

# **REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 09-03-2020**

**Mødedato** Mandag d. 09. marts 2020 kl. 19:45

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Pladsen bag rådhuset - rammesætning for borgerdialog.....	5
Duevej 58-60 og Mariendalsvej 65-67, Etableringen af 5 tagboliger.....	9
Nyvej 4, st. tv. - Anvendelsesændring fra erhverv til beboelse.....	12
Høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020.....	14
Ærøvej 5 - Ny bolig i tagetagen.....	17
Ændring af regler for Bygningspræmiering.....	20
Bevarende lokalplaner - prioritering.....	22
Etablering af elevator i bagtrappe.....	25
Nyelandsvej Vest - Sikker skolevej.....	27
Startredegørelse for boliger ved Fuglebakkevej.....	29

## Punkt 72: Meddelelser

00.22.04-P35-4-19

### Sagsfremstilling

#### a. Orientering om afgørelse fra Transport- og Boligministeriet omkring flere pålagte afgifter for samme forseelse

Den 21. oktober 2019 udesendte Transport- og Boligministeriet et brev omkring kommunernes hjemmel til at pålægge mere end én parkeringsafgift for samme overtrædelse.

På baggrund af en fejl fra ministeriets side, har kommunerne ikke siden 1. januar 2019 haft hjemmel til at udstede mere end én afgift per forseelse, hvor kommunerne tidligere har kunnet pålægge op til 3 afgifter med døgnets mellemrum.

Da man ændrede færdselslovens § 121, stk. 2, 1. pkt. og stk. 3-6 fik ministeriet ikke konsekvensrettet § 122 a, stk 4, 2. pkt., således at henvisningen også inkluderede færdselslovens § 121, stk. 7. på trods af, at dette var intentionen. Kommunerne blev i samme brev pålagt at gennemgå sagerne fra 1. januar 2019 med henblik på tilbagebetaling/annullering.

Dette var parkeringsforeningen Danmark ikke enig i, hvorfor kommunerne samlet fik Nielsen Nørager Advokatpartnerskab til at påklage afgørelsen, både hvad angår hjemmel og tilbagebetaling.

Den 21. februar 2020 har ministeriet vendt tilbage og fastholdt afgørelsen på trods af, at nyt lovforslag, der forventes besluttet og indført til sommer, udvider kommunernes hjemmel til også at kunne bortskaffe køretøjer efter 3 pålagte afgifter.

Nielsen Nørager Advokatpartnerskab mener på baggrund af mulighederne for at fremfinde afgifterne, Frederiksberg Parkering skal gennemgå alle 42.000 afgifter – andre kommuner mange flere ikke, at kommunerne aktivt skal fremfinde afgifterne, med henvisning til ressourceforbruget, men kan derimod indrykke en information i lokalavisen eller skrive det på hjemmesiden med opfordring til henvendelse med henblik på genoptagelse.

Frederiksberg Parkering stoppede ved modtagelse af brevet fra ministeriet den 21. oktober 2019 med at pålægge mere end én afgift pr. forseelse, og har udskudt klagesagsbehandlingen på de sager, hvor parkanterne har gjort indsigelser. De afgifter Frederiksberg Parkering har kendskab til annulleres, ca. 15 sager på nuværende tidspunkt. Derudover forventes maksimalt 50 sager, som Frederiksberg Parkering ikke har kendskab til.

Informationen vil blive lagt på hjemmesiden og information i Frederiksberg Bladet, hvor parkanter, der mener at være pålagt mere end én afgift for samme forseelse, kan henvende sig med henblik på genoptagelse af tidligere afgørelser.

#### b. Ansøgning om placering af 100 års mindesten

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget ansøgning fra Arveprins Knuds Sydslesvigske Studie- og Hjælpefond, der foreslår, at der placeres en 1,5 meter høj mindesten over Genforeningen 1920 på Frederiksberg. Ansøgningen godtgør, at der er indhentet fondsstøtte til finansiering af projektet.

Der er i ansøgningen foreslået, at stenen kunne placeres på hjørnet af Sønderjyllands Allé og Chr. Paulsens Vej, men forvaltningen har foreslået en mere hensigtsmæssig placering ved hjørnet af Sønderjyllands Allé og Mørk Hansens Vej. Ansøgeren har accepteret denne placering, og forvaltningen har på denne baggrund til hensigt at imødekomme ansøgningen.

#### c. Invitation til besigtigelse af projektet på Rahbeks Allé og Pile Allé 45-51

Efter anmodning fra Gunvor Wibroe inviteres By- og Miljøudvalget til en fælles besigtigelse på Rahbeks Allé. Projektet på Rahbeks Allé indeholder etablering af ny vejprofil med fortov, parkerings- og træplantningszone samt en skybrudsløsning, som forsinker ca. 300 m<sup>3</sup> vand. Projektet forventes i gang sat medio april.

Det vil også være muligt at se første del af projektet, som er udført - Pile Allé 45-51, som indgår i den fysiske planlægning og hydraulisk sammenhæng med Rahbeks Allé.

#### d. Foretræde for BMU – Carl Bernhards Vej 13-15 (vinduesudskiftning)

Ejerforeningen Carl Bernhard beliggende Carl Bernhards Vej 13-15A, har ansøgt Byggeri og Arkitektur om tilladelse til udskiftning af vinduer på hele ejendommen. Idet forvaltningen har vurderet den ansøgte vinduestype og herefter meddelt foreningen, at sagen vil blive forelagt udvalget med anbefaling om afslag, ønsker foreningen i den forbindelse at få foretræde for udvalget og præsentere sagen.

Foreningen er oplyst om, at sagen behandles den 30. marts. Forvaltningen vil imidlertid sørge for, at forelæggelsen genberammes således, at forelæggelse og foretræde finder sted samme dato i april måned (27/4).

#### **e. Opfølgning på sagen om flere hastighedsdæmpende tiltag**

På baggrund af By- og Miljøudvalgets første behandling af forslaget om flere hastighedsdæmpende tiltag, hvortil der blev forespurgt til aktualiteten af de seneste trafiktællinger. Hertil kan forvaltningen oplyse, at det er korrekt, at de er ca. to år gamle. Det er også forvaltningens vurdering, at trafiktællingen forsat er repræsentativ. Forvaltningen har midlertid, for at fjerne enhver tvivl, valgt at bestille ny trafiktælling.

Generelt om trafiktællinger skal bemærkes, at en tælling, der normalt strækker sig over en uge og i alle døgnets 24 timer, er et udtryk for situationen på det pågældende tidspunkt. Det er derfor vigtigt at sikre, at trafiktællinger udføres på et tidspunkt, hvor trafiksituationen er så normal som muligt. Trafiksituationen kan være påvirket af midlertidige ændringer i infrastrukturen, som for eksempel større anlægsarbejder eller midlertidige restriktioner, som for eksempel ensretninger, der betyder, at trafikken bliver fordelt på øvrige veje, og dermed kan medføre en ændring i forhold til normalsituationen. Om de seneste trafiktællinger på Bernhard Bangs Allé (BBA) kan oplyses, at der er talt i både 2015, 2017 og 2018. Årsdøgntrafikken for tællingen på den øvre del af BBA fordeler sig således i de 3 år: 5.261-5.162-5.602. Tilsvarende er gennemsnitshastighederne: 39,4-38,5-39,6 km/t. Som det ses, er der ikke de helt store forskelle, hverken når det gælder årsdøgntrafikken eller gennemsnitshastighederne.

