et udkast til en strategi om at blive ”Elbilby nr. 1” nu og frem mod 2030.

Strategien beskriver Frederiksberg som en elbilby, hvor kommunens bilpark er omstillet til el, hvor der stilles krav om el i kommunens udbud af kørsel, hvor busserne i byen kører på el, og hvor det oplagte valg af bil for borgerne er en elbil. En omstilling fra brændstofbiler til elbiler vil have væsentlige fordele på Frederiksberg, da elbiler ikke udleder lokal luftforurening, støjer mindre og udleder mindre CO₂. Strategien støtter dermed op om kommunens mål om CO₂ neutralitet i 2035, et fossilfrit energisystem, bedre luftkvalitet og mindre vejstøj.

Forslaget til elbilstrategien ”Elbilby nr. 1” indeholder målsætninger indenfor 4 overordnede indsatsområder:

- Kommunes egne køretøjer
- Udbudt kørsel
- Kollektiv transport
- Den private bilpark

For at Frederiksberg skal være Danmarks Elbilby nr. 1, fordrer det en ekstraordinær indsats inden for alle 4 områder, hvor indsatsen vil blive udfordret af tekniske forhold, behov for et væsentligt øget ressourcemæssigt engagement og af de rammevilkår, der er på elbilsområdet.

Kommunens egne køretøjer:

Frederiksberg bliver Elbilby nr. 1 ved at 100% af Frederiksbergs køretøjer i 2030 benytter grønne drivmidler heraf 90% el. Det stiller krav til en fortsat omstilling af kommunens egne køretøjer til el, hvor det er muligt og kræver, at den eksisterende plan om omstilling af køretøjer under 3.500 kg til el, udvides til alle kommunens køretøjer. Ved nyindkøb skal markedet undersøges for mulige el- og plug-in hybrider og anskaffelse af disse skal prioriteres. Hvor der ikke findes eldrevne alternativer, for eksempel visse store varebiler, lastbiler og specialkøretøjer, anbefales i en overgangsperiode at skifte til bæredygtige alternative brændstoffer i de nuværende køretøjer.

- Der er allerede afsat 500.000 kr. om året til omstilling af kommunens mindre køretøjer, støtte til anlæg af ladefaciliteter og eventuel merudgift ved el-køretøjer. Disse midler vil, i perioden efter omstilling af de mindre biler, kunne sikre en stor del af den nødvendige investering i ladeinfrastruktur også til de tungere køretøjer. Der vil være behov for supplerende midler til merudgiften ved indkøb af el-køretøjer i den tunge kategori og da nogle typer ikke findes i eldrevne version, bør Frederiksberg i overgangsperioden skifte til bæredygtige alternative brændstoffer i centrale tankanlæg som erstatning for fossil diesel.

Udbudt kørsel:

Frederiksberg bliver Elbilby nr. 1 ved at 100% af befordringen af borgere foregår med el i 2030. Ydermere skal en øget andel af grønne drivmidler efterspørges i øvrige udbud, så al kørsel i 2030 foregår med el, alternativt med andre grønne drivmidler. Omstillingen kræver, at der stilles krav i udbud af transport og distribution af varer og andre ydelser, hvor transport indgår.

- Det vil kræve ekstra indsats og viden at få efterspurgt grønne drivmidler på rette måde i udbud. Ved førstkommande udbud må der forventes at være en merudgift på omkring 10% af den totale udgift til befordring for at opnå målet om at 30% af befordringen i 2023 foregår med el eller andre grønne drivmidler.

Kollektiv transport:

Frederiksberg bliver Elbilby nr. 1 ved at 100% af den kollektive busstrafik benytter el eller brint senest i 2030. Det kræver fortsat opbakning og krav til Movias udbud af busser. Hvis flere kommuner på en buslinje har fælles ønske om tidligere omstilling til el, vil Frederiksberg Kommune være positiv overfor den deraf følgende merudgift til opsigelse af kontrakter for nuværende dieselbusser.

- By- og Miljøudvalget har i 2018 besluttet, at fremtidige udbud af busdrift skal være emissionsfrie (betydende uden fossilt brændsel og uden lokal luftforurening), så alle busser er omstillet til 2030. Movia forventer en ekstra udgift på 10% ved dette.