Forvaltningen forventer at kunne forelægge en ny sag for udvalget på mødet den 27. april.

#### **f. Præsentation af Klassiske Frederiksbergbænke**

Efter rekonstruktion af den originale Klassiske Frederiksbergbænk fra 1927, er der nu produceret 25 stk. af disse bænke. Onsdag den 18. marts kl. 11.00 vil borgmesteren og udvalgsformanden forestå præsentation af de første bænke, der placeres langs den sydvestligste del af Frederiksberg Allé. Sceancen vil foregå på alléen overfor Dr. Priemes Vej.

# Punkt 73: Pladsen bag rådhuset - rammesætning for borgerdialog

01.00.05-P20-1-20

## Resume

I denne sag opsummeres det tidligere sagsforløb, og der skal i sagen træffes beslutning om forudsætninger for projektet, således at høringsmaterialet kan udarbejdes til afholdelse af en rammesat borgerdialog.

Forvaltningens forslag er, at der arbejdes videre med at Frederiksberg Bredegade føres til Hospitalsvej, hvor der kan etableres et nyt 4-benet trafikkræds. Yderligere foreslår forvaltningen at to overordnede scenarier fremlægges ved borgerdialogen; Scenarie A med den forudsætning at der etableres en parkeringskælder og Scenarie B med forudsætning om at overfladeparkeringen bliver optimeret.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at tidsplanen for afholdelse af borgerdialog og etablering af midlertidige aktiviteter tages til efterretning,
2. at det besluttes, som forudsætning for afholdelse af borgerdialogen, at der på et tidspunkt etableres et 4-benet kryds hos Hospitalsvej/Smallegade/Frederiksberg Bredegade

Et flertal i udvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Fasaël Rehman, Thyge Enevoldsen, Ruben Kidde og Lotte Kofoed) vedtog,

3. at der til borgerdialogen tages afsæt i to mulige byrumsscenarier:

- Scenaria A, hvor forudsætningen er, at der opføres en parkeringskælder,
- Scenaria B, hvor forudsætningen er, at overfladeparkeringen optimeres, og der ikke opføres en parkeringskælder, idet borgerne i forbindelse med dialogen vil have mulighed for at foreslå supplerende scenarier.

Et mindretal (Gunvor Wibroe) undlod at stemme til punkt 3.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at tidsplanen for afholdelse af borgerdialog og etablering af midlertidige aktiviteter tages til efterretning,
2. at det besluttes, som forudsætning for afholdelse af borgerdialogen, at der på et tidspunkt etableres et 4-benet kryds ved Hospitalsvej/Smallegade/Frederiksberg Bredegade,
3. at der til borgerdialogen skal fremlægges to mulige byrums scenarier:
  - Scenarie A, hvor forudsætningen er, at der opføres en parkeringskælder,
  - Scenarie B, hvor forudsætningen er, at overfladeparkeringen optimeres, og der ikke opføres en parkeringskælder.

## Sagsfremstilling

Der er i budget 2020 afsat midler til at få ideer og indhente inspiration til et kommende projekt for pladsen bag rådhuset ved at gennemføre en borgerdialogproces samt midler til at lave midlertidige aktiviteter i henholdsvis 2020 og 2021. Denne sag omhandler beslutning om hvilke forudsætninger der skal indarbejdes i høringsmaterialet til borgerdialogen for pladsen bag Rådhuset, så en rammesat borgerdialog kan afholdes sommeren 2020.

Borgerdialogen vil give input til beslutning, om hvorvidt der skal etableres en parkeringskælder bag rådhuset.

Borgerdialogen og den politiske afklaring vil herefter være afsæt for, hvilke midlertidige aktiviteter, der udføres fra slutningen af 2020 samt i 2021.

### *Hidtidigt forløb i forhold til udvikling af pladsen bag Rådhuset*

Magistraten oversendte den 30. november 2015 forslag til beslutning fra daværende rådmand Simon Aggesen om "mulighederne for etablering af en parkeringskælder og grøn markedsplads bag Rådhuset" samt forslag til beslutning fra rådmand Balder Mørk Andersen og daværende kommunalbestyrelsesmedlem Pernille Frahm om "parkeringskælder og byrumsprojekt bag Frederiksberg Rådhus".

I budget 2017 blev der afsat midler til at undersøge mulighederne for en helhedsplan for området bag Frederiksberg Rådhus med fokus på, at skabe et grønt byrum og parkering under jorden. Helhedsplanen skulle herudover forholde sig til at samle administrative funktioner på rådhuset (med det formål at opsigte andre lejemål), eventuelt gennem en tilbygning i sammenhæng med udvikling af p-pladsen bag ved rådhuset.

By- og Miljøudvalget fik den 21. august 2017 forelagt en udarbejdet byrumsanalyse (bilag 1) af pladsen bag rådhuset, hvori der var tre løsningsforslag til pladsen. Der indgik også et volumenstudie af pladsen, hvor en mulig annexbygning på 5 etagers og en mindre bebyggelse (en torvehal) og dels en mindre pavillon indgik.

Udvalget tog på baggrund af byrumsanalysen beslutning om, at der skulle udarbejdes en helhedsplan, samt at helhedsplanen skal indeholde mulighed for etablering af en torvehal. Udvalget ønskede desuden at Rådhushaven (Grønnegården) skulle indgå i helhedsplanen.

Bolig- og Ejendomsudvalget samt By- og Miljøudvalget fik den 28. maj 2018 forelagt et forslag til en Helhedsplanen for pladsen bag rådhuset (bilag 2). Helhedsplanen indeholder 4 scenarier, alle med en overdækket torvehalsfunktion med et volumen på 2000 m<sup>2</sup>, underjordisk parkeringsløsning og pladسدannelse.

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet udvalget bad om en status for torvehalsprojektet.

Status på torvehalsprojekt er, at der er dialog med investorkredsen bag et muligt torvehalsprojekt. Der har været møder med investorkredsen, som fortsat er positive overfor at udvikle en torvehal på pladsen bag rådhuset. Således indgår torvehaller eller en anden form for madmarked fortsat som en funktion, der kan indgå i byrummet bag rådhuset.

Der er indgået en optionsaftale med CASA A/S om etablering af en parkeringskælder, hvor det er muligt at indarbejde et byggeri oven på denne i 1 etage. Denne optionsaftale udløber september 2021.

Ved beslutning om etablering af en parkeringskælder under pladsen bag rådhuset kan en torvehal i 1 etage indgå i programmering af pladsen. Etableres der ikke en parkeringskælder, vil etableringen af en torvehal fordre, at der nedlægges et stort antal af de eksisterende parkeringspladser for at frigive det nødvendige areal.