Den private bilpark:

Frederiksberg bliver Elbilby nr. 1 ved at 20% af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in hybrid biler i 2030, og at der fra al etagebyggeri er maksimalt 250 m til en ladestander. Målsætningen stiller krav til en veludbygget ladeinfrastruktur, og vil kræve opstilling af yderligere ladestander på offentlig vej. Det skal ske i samarbejde med operatørerne. Indsatser vedrørende den private bilpark er på kommunalt plan udfordret ved, at de direkte virkemidler som brændstofafgifter, registreringsafgift og miljøafgifter er forankret på statsligt niveau. De virkemidler Frederiksberg kommune kan anvende, er for eksempel fremme af ladeinfrastruktur, differentierede parkeringsgebyrer, rådighed over bilparkeringspladser, kampagner og påvirkning af de nationale rammevilkår for elbiler.

- Det vil kræve ekstra ressourcer til intern koordinering og samarbejde med operatører og bygherrer at skabe bedre forhold og rammevilkår for elbiler på Frederiksberg. Ladeinfrastruktur er afhængig af kommercielle interesser, men kan skubbes i den rigtige retning ved at stille arealer til rådighed. Differentierede parkeringsgebyrer udnyttes allerede på Frederiksberg, men der er et lovgivningsmæssigt loft på 5.000 kr., der forhindrer yderligere differentiering. Reservering af bilparkeringspladser er et effektivt virkemiddel, men kan være udfordrende i forhold til de øvrige billister i en by med høje belægningsgrader. Det vil være oplagt, at Frederiksberg bliver medlem af Dansk Elbil Alliance for herigennem, i samarbejde med andre offentlige og private aktører, at fremme elbiler på nationalt plan.

Organisering

For at Frederiksberg skal være Elbilby nr. 1, kræver det, at hele organisationen geares til denne indsats og at der sker en organisatorisk forankring, koordinering og opbygning af viden som ikke er tilstede i organisationen idag. Det er nødvendigt med en fokuseret indsats, hvor en koordinator får ansvaret for at følge udviklingen og skabe overblik og sammenhæng mellem projekter i de fire overordnede indsatsområder, så Frederiksberg er nr. 1 både i kommunens egen flåde, i kommunens udbud, i den kollektive trafik og arbejder for, at der over hele byen er let adgang til elbilparkeringspladser og opladningsmuligheder. Koordineringen kan foreslås placeret i Vej, Park og Miljø i By- og Miljøområdet. Koordineringen skal sikre opnåelse af strategiens mål i tæt samarbejde med projektleder for kommunens strategiske busplanlægning, Udbud - og Indkøbsafdelingen, kommunens vejmyndighed, kommunens Fleet Manager, Frederiksberg Gartner - og Vej, Parkeringsenheden og Juridisk afdeling.

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at Frederiksberg har et godt udgangspunkt og velegnede fysiske forhold til at være Danmarks elbilby nr. 1. Det vil kræve en fokuseret indsats, midler til en ekstra medarbejder og en villighed til at investere internt i kommunen og i kommunens udbud. At være Elbilby nr. 1 betyder ikke, at Frederiksberg fra år 1 kun har elkøretøjer i kommunen, da teknologien over de næste 5-10 år vil udvikle sig hurtigt. At være elbilby nr. 1 betyder, at Frederiksberg løbende holder sig i front på de fire indsatsområder og opsøger og understøtter nye muligheder.

By- og Miljøområdet vurderer, at det med de opstillede målsætninger er muligt at blive Danmarks Elbilby nr. 1 - og at strategien indeholder initiativer, der vil sikre opnåelse af målene for 2023 og fremdrift mod målene for 2030.

By - og Miljøområdet vurderer, at der i den kommende periode vil ske en stor udvikling i teknologi og tilgængelighed på markedet, og der vil derfor blive udarbejdet en årlig status samt en opfølgning på strategien hvert andet år. Ydermere vil der hvert fjerde år fra vedtagelsen af strategien og prioritering i budgettet, blive udarbejdet en opfølgning og en revurdering af målsætningerne for at sikre fremdriften mod de samlede mål for 2030.

Det er sandsynligt at andre kommuner vil være lige så ambitiøse som Frederiksberg i omstillingen til el. Det gælder både som helhed og især på de enkelte indsatsområder. Derfor vil der være behov for ekstra ressourcer til løbende opfølgning og tilpasning af strategien for at sikre, at Frederiksberg er Elbilby nr. 1. En særlig udfordring kan dog være, at der ikke findes en entydig definition af, hvad det vil sige at være Elbilby nr. 1. By- og Miljøområdet vurderer, at de opstillede målsætninger og det brede fokus over alle fire indsatsområder vil bringe Frederiksberg i front som Elbilby nr. 1.

Økonomi

For at sikre målsætningerne for at Frederiksberg bliver Elbilby nr. 1 skal de allerede afsatte midler til omstilling af kommunens egen flåde (500.000 kr. om året) suppleres med følgende:

Samlet 2,1 mio. kr. fra og med budget 2019 til dækning af:

- 600.000 kr. til et årsværk til at sikre forankring, koordinering, implementering og vidensopbygning.
- 500.000 kr. årligt, vurderes det at koste i ændring af brændstof for nuværende dieselbiler med central tankning på Skellet, afhængigt af valgt brændstof og udviklingen indenfor dette. Efterhånden som de større dieselbiler omstilles til elbiler (fra ca. 2023), vil dette forbrug blive mindre, og vil skulle omallokeres til investering i ladeinfrastruktur og evt. merudgift til elbiler.
- 500.000 kr. årligt til en pulje med støttemidler til at igangsætte nye initiativer i forhold til elkøretøjer, analyser af økonomiske konsekvenser i udbud, optimering af ladeinfrastruktur med sensorer og ladestandere for at dække hele Frederiksberg.

- 500.000 kr. afsættes årligt til en hurtigere omstilling af Flexhandicap og Flexrute som køres af Movia for kommunen. Frederiksberg havde i 2016 en samlet omkostning på 7,5 mio. kr. til de to typer af Flextrafik.

Omstilling af de resterende renovationslastbiler til el vil kræve en stigende udgift efterhånden som bilparken udskiftes. Frem mod 2024 vurderes en fuld omstilling til el at resultere i ca. 4,2 mio kr. årligt i akkumuleret merudgift ved leasing. Beløbet skal dækkes af det kommunale affaldsgebyr, som dermed stiger løbende i perioden frem til 2024, hvor det totalt vil være steget med ca. 78 kr. pr. husstand.

Yderligere estimerede udgifter i senere budgetår efter 2019:

Udover ovenstående beløb må der forventes merudgifter ved kommende udbud af henholdsvis kollektive busser, udbud af kommunal befordring samt udbud af øvrige varer og tjenesteydelser. Som kontrakterne er på disse, vil de ikke påvirke den nødvendige økonomi før tidligst 2022/2023 og frem.

For kollektive busser er linje 18 og 2A i udbud for nuværende med finansieret omstilling til elbusser. De næste kontrakter der udløber, har kontraktperiode frem til og med 2022 og herefter udløber de sidste i 2027, 2028 og 2029. Som konsekvens af den allerede vedtagne beslutning om fossilfrihed i de kommende udbud, må der forventes en merudgift til dette, som vil kræve ekstra driftsmidler. Movia vurderer, at der vil være en merudgift på ca. 10%, hvilket estimeres til at give en merudgift fra 2023 på ca. 5 mio. kr. årligt og en yderligere stigning fra 2027 og frem på yderligere 5 mio. kr. årligt. Disse beløb har en stor grad af usikkerhed pga. den ukendte hastighed i teknologisk udvikling og markedsøptaget af denne. Desuden afhænger gennemførslen af at andre kommuner er villige til at betale en merudgift på deres andel af ruten.

I udbud af befordring må der forventes en merudgift, når de nuværende aftaler udløber i 2021. Ud fra markedsdialog vurderes merprisen for at opnå målet om 30% grønne drivmidler i 2023, at kræve en meromkostning på mellem 0,5 – 1,5 mio. kr. årligt fra 2022. Dette anbefales håndteret ved, at merprisen estimeres mere præcist i en grundig markedsdialog forud for næste udbud og indarbejdes i anlægsforslag.