Der er foretaget en ekstern vurdering og økonomisk granskning af torvehalsprojektet (bilag 3) og forskellige parkeringskælderløsninger, som viser at torvehalsprojektet ikke bidrager med en særlig finansieringskilde til en parkeringskælder. Granskningen sår også tvivl om, hvorvidt torvehalsprojektet er økonomisk bæredygtigt i sig selv. Alternativt til etablering af en torvehal eller madmarked kunne der arbejdes med at supplere det ugentlige loppemarked med andre pop-up markeder, såsom madboder eller food-trucks.

Borgerdialogen vil afdække synspunkter på disse muligheder samt ønsker til midlertidige aktiviteter.

By- og Miljøudvalget vedtog den 25. november 2019, at forvaltningen kan arbejde videre med en konkret placering og udformning af en lynladestation, med udgangspunkt i en placering på p-pladsen bag ved rådhuset. En lynladestation indgår således som en mulig forudsætning for programmering af byrummet bag Rådhuset.

*Tidsplan for det videre arbejde*

Tidsplanen for det videre arbejde forelåes således:

- Marts/April: Forberedelse af høringsmateriale til borgerdialog
- April/Maj: Politisk godkendelse af materiale til borgerdialog og beslutning om borgermødeformat.
- Juni: Borgerdialogen bliver afholdt.
- August: Politisk forelæggelse af resultatet af borgerdialog.

Optionen med CASA A/S om etablering af en underjordisk parkeringskælder udløber i september 2021.

Etablering af en parkeringskælder er en forudsætning for at udføre et stort byrumsprojekt, som omfatter etablering af byrum på hele pladsen bag rådhuset. Såfremt optionen med CASA A/S ikke aktiveres vil forudsætningen være, at overfladeparkeringen optimeres, så et mindre byrumsprojekt muliggøres.

Borgerdialogen og de overordnede politiske beslutninger forudsættes at være afklaret ultimo september 2020, hvorefter planlægning af de midlertidige aktiviteter vil begynde.

De midlertidige aktiviteter vil udvikles på baggrund af borgerdialogen og den politiske beslutning vedrørende etablering af parkeringskælder, og midlertidige aktiviteter vil etableres fra udgangen af 2020 samt i 2021 (bilag 4).

*Rammesætning af den kommende borgerdialog*

Som udgangspunkt for borgerdialogen foreslår forvaltningen, at der opstilles konkrete rammer for denne. Disse rammer tager afsæt i og konkluderer på arbejdet i byrumsanalysen og den efterfølgende helhedsplan.

*Trafikafvikling og forbindelser – nyt kryds ved Hospitalsvej*

Forvaltningen foreslår på baggrund af trafikanalysen i helhedsplanen, at Frederiksberg Bredegade på et tidspunkt føres til et nyt 4-benet kryds ved Hospitalsvej/Smallegade. Dette vil styrke forbindelsen til bymidten, samt understøtte en mere sikker trafikafvikling, samt sikre drift, vareindlevering og afhentning af renovation ved rådhuset og andre ejendomme i området.

En ny vejføring af Frederiksberg Bredegade til Hospitalsvej vil give mulighed for at optimere den eksisterende overfladeparkering, samt at byrummet ved Møstings Hus udvides. Et nyt trafikryds vil naturligt opdele den store plads bag rådhuset op i mindre programmerbare byrum.

Løsninger hvor der etableres et nyt kryds med gennemkørende forbindelse til Frederiksberg Bredegade er visualiseret i løsning 3 i Byrumsanalysen og Scenarie 4 i Helhedsplanen (bilag 5).

*Scenarier*

#### **Scenarie A: med parkeringskælder**

**xt-decoration:**

**underline;">Stort**

**byrums projekt:**

*xt-decoration:*

*underline;">Skitse:*

Forudsætning:

Parkeringskælder  
frigør stort

#### **Scenarie B: uden parkeringskælder**

**xt-decoration:**

**underline;">Mindre**

**byrums projekt:**

*xt-decoration:*

*underline;">Skitse:*

Forudsætning:

Optimering af  
parkering frigør  
begrænset



overfladeareal til byrumsdannelse.

Muligt at etablere fx en torvehal samt lynladerstation i dette scenarie.

**Byrum:  
Møstings Hus**

Forslag til en bedre forbindelse til Frederiksberg Have.  
Forslag til funktioner på et forstørret byrum ved gadekær og Møstings Hus.

**Byrum:  
Vestlig plads mod  
Møstings Hus**

Forslag til funktioner (ingen begrænsninger)  
Forslag til placering af rampe til parkeringskælder.

**Byrum:  
Østlige plads mod  
rådhuset**

Forslag til funktioner (ingen begrænsninger)  
Forslag til placering af rampe til parkeringskælder.

**Byrum:  
Grønnegården**

Forslag til funktioner i grønnegård og kolonnade



overfladeareal til byrumsdannelse

Ikke muligt at etablere en torvehal i dette scenarie.

Muligt at etablere en lynladerstation i dette scenarie.

**Byrum:  
Møstings Hus**

Forslag til en bedre forbindelse til Frederiksberg Have.  
Forslag til funktioner på et forstørret byrum ved gadekær og Møstings Hus.

**Byrum:  
Vestlig p-plads mod  
Møstings Hus**

Forslag til dobbeltudnyttelse af parkeringspladser

**Byrum:  
Østlige p-plads mod  
rådhuset**

Forslag til dobbeltudnyttelse af parkeringspladser

**Byrum:  
Grønnegården**

Forslag til funktioner i grønnegård og kolonnade

Scenarie A - etablering af Parkeringskælder

Opdelingen af pladsen bag rådhuset tager i Scenarie A udgangspunkt i Byrumsanalysens Løsning 3 og Helhedsplanens Scenarie 4. Frederiksberg Bredgade ledes til Hospitalsvej, og der etableres en underjordisk parkeringskælder. Pladsen bag rådhuset bliver naturligt inddelt i 3 byrum, som vil kunne programmeres til forskellige formål. Der vil i Scenarie A forsat kunne afholdes loppemarked, og det er muligt at indpasse andre funktioner som for eksempel en torvehal, madmarked, idræts- og bevægelsesrelaterede funktioner, områder til rekreative aktiviteter, samt en lynladerstation m.m.

Udformning og etablering af en eventuel parkeringskælder og placeringen af en nedkørsel til denne er ikke fastlagt endnu, og vil tage afsæt i borgerdialogen og den senere politiske beslutning om indretning af pladsen samt størrelse og udformning af en eventuel parkeringskælder.

Scenarie B - optimeret overfladeparkering

I Scenarie B er forudsætningen, at der ikke etableres en underjordisk parkeringskælder.

Et nyt ordinært 4-benet kryds ved Hospitalsvej, vil muliggøre en optimering af de parkeringspladser, der er på terræn i dag, da der ikke skal tages hensyn til en vej som skærer sig skråt gennem hele parkeringsområdet.

En optimering af parkeringsarealet vil muliggøre en opgradering af arealet ved gadekæret mod Smallegade, og give mulighed for forbedrede adgangsforhold til Frederiksberg Have.

En udnyttelse af grønnegården til ophold eller andre funktioner, som for eksempel cykelparkering, vil kunne frigive byrum til pladسدannelse og byliv i kombination med parkering på terræn.