På grund af de mindre direkte krav til transport i udbud af andre varer og tjenesteydelser, er merudgiften til dette ikke muligt at vurdere, men vil blive efterspurgt og vurderet i de enkelte udbud.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, magistraten og kommunalbestyrelsen
CS/ML/TN

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 13. august 2018, pkt. 260:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 13. august 2018, pkt. 260:

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at By- og Miljøudvalget drøfter og godkender udkast til strategi for, at Frederiksberg kan blive Elbilby nr. 1 og
2. at By- og Miljøudvalget godkender, at finansieringen af elbilstrategien oversendes til budgetforhandlingerne for 2019.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 20. august 2018, pkt. 287:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 20. august 2018, pkt. 287:

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at By- og Miljøudvalget drøfter og godkender udkast til strategi for, at Frederiksberg kan blive Elbilby nr. 1 og
2. at By- og Miljøudvalget godkender, at finansieringen af elbilstrategien oversendes til budgetforhandlingerne for 2019.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 17. september 2018, pkt. 302:

By- og Miljøudvalget udsatte efter drøftelse sagen.

Indstilling 17. september 2018, pkt. 302:

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at By- og Miljøudvalget drøfter og godkender udkast til strategi for, at Frederiksberg kan blive Elbilby nr. 1 og
2. at By- og Miljøudvalget godkender, at finansieringen af elbilstrategien oversendes til budgetforhandlingerne for 2019.

Bilag

Punkt 334: Børnehuset Valhalla - ønske om flytning af cykelparkering

05.13.00-G01-2-18

Resume

By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, hvorvidt et ønske fra Børnehuset Valhalla om flytning af cykelparkeringen, for at give en mere hensigtsmæssig og sikker udnyttelse af arealet ud for institutionen.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at imødekomme Børnehusets ønske om flytning af cykelparkering.

Udvalget anmodede om, at forvaltningen undersøgte muligheden for flytning af træet.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt Børnehusets ønske om flytning af cykelparkering skal imødekommes

Sagsfremstilling

Børnehuset Valhalla, Kong Georgs Vej 69, har fremsendt en ansøgning om at få flyttet cykelparkeringen, der i dag er placeret cirka midt i parkeringsarealet, jf. bilag, til en placering i parkeringsarealets østligste ende. Med flytningen ønskes desuden, at cykelparkeringen ved samme lejlighed gøres større.

Ønsket er begrundet i den nuværende, noget u hensigtsmæssige, placering af cykelparkeringen midt i parkeringsarealet, der giver usikkerhed og trængsel især om morgenen og eftermiddagen, når mange skal til og fra samtidigt. En mere klar adskillelse mellem bilparkering og cykelparkering vil minimere dette problem.

Hvis flytningen imødekommes, ønsker man desuden en opstramning af markeringen af, hvor fodgængere skal være og især, hvor cykler ikke skal være.

Ved flytning af cykelparkeringen vil antallet af bilparkeringspladser være uændret, men løsningen betyder, at der på strækningen ud for institutionen fremover kun vil være et træ, mod to i dag, idet træet (træ nr. 75) der står ved den nuværende cykelparkering ikke kan bevares.

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at flytningen af cykelparkeringen vil forbedre sikkerheden og trygheden ved institutionen. Vurderingen af tilstanden af de to træer, der berøres af en eventuel flytning af cykelparkeringen, er:

- Træ nr. 73 (træet længst mod øst, jf. bilag)

Træet er gået ud i toppen. Der er kun liv i de nederste grene, som har skudt en del vanris. Dette er tydeligt tegn på stress. Træet står til at blive udskiftet under den almindelige drift.

- Træ nr. 75 (står ved den nuværende cykelparkering)

Træet er sundt ca. 8 år gammelt, størrelse er ca. 35-40 (stammediameteren i cm målt i 1 m højde). Træet er i god vækst og viser ingen tegn på stress.