Det vil i dette scenarie ikke være muligt at etablere en torvehal.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Forvaltningen vurderer, at der bør tages udgangspunkt i Løsning 3 fra Byrumsanalysen og Scenarie 4 fra Helhedsplanen, når høringsmateriale til pladsen bag rådhuset udarbejdes.

Forvaltningen vurderer, at Frederiksberg Bredegade bør føres til et nyt 4-benet kryds ved Hospitalsvej/Smallegade. Dette vil tilgodese en bedre trafikafvikling, sammenhængen med bymidten og Frederiksberg Have vil styrkes og krydset vil give fordelagtig opdeling af byrummet på pladsen bag rådhuset og anspre til 2 overordnede scenarier. Forvaltningen anbefaler, at Scenarie A og B, bør danne udgangspunkt for udarbejdelsen af høringsmateriale til en rammesat borgerdialog.

Forvaltningen vurderer at karakteren ved byrummet ved Møstings Hus og gadekæret bør bearbejdes og styrkes. Pladsen bag rådhuset, bestående af to byrum gennemskåret af vejføring til Hospitalsvej, kan programmeres til forskellige formål, dog bør loppemarkedet bibeholdes i et af disse 2 byrum. Programmeringsforslag til grønnegården vil ved borgerdialogen afklare, hvilke ønsker og muligheder, der er for at indrette dette område.

## **Økonomi**

Der er i budget 2020 afsat 0,5 mio. i 2020 og 0,5 mio. i 2021. Midlerne er afsat som driftsmidler.

Det estimeres, at der skal afsættes ca. 400.000 kr. i 2020 til opmåling af pladsen, til rådgiverhonorar i forbindelse med udarbejdelse af skitseforslag til optimering af overfladeparkering og til udarbejdelse af høringsmateriale. Det estimeres at ca. 100.000 kr. kan benyttes til at understøtte midlertidige aktiviteter i 2020. 500.000 kr. vil i 2021 benyttes til udførelse af midlertidige aktiviteter samt understøttende projektledelse.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget

## **Bilag**

Bilag 2 Byrumsanalyse\_ Juul og Frost aug. 2017

Bilag 3 Helhedsplan \_COWI dec. 2017

Bilag 5 Økonomisk evaluering\_ EY aug. 2019

Bilag 1 Tidsplan

Bilag 5: Notat om trafikafvikling samt Scenarie A og B

# Punkt 74: Duevej 58-60 og Mariendalsvej 65-67, Etableringen af 5 tagboliger

02.34.02-P19-856-19

## Resume

Sagen omhandler etablering af 5 nye boliger i taget på eksisterende etageejendom. Sagen har været behandlet i By- og Miljøudvalget den 15. maj 2017, hvor udvalget vedtog, at der skulle dispenseres fra krav om parkering og opholdsareal. Den efterfølgende byggetilladelse blev ikke udnyttet af bygherren. Siden sidste forelæggelse er der vedtaget ny kommuneplan. Sagen forelægges til By og Miljøudvalgets stillingtagen igen, da boligerne ikke følger Kommuneplan 2017's rammebestemmelser for boligtilvækst, herunder retningslinier for etablering af opholdsareal og bilparkeringspladser.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Fasael Rehman og Ruben Kidde) vedtog,

1. at der fraviges fra BR 18 § 399 omkring parkeringsarealer imod indbetalingen til Frederiksberg Parkeringsfond for 5 bilparkeringspladser i henhold til gældende takstblad,
2. at der fraviges fra BR 18 § 393 omkring opholdsarealer, fastsat i kommuneplanens rammebestemmelser til 50% af etagearealet ved etablering af nye boliger, idet de eksisterende opholdsarealer allerede er godt indrettet med græsplæne, legeplads, træer, buske mv.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe, Thyge Enevoldsen og Lotte Kofoed) udlod at stemme.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller

1. at der fraviges fra BR18 § 399 omkring parkeringsarealer imod indbetalingen til Frederiksbergs Kommunes Parkeringsfond for 5 bilparkeringspladser i henhold til gældende takstblad,
2. at der fraviges fra BR18 § 393 omkring opholdsarealer, fastsat i kommuneplanens rammebestemmelser til 50% af etagearealet ved etablering af nye boliger, idet de eksisterende opholdsarealer allerede er godt indrettet med græsplæne, legeplads, træer, buske mv.

## Sagsfremstilling

Forvaltningen har modtaget en fornyet ansøgning om etablering af 5 nye boliger i taget på ejendommen Duevej 58-60/Mariendalsvej 65-67. Projektet er oprindeligt ansøgt tilbage i 2016 og fik byggetilladelse den 6. juni 2017, som dog ikke blev udnyttet. Bygherre genansøger nu om byggetilladelse, med samme projekt som i 2016, hvor der både i 2016 og nu ansøges om tilladelse til at etablere 5 tagboliger.

Siden sidste forelæggelse er der vedtaget ny kommuneplan med kriterier for boligtilvækst.

Sagen indstilles til By- og Miljøudvalgets stillingtagen igen, da der ansøges om tilladelse til at fravige kommuneplanens rammer i forhold til parkering og opholdsareal. Ansøger ønsker at indbetale til parkeringsfonden for 5 parkeringspladser, da etablering af 5 parkeringspladser på terræn vil reducere ejendommens eksisterende opholdsareal.

Ejendommen er opført i 1932 og indgår i en større ensartet bebyggelse, hvor en ejerforening strækker sig over 3 matrikler med fælles gårdrum. Samlet er der idag 131 lejligheder i bebyggelsen. I 1966 er der blevet etableret 16 tagboliger i ejendommen og nu ansøges der om at udnytte den resterende del af taget til bolig. Taget blev skiftet i 2014, hvor eksisterende kviste og tagvinduer blev energioptimeret. Man ønsker at etablere samme kviste og udformning som i den eksisterende udnyttede tagetage. I kælderen findes depotrum til eksisterende lejligheder og der etableres 5 nye depotrum i kælderen til de nye lejligheder.

Der er 18 eksisterende parkeringspladser på terræn i gården og 19 parkeringspladser i garageanlæg med adgang fra gården.

En større del af gårdrummet er udlagt til opholdsareal med mulighed for leg på græsplæner og legeplads. Buske og træer skaber varierede rum i opholdsarealet. I forbindelse med det ansøgte laves ingen ændringer i det eksisterende opholdsareal, som er anlagt for ca. 17 år siden. Samtlige lejligheder har altaner. Det bemærkes, at også de ansøgte lejligheder udføres med kvistaltaner, identiske med eksisterende kvistaltaner på ejendommen.

Sagen fra udvalgsmødet den 15. maj 2017 er vedlagt som bilag. I sagen fra 2017 ansøges om indbetaling for 4 parkeringspladser til parkeringsfonden, mod 5 i nærværende sag. Ændringen skyldes at By-, Kultur- og Miljø området i

den tidligere sag tog udgangspunkt i lokalplanens underområde 2, som ved fornyet sagsbehandling viser sig ikke at være gældende for området, hvor ejendommen ligger.