Økonomi

Udgifterne til at gennemføre den ønskede flytning af cykelparkering er anslået til 150.000 kr., der afholdes af midlerne fra Trafiksikkerhedspuljen, via den allerede disponerede delpulje til skoler på 250.000 kr.

Borgmesterpåtegning

Sagen kræver ikke borgmesterpåtegning.

Behandling

By- og Miljøudvalget
ML/PR

Bilag

Ønske om forbedring af sikkerheden til og fra naturbørnehavebussen

Bh Valhalla - oversigtskort

Bh Valhalla streetview

Punkt 335: Vurdering af prospekter om bæredygtighed fra Skolen på Grundtvigsvej

00.13.00-A50-4-18

Resume

3.-5. klasserne på Skolen på Grundtvigsvej har igennem 8 uger haft et projektbaseret forløb, hvor de har arbejdet med at skabe flere bæredygtige og grønne miljøer på Frederiksberg. Forløbet har givet eleverne en forståelse for, hvordan den bæredygtige udvikling kan integreres i den eksisterende by. Der er blevet udarbejdet 16 prospekter, som er præsenteret i bilaget. Borgmesteren har bedt forvaltningen om at forelægge en vurdering af prospekterne for By- og Miljøudvalget.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog vurderingen af prospekterne om bæredygtighed fra Skolen på Grundtvigsvej til efterretning.

Udvalget anmodede om, at forslaget vedr. Solbjerg Plads indgår i arbejdet med reetablering af pladsen.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at vurderingen af prospekterne om bæredygtighed fra Skolen på Grundtvigsvej tages til efterretning

Sagsfremstilling

3.-5. klasse på Skolen på Grundtvigsvej har i 8 uger arbejdet med temaet "Hvordan skaber vi flere bæredygtige grønne miljøer på Frederiksberg?". Det har overvejende været emner som klimatilpasning, affaldssortering og grønne områder, der har appelleret til elevernes nysgerrighed og som de har valgt at arbejde mere indgående med. Ved den afsluttende præsentation har hver gruppe fremstillet en fysisk model af produktet, en visuel præsentation samt et prospekt, der ved ferniseringen blev overdraget til borgmesteren.

Prospekterne, og de projekter de omhandler, er af varierende karakter, men omfatter særligt en række forslag til plantekasser, skolehaver, køkkenhaver, der etableres på offentlige arealer, tagterrasser eller i skolegårde. Nogle forslag findes allerede i en eller anden form i byens rum, hvorimod andre kræver lidt mere udvikling.

By- og Miljørådets vurdering

Projektforløbet på Skolen for Grundtvigsvej er et godt eksempel på, hvordan man i undervisningen kan omsætte et abstrakt begreb som bæredygtig udvikling til nogle konkrete temaer, som eleverne kan se sig selv i, og som er et vigtigt greb, når vi taler om læring og dannelse (FNs verdensmål 4).

Elevernes prospekter spiller også fint ind i kommunens ønske om at være en bæredygtig by med biologisk mangfoldighed, med fokus på at sikre drikkevandsressourcerne og ikke mindst, at den næste generation føler sig inddraget i byens udvikling og der derved skabes ejerskab og ansvar.

Økonomi

Ingen.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, Undervisningsudvalget
CS/PS

Bilag

Vurdering af prospekter 1-16

Punkt 336: Høring af socialt bæredygtig by

00.15.00-G01-5-17

Resume

Sagen er en opfølgning på arbejdet med Frederiksberg som socialt bæredygtig by, og er således en udmøntning af Frederiksbergstrategien. I sagen præsenteres udkast til strategi for socialt bæredygtig by samt en status gennem udvalgte temaer og indikatorer. Socialudvalget har den 17. september godkendt strategi og indikatorer for socialt bæredygtig by med henblik på høring i fagudvalg og råd, og udkast til strategi og indikatorer for socialt bæredygtig by fremlægges således med denne sag.

Beslutning

By- og Miljøudvalget drøftede udkast til strategi og indikatorer for socialt bæredygtig by.

Udvalget anmodede om, at der arbejdes med social bæredygtighed i forhold til andre trafikformer ud over cykling.

Indstilling

Socialudvalget indstiller, at udvalget drøfter udkast til strategi og indikatorer for socialt bæredygtig by med henblik på fremsendelse af eventuelt høringssvar til Socialudvalget

Sagsfremstilling

Socialudvalget har den 17. september godkendt strategi og indikatorer for socialt bæredygtig by med henblik på høring i fagudvalg og råd, og udkast til strategi og indikatorer for socialt bæredygtig by fremlægges således med denne sag.

Oprindelig sagsfremstilling

Socialudvalget behandlede den 12. juni 2017 en sag (nr. 46) om status og videreudvikling af Frederiksberg som socialt bæredygtig by. Socialudvalget godkendte, at der primo 2018 forelægges forslag til plangrundlag, herunder i forhold til politisk forankring samt proces og tidsplan i øvrigt. Denne sag forelægger udkast til strategi og indikatorer for den socialt bæredygtige by.

Socialudvalget har de seneste to år fået forelagt en status på arbejdet med den socialt bæredygtige by (Socialudvalget den 15. august 2016 (sag 60) og den 12. juni 2017 (sag 46)). I efteråret 2017 er arbejdet med strategien blevet yderligere kvalificeret i tre tværgående ledernetværk på forvaltnings- og institutionsniveau om socialt bæredygtig by, som har dannet grundlag for udviklingen af strategiens sigtepunkter med afsæt i Frederiksbergstrategien.

Bæredygtighed globalt og lokalt på Frederiksberg

Begrebet bæredygtighed blev introduceret i Brundtlandrapporten fra 1987, og definerer bæredygtig udvikling som en udvikling, der opfylder de nuværende behov uden at bringe fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare både miljømæssigt, økonomisk og socialt. Bæredygtighed er siden blevet omsat i FN's 17 verdensmål for en bæredygtig udvikling, som er prioriteret i Frederiksberg Kommunes budget for 2018 med Det bæredygtige Frederiksberg, herunder som input til kommende revidering af Frederiksbergstrategien. Implementeringen af verdensmålene og dét at indtænke en bæredygtig udvikling er ligeledes en del af aftalen mellem regeringen og KL om kommunernes økonomi for 2019.

På Frederiksberg arbejdes der med bæredygtighed i bred forstand og i alle tre bæredygtighedsspor - miljømæssigt, økonomisk og socialt. Strategien for den socialt bæredygtige by handler om det 11. verdensmål om bæredygtige byer og lokalsamfund, der skal sikre, at byer og byområder er inkluderende, sikre, robuste og holdbare og økonomisk, miljømæssigt og socialt bæredygtige. Parallelt hermed arbejdes der med Bæredygtigt Frederiksberg i 2025 (Magistraten den 12. marts 2018, sag 99), som har et økonomisk afsæt med snitflader til den socialt bæredygtige by, særligt i forhold til temaerne om boligudbygning og investering i fremtidens Frederiksberg. Den miljømæssige bæredygtighed beskrives primært i Bæredygtighedsplan for miljøet i Frederiksberg Kommune, der med afsæt i Frederiksbergstrategien beskriver kommunens indsats for at fremme en miljømæssig bæredygtig udvikling i samarbejde med byens borgere og virksomheder. Bæredygtighedsplanen blev godkendt af et flertal i Kommunalbestyrelsen den 11. juni 2018 (sag 141).

Bæredygtighed handler således om at ruste byen til nuværende og fremtidige udfordringer, hvilket vil sige, at de kortsigtede løsninger tænkes ind i et langsigtet perspektiv og understøttes af det brede bæredygtighedsperspektiv, der arbejdes med på Frederiksberg.

Afsæt i Frederiksbergstrategien

I Frederiksbergstrategien er de overordnede visioner og mål for byens udvikling og for kommunens opgavevaretagelse beskrevet, og bæredygtighed er grundlaget for byudvikling på Frederiksberg. Frederiksbergstrategien er bygget op om fire temaer - Byen i byen, Livskvalitet i hverdagen, Vidensbyen og Klimabyen for fremtiden. Det er med udgangspunkt i temaet 'Livskvalitet i hverdagen', at socialt bæredygtig by foldes ud og således udmønter Frederiksbergstrategien.