### Regelgrundlag

#### *Lokalplan:*

Ejendommen er omfattet af lokalplan 29 og placeret i underområde 1, hvor der ikke er bestemmelser om parkeringskrav eller opholdsarealer. Derfor er der ikke tale om dispensationer efter lokalplanen, men fravigelser fra kommuneplanens rammebestemmelser.

Lokalplanens anvendelsesbestemmelser fastlægger, at området skal anvendes til boligformål, afsnit 3.1.1.

Nærværende sag er et eksempel på boligtilvækst i eksisterende ejendom i området vest for Fasanvejlinjen. Da der er tale om selvstændige tagboliger, skal de leve op til de generelle rammebestemmelser for boligtilvækst. Der gælder følgende retningslinier:

*"- Såfremt der ikke mistes bevaringsværdier, og projektet samtidig tilføjer andre værdier som eksempel øget tilgængelighed, forskønnelse og mere tidsvarende boliger, kan projektet fremmes på baggrund af en konkret vurdering af kvaliteterne i forhold til dispensationsbehovet."*

*"-Hvis der til gengæld ikke sker forberinger set i byens perspektiv, men måske endda tabes kvaliteter, herunder væsentlige bevaringsværdier, vil der som udgangspunkt ikke kunne forventes tilladelse."*

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 4.B.2 Duevej, der udlægger området til "etageboliger, 110% bebyggelsesprocent, 6 etager (s. 56) Ejendommen er ikke registreret med en bevaringsværdi.

#### *Bygningsreglementet 2018 (BR18)*

Kapitel 20 § 393: Til en bebyggelse skal der udlægges arealer af en passende størrelse i forhold til bebyggelsens anvendelse, omfang og beliggenhed i form af opholdsarealer, arealer til opbevaring af affald og arealer til parkering.

Kapitel 20 § 399: Der skal på ejendommens område udlægges tilstrækkeligt areal til parkering af biler, motorcykler, knallerter og cykler mv. i forhold til anvendelsen af bygningen.

#### *Kommuneplanens Rammebestemmelser:*

I Kommuneplan 2017 fastsættes et parkeringskrav på 1 parkeringsplads pr. familiebolig (s.17).

I Kommuneplan 2017 fastsættes et opholdsareal på 50% ved etablering af nye boliger (s.18).

I Kommuneplan 2017 fastsættes at nye boliger skal være minimalt 65 m<sup>2</sup> og nye boligernes gennemsnitsstørrelse skal være mindst 100 m<sup>2</sup>.

#### *By- Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By- Kultur- og Miljøområdet vurderer, at projektet tilvejebringer 5 nye familieboliger af tidsvarende kvalitet, hvor taget efterisoleres indvendigt og bygningen derved energioptimeres. Det vurderes, at bygningen efter gennemførelse af projektet, vil fremstå mere homogent med den anden del af bebyggelsen, hvor der allerede er opført tagboliger. I denne vurdering lægges vægt på, at de nye kviste og kvistaltaner udføres som eksisterende på nabomatriklerne.

Det vurderes, at de ansøgte boliger fra 67 - 117m<sup>2</sup> alle er fornuftigt indrettet til familieboliger til 2-3 personer.

Det vurderes, at kommuneplanens rammer omkring parkering kan fraviges, idet der indbetales til parkeringsfonden for 5 parkeringspladser efter gældende takstblad. Der lægges vægt på, at et krav om etablering af parkeringsplads på egen grund, vil medføre at en del af eksisterende opholdsareal inddrages, hvilket vurderes at være uhensigtsmæssigt.

Det vurderes, at kommuneplanens krav om opholdsareal kan fraviges, idet der idag er tilfredsstillende opholdsareal, der strækker sig over 3 matrikler og alle lejligheder etableres med kvistaltaner som supplement til opholdsarealet.

Samlet vurderer By-, Kultur, og Miljøområdet, at kommuneplanens rammer kan fraviges i forhold til parkerings- og opholdskrav og at det ansøgte kan tillades ud fra rammerne for kriterierne for boligtilvækst.

### **Økonomi**

I henhold til gældende takstblad skal der indbetales 262.020 kr. for hver af de 5 parkeringspladser til parkeringsfonden. I forbindelse med etablering af parkeringspladsen, betaler kommunen halvdelen af udgiften. Er parkeringspladserne ikke anlagt senest 5 år efter en evt. tilladelse tilbagebetales det indbetalte beløb.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By og Miljøudvalget

## **Bilag**

Indsendelse 1, 20190903 tegningsliste og tegninger.pdf

Billeder Duev

Dagsordenspunkt 15. maj 2017

visualisering\_v3

visualisering\_v2

# Punkt 75: Nyvej 4, st. tv. - Anvendelsesændring fra erhverv til beboelse

02.34.02-P19-646-19

## Resume

Der ansøges om anvendelsesændring af en erhvervsenhed i stueetagen. Enheden søges fremover benyttet til beboelse. Projektet kræver dispensationer og forelægges derfor udvalget til godkendelse.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Fasael Rehman og Ruben Kidde) vedtog,

1. at der fraviges fra BR 18 § 399 til bestemmelsen om anlæg af 1 bilparkeringsplads, mod indbetaling til p-fonden for en bilparkeringsplads,
2. at der fraviges fra bestemmelsen om 50% opholdsareal, idet gårdrummet er indrettet med legeplads, hyggekrege mv.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe, Thyge Enevoldsen og Lotte Kofoed) stemte imod.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der fraviges fra BR18 § 399, til bestemmelsen om anlæg af 1 bilparkeringsplads, mod indbetaling til p-fonden for en bilparkeringsplads,
2. at der fraviges fra bestemmelsen om 50 % opholdsareal, idet gårdrummet er indrettet med legeplads, græsplæne, hyggekrege m.v.

## Sagsfremstilling

I forbindelse med reetablering af ejendommen, på baggrund af en større brand, har By- Kultur og Miljøområdet modtaget en ansøgning om ændring af et erhvervslejemål til boligformål.

I februar 2019 godkendte By- og Miljøudvalget en udvidelse af ejendommen med tre nye boliger i tagetagen. Projektet blev af økonomiske grunde opgivet i april 2019 og boligerne blev ikke etableret.

Forvaltningen har modtaget en ny ansøgning om ændring af et erhvervslejemål på 143 m<sup>2</sup> beliggende i stueetagen. Den nye lejlighed bliver gennemlyst med vinduer mod både gård/gaden og indrettet med 3 værelser, 1 stor stue, samt nyt køkken og badeværelse. Gårdrummet er efter branden reetableret med grønne opholdsarealer.

Stueetagerne i de nærliggende naboejendomme på Nyvej indeholder beboelse og ikke erhverv.

Der ansøges i forbindelse med konverteringen om dispensation fra kravet om én bilparkeringsplads, mod indbetaling til kommunens parkeringsfond.

Bebyggelsen er en klassisk Frederiksbergejendom opført i starten af 1900-tallet med gule teglsten og et traditionelt københavnertag. Ejendommen er omkranset af en lukket grøn have og indeholder to opgange (nr. 4 og 6) med i alt 13 beboelseslejligheder og ét erhvervslejemål med kontor i stueplan.