Afsættet for Frederiksberg som socialt bæredygtig by er kompleksiteten i mange af byens udfordringer med den boligsociale indsats som et godt eksempel. Håndteringen forudsætter et velfunderet samarbejde på tværs i kommunen med byens aktører, herunder boligorganisationerne, civilsamfundet og erhvervslivet og handler om en udvikling, der gør byen robust til at håndtere byens udfordringer på kort og på lang sigt. Den socialt bæredygtige by er en platform for videndeling og udvikling af metoder og indsatser på tværs i kommunen og i samarbejde med byens aktører.

Strategien for den socialt bæredygtige by er et bud på en ramme for, hvordan man på Frederiksberg arbejder med at sikre udvikling på kort sigt uden at bringe de langsigtede behov i fare.

Frederiksberg er en dynamisk væstkommune og en del af en region i forandring. Udgangspunktet for udviklingen af byen er et fællesskab, hvor alle har noget at bidrage med, og hvor samarbejde og gode relationer er højt prioriteret. Som den tættest befolkede kommune i Europa og som en del af hovedstaden, er der brug for et tværgående blik, når byen skal udvikles og tværgående problemstillinger skal håndteres. Dette for at sikre Frederiksberg som by med plads til alle gennem hele livet.

Strategien er udviklet i et tværgående samarbejde med dels en følgegruppe med repræsentanter fra forvaltningens fagområder og dels gennem tre ledernetværk under socialt bæredygtig by med deltagelse af bl.a. repræsentanter for lokale institutioner og almene boligorganisationer. Der har således været et bredt vidensgrundlag i arbejdet, herunder også inddragelse af viden fra rådene.

På baggrund af dette arbejde er ambitionen om lige muligheder og stærke fællesskaber blevet formuleret og udmøntet i tre sigtepunkter, der giver retningen for, hvordan socialt bæredygtig by udfoldes på Frederiksberg:

- Indretning af byen - handler om blandede boligområder, anvisning, nybyggeri og byudvikling, og hvordan vi griber byudviklingen an.
- Sammenhængskraft i lokalområderne - handler om blandede målgrupper og aktiviteter i byen, og hvordan den lokale sammenhængskraft er vigtig for hele byen.
- Borgeren og fællesskaber - handler om de nære fællesskaber og hvordan vi kan understøtte ambitionen om lige mulighed og stærke fællesskaber for alle.

Desuden er der formuleret et sidste sigtepunkt, der handler om hvordan vi udvikler kommunen og samarbejder til at arbejde i retning af socialt bæredygtig by:

- Udvikling af arbejdsformer - handler om at udvikle ejerskab og synlighed gennem andre arbejdsformer både internt i kommunen og med andre aktører.

Udkast til strategi og indikatorer for den socialt bæredygtige by er vedlagt som bilag 1.

Sigtepunkterne rummer foranderligheden i den socialt bæredygtige by – både på kort og lang sigt. Det er således en ramme, der giver en retning og nogle metodiske tilgange, men ikke et fast slutmål. De metodiske tilgange er de fire overordnede arbejdsprincipper fra Frederiksbergstrategien, som socialt bæredygtig by udspringer af.

På baggrund af strategien præsenteres en opgørelse af indikatorer under en række temaer, der på tværs af målgrupper giver et anderledes, tværgående og helhedsorienteret perspektiv på byen som et øjebliksbillede af den socialt bæredygtige by. Indikatorerne er forskellige typer af data, der har forskelligt ophav, og derfor ikke nødvendigvis kan sammenlignes. Det er en sammensætning af nedslagspunkter, der ud fra væsentlige temaer giver et overordnet vue over og et anderledes blik på den socialt bæredygtige by på tværs af traditionelle fagområder. Det kan fx være i forhold til udviklingen af området omkring den vestlige del af Fin-sensvej. Tænkningen fra socialt bæredygtig by kan være med til at identificere områdets udfordringer, og samtidig være en metode til at sammensætte indikatorer for, hvordan der følges op på indsatsen.