Ejendommen er efter en omfattende brand blevet reetableret med nyt tag, nye vinduer samt energioptimering.

Lejlighederne er i samme omgang blevet moderniseret med nye køkkener og badeværelser med mekanisk ventilationsanlæg.

Gårdarealet blev ved samme lejlighed omdannet og indrettet med cykelparkering, have, små opholdsøer og legeplads.

Ejendommen er udpeget som bevaringsværdig med en SAVE- værdi på 4 og udsmykket med buede stik over vinduer og flot gesimsbånd som er bevaret/reetableret.

### *Regelgrundlag*

Ejendommen er omfattet af bevarende lokalplan 79 med tillæg, som ikke indeholder bestemmelser om anvendelsen. Lokalplanens formål er at hindre kvalitetsforringende ændringer og bevare bebyggelsens rigdom på detaljer og sikre, bevaring af eksisterende bevaringsværdig bebyggelse og bevaring af karakteristiske bygningsdele og arkitektoniske elementer.

Projektet skal ud fra hensynet til bykvalitet, jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser, vurderes i forhold til boligtilvækst i den eksisterende bygningsmasse.

Der skal således foretages en konkret vurdering og afvejning af projektets kvalitet sammenholdt med de udfordringer, som bilparkerings- og opholdsarealer øst for Fasanvejslinjen afstedkommer.

Til grund for en konkret vurdering gælder følgende retningslinjer:

Såfremt der ikke mistes bevaringsværdi og projektet samtidig tilfører andre værdier som for eksempel øget tilgængelighed, energioptimering, forskønnelse og mere tidssvarende boliger, kan projektet fremmes på baggrund af en konkret vurdering af kvaliteterne.

I forhold til opholdsareal og parkeringskrav kan et projekt opnå dispensation, hvis projektet tilfører andre værdier til den omgivende by.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at projektet, som tilvejebringer én ny familiebolig ved konvertering af den sidste rest af erhverv i en beboelsesejendom med en stor fin have, er i overensstemmelse med kommuneplanens rammer, formål og hensigt.

Bygningens oprindelige karakter, ydre fremtræden og sammenhæng med omgivelserne, bevares både til gade- og gårdsiden. Ejendommens bærende værdier er ligeledes bevaret.

Samlet set vurderes projektet at være tilpasset med respekt for ejendommens ydre karakter, karréens og områdets kontekst.

Da det ikke er muligt at anlægge 1 bilparkeringsplads på grunden, søges der om dispensation for parkeringskravet mod indbetaling til kommunens parkeringsfond.

Projektet indstilles positivt mod, at ansøger indbetaler til kommunens parkeringsfond.

### **Økonomi**

I henhold til gældende takstblad skal der indbetales 262.020 kr. for hver af de 5 parkeringspladser til parkeringsfonden. I forbindelse med etablering af parkeringspladsen, betaler kommunen halvdelen af udgiften. Er parkeringspladserne ikke anlagt senest 5 år efter en evt. tilladelse tilbagebetales det indbetalte beløb.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget

### **Bilag**

Indsendelse 2, Samlet tegningsmateriale.pdf

Indsendelse 2, Byggeandragende.pdf

Forhave

Facade mod Nyvej

# Punkt 76: Høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020

13.05.16-G01-11-18

## Resume

Movia har sendt forslag til Mobilitetsplan 2020 i høring. Sagen indeholder en gennemgang af Mobilitetsplanen og korte kommentarer til hvert kapitel. Vedhæftet til sagen er forslag til høringssvar fra Frederiksberg Kommune, der forelægges til udvalgets godkendelse.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev anmodet om en nærmere belysning af muligheden for og konsekvenserne ved at fremrykke målsætningen om fossilfri busdrift fra 2030 til 2025.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. at orientering om Movias Mobilitetsplan 2020 tages til efterretning
2. at forslag til høringssvar til Movias Mobilitetsplan 2020 godkendes

## Sagsfremstilling

Den 20. november 2019 sendte Movia forslag til Movias Mobilitetsplan 2020 i høring i kommuner og regioner med høringsfrist den 20. marts 2020. Movias arbejde med mobilitetsplanen begyndte i 2018. Her udarbejdede Movia 12 arbejdsplaner, som forvaltningen gav kommentarer til. Nu har Movia udarbejdet det endelige forslag til Mobilitetsplan 2020. Nedenfor er en kort gennemgang af planen, der består af fire temaer og 12 forslag til indsatser. Under hvert tema er Movias forslag til indsatser sat ind og der er et kort referat af temaet. Herudfra er der udarbejdet et forslag til høringssvar, der er vedlagt sagen.

### *Movias Mobilitetsplan 2020*

Movias Mobilitetsplan er en fælles mobilitetsplan for de 45 kommuner og de to regioner på Sjælland. Den er udarbejdet i henhold til lov om trafikselskaber og skal ses som et dokument med fælles mål for i samarbejde at opnå, at "flere bruger den kollektive trafik, så den samlede transport bliver grønnere, og så vi i hele Greater Copenhagen understøtter vækst og udvikling gennem kollektiv grøn mobilitet."

Movias Mobilitetsplan 2020 har været på dagsordenen på K29 i januar og på KKR i februar. Til KKR Hovedstaden blev det indstillet, at høringssvaret til Movia skulle indeholde følgende punkter:

- Generel opbakning til indholdet af mobilitetsplanen, herunder vigtigheden af at styrke det strategiske net, planerne vedrørende BRT-løsninger (Bus Rapid Transit) og fokus på fossilfrihed
- At den endelige fastlæggelse af det strategiske net afventer erfaringer med rejsemønstre efter gennemførelse af nyt by-net (busnet efter åbning af metrociterringen)
- Vigtigheden i at sikre kollektiv trafikbetjening i yderområderne af regionen
- I forhold til visionen om fossilfrihed understreger vigtigheden af, at kommunerne kan få hjælp i Movia i kommende udbudsprocesser
- Vigtigheden af DOT (Din Offentlige Transport) som omdrejningspunkt for samtænkning af den kollektive trafik i hovedstadsområdet.

Forvaltningen anbefalede, at indstillingen blev godkendt og kommunens høringssvar er i tråd med høringssvaret fra KKR Hovedstaden.

Planen er opdelt i fire temaer, hvorunder Movia opstiller 12 indsatser:

### Sammenhæng på tværs

Planens indsatser:

#### *1. Vi forbedrer det strategiske net*

Få mere værdi ud af det eksisterende net og bidrag til at løse trængselsudfordringen ved at binde banerne sammen og styrke bussernes vej gennem trafikken.

#### *2. Vi etablerer gode skift på stationer og busterminaler*

Borgerne skal skifte mere for at få udbytte af investeringerne i kollektiv transport. Derfor skal stationer og busterminaler være nemme at komme til og overskuelige at navigere i, også når man ankommer til fods eller på cykel.

#### *3. Vi sørger for god trafikinformation i realtid*

Realtidsinformation giver den mest præcise information om den enkeltes rejse og giver tryghed og overblik, hvis rejsen gør knuder.