Temaerne og indikatorerne trækker bredt på viden og opgørelser fra kommunens politikker og planer, der behandles selvstændigt i fagudvalgene. I denne forbindelse er det relevant at samle udvalgte mål på tværs, og som her optræder i nye sammenhænge, som er relevant og interessant for den socialt bæredygtige by. Ligesom sigtepunkterne er temaerne og indikatorerne ikke statiske, men løbende foranderlige.

Erfaringer med samarbejdet om den socialt bæredygtige by.

En yderligere udvikling af Frederiksberg som social bæredygtig by handler om, at der arbejdes på tværs internt i kommunen, men også at hele byen er med. Der er allerede mange gode erfaringer hermed, fx Bolig-forum, partnerskabet mellem Frederiksberg Kommune og to almene boligorganisationer, SSP-samarbejdet og ungesamarbejdet på tværs af forvaltningerne, områdefornyelsen i Nordre Fasanvej Kvarteret og med udviklingen af Nordens Plads på baggrund af den bystrategiske analyse med områdets interesser. Disse og andre fora skal fastholdes og udvikles, så der i fællesskab bliver udviklet de rigtige løsninger og heri-gennem får styrket byen.

Den videre proces for socialt bæredygtig by.

På baggrund af strategien kan en styrkelse af social bæredygtighed på Frederiksberg bl.a. ske ved:

- En fortsættelse af velfungerende fora, herunder Boligforum, hvor der samarbejdes på tværs i kommunen og byen. Dette fastholdes og udvikles yderligere, evt. også indenfor nye områder.
- Der arbejdes videre på, at bæredygtighed, herunder social bæredygtighed, indgår i beslutningsgrundlag, når der træffes konkrete beslutninger i relevante sager. Social bæredygtig by kan byde ind i udviklingen af kommunens politikker og i forbindelse med implementeringen heraf i hverdagen. Det kan fx være i forbindelse med Integrationspakken og områdeudvikling, og i forbindelse med placering af nye almene boliger eller institutioner, etablering af nye kultur- og fritidsaktiviteter eller når der skal udvikles nye samarbejder med de almene boligorganisationer eller andre af byens aktører. Der er allerede i et vist omfang erfaringer med denne arbejdsform, fx i arbejdet med tværgående politikker og arbejdet med flygtningeboliger.
- Socialt bæredygtig by favner på forskellig vis ind i alle udvalg, og der følges årligt op med eksempler på temaer, der er aktuelle for den socialt bæredygtige by, sammen med en fokusering og tilpasning af metoden i regi af den nuværende tværfaglige forvaltningsarbejdsgruppe.
- Strategien for den socialt bæredygtige by vil indgå i arbejdet med den kommende Frederiksbergstrategi.

Ovenstående vil være med til systematisk og gennemskueligt at styrke samordningen og koordineringen og bidrage til udviklingen af en mere socialt bæredygtig by.

Der følges op på arbejdet med plangrundlaget i form af strategi, temaer/projektspor og indikatorer med en midtvejsevaluering i 2020. Det sker med udgangspunkt i Socialudvalget og andre relevante udvalg.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser i sig selv, men der fremlægges en række sager i selvstændige spor, der understøtter og udvikler den socialt bæredygtige by.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

Socialudvalget den 17. september 2018 og høring i alle fagudvalg den 24. september 2018 (dog Bolig- og Ejendomsudvalget den 29. oktober 2018).

Endeligt udkast til strategi for socialt bæredygtig by forventes forelagt Socialudvalget den 5. november, Magistraten den 19. november og Kommunalbestyrelsen den 3. december 2018.

Historik

Socialudvalget, 17. september 2018, pkt. 100:

Socialudvalget godkendte

1. strategi og indikatorer for socialt bæredygtig som grundlag for høring i øvrige fagudvalg og i Udsatterådet, Ældrerådet, Handicaprådet og Integrationsrådet.
2. proces for det videre arbejde med socialt bæredygtig by.

Indstilling 17. september 2018, pkt. 100:

Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet indstiller,

1. at strategi og indikatorer for socialt bæredygtig by godkendes som grundlag for høring i øvrige fagudvalg, og
2. at proces for det videre arbejde med socialt bæredygtig by godkendes.

Bilag

Bilag 1 - Strategi og indikatorer for socialt bæredygtig by

Bilag 2 - Definitions- og kildeliste