#### Kommentar:

Med Movias Mobilitetsplan besluttes det strategiske net. I det strategiske net er der fokus på kort rejsetid, mange afgange og et højt serviceniveau. Det strategiske net er en frivillig aftale mellem kommuner og regioner, der skaber stabilitet i den kollektive trafik og dermed forudsigelighed for både virksomheder og borgere. Movia lægger i forslaget til Mobilitetsplan 2020 op til at fastholde og styrke de eksisterende linjer og knudepunkterne i det strategiske net. Med forslaget til høringssvaret bekræfter Frederiksberg Kommune, at det er linje 1A, 2A, 4A, 7A og 9A der er en del af det strategiske net, men med en opfordring til, at det først endeligt besluttes, når erfaringerne fra Nyt Bynet er præsenteret. Udover de fem A-buslinjer indgår linje 250S også i det strategiske net. Den finansieres af Region Hovedstaden. Movia lægger ydermere op til, at der i de kommende år fokuseres på, at forbedre den digitale trafikinformation, skabe bedre skift mellem bus, tog og metro og på at skabe bedre fremkommelighed de steder, hvor det kan lade sig gøre ved for eksempel at etablere busbaner på korte strækninger, benytte trafiksignalerne eller tilpasse stoppestederne.

#### Grøn og bæredygtig omstilling

##### Planens indsatser:

###### *4. Vores busser er fossilfri i 2030, heraf er mindst halvdelen elbusser*

Det foreslås, at Movia holder fast i, at busdriften skal være fossilfri i 2030, og at vi skærper målsætningen, så mindst halvdelen af driften sker med elbusser.

###### *5. Vores flextrafik køres i elbiler senest i 2030*

De nye lovregler vil betyde, at Movia skal omstille flextrafikken til el frem mod 2030. Det vil kræve store ændringer i tilrettelæggelsen af flextrafikken.

###### *6. Vores nye tog er eldrevne*

Movia foreslår, at vi sætter et mål om, at nyindkøbte tog er eldrevne.

#### Kommentar:

Movia sætter i Mobilitetsplanen fokus på den grønne dagsorden og på, at klima- og miljøvenlige busser er fremtiden. I Mobilitetsplanen foreslås det, at busserne på Sjælland skal være fossilfri i 2030 og, at mindst halvdelen heraf skal være elbusser. Frederiksberg og Københavns Kommuner nævnes som kommuner der har fastsat konkrete mål for, hvornår busserne skal være omstillet til elbusser. Movia nævner ydermere kommunernes mulighed for at etablere miljøzoner, hvilket stemmer overens med Frederiksberg Kommunes fokus på renere luft i byen i forslag til Strategi for Ren luft 2030, der er under udarbejdelse. I Mobilitetsplanen foreslår Movia også, at der sættes mål om, at alle flextrafikkøretøjer er eldrevne i 2030. Frederiksberg Kommune har kørsel på de lovpligtige områder af Flextrafik, men tilbyder ikke Flextur.

#### Pendling til og fra arbejdspladser

##### Planens indsatser:

###### *7. Vi planlægger for god mobilitet allerede i den fysiske planlægning*

God mobilitet styrker kommunernes mulighed for at fastholde og tiltrække arbejdspladser. Movia styrker samarbejdet og vidensdelingen af gode løsninger.

###### *8. Vi præsenterer værktøjer til god mobilitet*

I samarbejde med kommuner og virksomheder udvikler Movia en vidensbank inddelt fra det, som er let at implementere til indsatser, som kræver strategisk og politisk forankring. Vidensbanken giver konkret inspiration til, hvordan mobiliteten kan styrkes.

###### *9. Vi giver virksomhederne overblik over mobilitetsservicen*

Et online overblik på kommunernes hjemmesider over de kollektive transportmuligheder samt eksempelvis gangafstande og mulighed for cykel- og bilparkering giver overblik over kommunens mobilitetsservice. Overblikket kan dels bruges som branding af kommunen, dels som grundlag for indsatser for bedre mobilitet.

#### Kommentar:

Trængslen er stigende og danskerne pendler i gennemsnit længere end de tidligere har gjort. Her peger Movias Mobilitetsplan 2020 på, at den fysiske planlægning og samspillet mellem trafikformerne har betydning for pendlernes valg af transportform. Movia vil i den forbindelse oprette en vidensbank med råd og virkemidler til mobilitetsløsninger, der kan sikre god og bæredygtig pendling. Movia vil hjælpe med rådgivning ud fra et mobilitetsperspektiv med afsæt i både kollektiv transport, samkørsel, deleløsninger, cykler, gangafstande med mere. For eksempel har det afgørende betydning for medarbejdernes valg af transportform, om der er en overkommelig gangafstand til stoppestedet og der er gode cykel- og gangstier.

#### Kollektiv mobilitet uden for de større byer

##### Planens indsatser:

###### *10. Vi optimerer kendte transportløsninger, som sikrer mobiliteten uden for de større byer*

Uden for de større byer er der behov for løsninger, der supplerer busserne. Vi har allerede flere gode løsninger på hylden, der sikrer mobiliteten mellem byerne og til og fra det strategiske net.

###### *11. Vi udvikler og udbreder nye mobilitetsløsninger*

I samarbejde med kommuner, regioner og borgere udvikler vi løsninger med lokal forankring, som kan udbredes og skaleres til inspiration og implementering i de øvrige kommuner.

#### *12. Vi sørger for mobiliteten for unge til ungdomsuddannelser*

God mobilitet har stor betydning for at unge gennemfører en ungdomsuddannelse.

#### **Kommentar:**

Der er stor forskel på brugernes transportvalg i centrum af byerne og uden for de større byer. Derfor arbejder Movia også med løsninger der tilgodeser mobilitetsbehovet mellem byerne, så der er mobilitetstilbud til alle. I mobilitetsplanen sidste afsnit er der sat fokus på at få skabt kollektiv trafik i yderområderne og på at sikre mobilitetsløsninger til de unge og deres behov. Ydermere er der fokus på at dele de forskellige løsninger og tilpasse dem til den lokale kontekst.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer:*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at Mobilitetsplanen fra Movia skaber et bredt helhedsorienteret syn på mobilitet, hvor det ikke kun er den kollektive transport, der er i fokus. Der vil ligge en opgave for Frederiksberg Kommune i at arbejde videre med de løsningsmuligheder Movia stiller op i forhold til for eksempel, at skabe forbedringer for den samlede mobilitet gennem bedre skiltning og gangveje til og omkring stoppesteder, bedre fremkommelighed for busserne og arbejde mere sammen med virksomheder om mulige løsninger for ansatte på arbejdspladser i kommunen.

### **Økonomi**

Der er ikke udgifter i forbindelse med afgivelsen af høringssvaret.

Omstillingen til elbusser vil give en ekstra udgift, der vil blive taget stilling til ved hvert udbud. Ligeledes kan kommunens betaling til Movia stige i forbindelse med omstilling af Flextrafik til el.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget

### **Bilag**

Forslag til Movias Mobilitetsplan 2020

Bilag 1 Forslag til strategisk net 2020-2023 Frederiksberg Kommune

Bilag 2 Flerårigt budget for strategisk net

Forslag til høringssvar til Movia

## Punkt 77: Ærøvej 5 - Ny bolig i tagetagen

02.34.02-P19-5-19

### Resume

Der anses om etablering af en ny familiebolig i en udnyttelig tagetage. Sagen forelægges til udvalgets stillingtagen, da det anses, gte ikke f, lger lokalplanens bestemmelser for etablering af opholdsarealer og bilparkeringspladser.

### Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Fasael Rehman og Ruben Kidde) vedtog,

1. at der kan dispenseres fra lokalplanens krav om anlæg af 1 parkeringsplads, mod at der sker indbetaling til parkeringsfonden,
2. at der kan dispenseres fra lokalplanens krav om etablering af opholdsarealet svarende til 50% af bruttoetagearealet, mod at gærdens grænne arealer forbedres, og der tilføres en ny tagterrasse til tagboligen og altaner til 8 af de eksisterende lejligheder,
3. at der kan dispenseres fra lokalplanens bevarende bestemmelser.

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

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

### Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der kan dispenseres fra lokalplanens krav om anlæg af 1 parkeringsplads, mod at der sker indbetaling til parkeringsfonden,
2. at der kan dispenseres fra lokalplanens krav om etablering af opholdsareal svarende til 50 % af bruttoetagearealet, mod at gærdens grænne arealer forbedres og der tilføres en ny tagterrasse til tagboligen og altaner til 8 af de eksisterende lejligheder,
3. at der kan dispenseres fra lokalplanens bevarende bestemmelser.

### Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om etablering af en ny bolig i en udnyttelig tagetage på Ærøvej 5. Til den nye lejlighed etableres en tagterrasse, nye kviste og tagvinduer og herudover etableres altaner mod gærden til ejendommens øvrige lejligheder.

Å  
*Eksisterende forhold*

Ejendommen er indrettet med 10 beboelseslejligheder fra stueetagen til 4. sal. I tagetagen var der indtil for nylig pulterrum, som nu er blevet flyttet til kælderen.

Hele den vestlige side af Ærøvej består af nsten ens ejendomme, som er tegnet af den samme arkitekt og opført i 1899. Ærøvej 3 og 5 er spejlinger af hinanden, med traditionelt saddeltag og frontispice samt kvader-, gesims- og pilaster-detajler. Ejendommen er udpeget som bevaringsværdig med en SAVE-værdi på 4.

Å  
*Nye forhold*

Den nye tagbolig vil blive 139 m<sup>2</sup> og fylde hele ejendommens 5. sal. Adgang vil ske via hovedtrappen som forlænges, samt via eksisterende bagtrappe.

I tagfladen mod gaden erstattes seks eksisterende tagvinduer af to nye kviste og fire små tagvinduer placeret symmetrisk på hver side af tagets frontispice. I tagfladen mod gærden etableres én kvist, to tagvinduer og én indeliggende tagterrasse. Den videre bearbejdning af kviste, altaner, tagterrasse og endeligt materialevalg udføres i samarbejde med forvaltningen.

Å  
På gærdfacaden opsættes desuden 8 altaner i to kolonner fra 1. - 4. sal, således at otte ud af de 10 eksisterende lejligheder får en altan.

Å  
Gærden er allerede indrettet med grænne opholdsarealer, men de forbedres yderligere i forbindelse med projektet.

Å  
*Regelgrundlag*

Ejendommen er omfattet af lokalplan 226 for Svømmehalskvarteret som har til formål bl.a. at sikre bevaring af eksisterende bevaringsværdig bebyggelse.

Å

Lokalplanen indeholder bestemmelser om en bebyggelsesprocent på maksimalt 110 og en etagehøjde på max 6 etager.

Ved ændret anvendelse til boligformål, skal der udlægges et opholdsareal svarende til 50 % af det samlede nye bruttoetageareal og der skal udlægges én bilparkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup>.

Bevaringsværdige bygninger skal ved ydre ændringer udformes således, at bygningens oprindelige karakter bibeholdes. Bygningernes materialer, udformning, farver og væsentlige ydre fremtræden skal sikre god sammenhæng med omgivelserne og områdets karakter.

Projektet skal ud fra hensynet til bykvalitet, jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser, vurderes i forhold til boligtilvækst i den eksisterende bygningsmasse, når der etableres en eller flere selvstændige boliger i en uudnyttet tagetage.

Der skal således foretages en konkret vurdering og afvejning af projektets kvalitet sammenholdt med de udfordringer, som bilparkerings- og opholdsarealer, st for Fasanvejslinjen afstedkommer.

Til grund for en konkret vurdering gælder følgende retningslinjer:

Såfremt der ikke mistes bevaringsværdi og projektet samtidig tilfører andre værdier som for eksempel øget tilgængelighed, energioptimering, forskning og mere tidssvarende boliger, kan projektet fremmes på baggrund af en konkret vurdering af kvaliteterne.

I forhold til opholdsareal og parkeringskrav kan et projekt opnå dispensation, hvis projektet tilfører andre værdier til den omgivende by.

Hvis der til gengæld ikke sker forbedringer set i byens perspektiv, men måske endda tabes kvaliteter, herunder væsentlige bevaringsværdier, vil der som udgangspunkt ikke kunne forventes tilladelse.

En dispensation skal således overvejes i relation til den øgede bykvalitet projektet medfører.

*Partshøjring og naboorientering*

Ansøgningen har været sendt i partshøjring jf. forvaltningsloven i naboejendommen angående placeringen af altanerne. Der indkom ingen høringssvar.

Ansøgningen har været sendt i naboorientering jf. planloven angående dispensationerne fra lokalplanen i Årvej 3 og 7, Holger Danskes Vej 85 og Godthåbsvej 62A, 62B, 62C og 62D samt hos Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksberg (FBLF). Forvaltningen modtog et høringssvar fra FBLF, som ikke havde indsigelser til projektet.

*By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

Forvaltningen vurderer, at bygningens oprindelige karakter og sammenhæng med omgivelserne er bevaret. De nye altaner og tagterrassen er i overensstemmelse med de vejledende anbefalinger i altanmanualen, og de nye kviste og tagvinduer er hensomt tilpasset bygningen.

Altanerne, tagterrassen og det forbedrede grøne område, tilfører ejendommen opholdsareal i høj kvalitet. Der tilføres 44 m<sup>2</sup> nyt opholdsareal, som svarer til 32% af det nye boligareal på 139 m<sup>2</sup>.

Ejendommen opgraderes energimæssigt med forøget isolering i tagkonstruktionen.

I forhold til kommunens rammebestemmelser om boligtilvækst vurderes det, at projektet med dets hensomt tilpassede ydre ændringer og energimæssige opgradering vil tilføre ejendommen væsentlig kvalitet, så det samlede projekt på den baggrund kan tillades.

## **Økonomi**

I henhold til gældende takstblad skal der indbetales 262.020 kr. for hver af de 5 parkeringspladser til parkeringsfonden. I forbindelse med etablering af parkeringspladsen, betaler kommunen halvdelen af udgiften. Er parkeringspladserne ikke anlagt senest 5 år efter en evt. tilladelse tilbagebetales det indbetalte beløb.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Projektmateriale

Visualisering af gårdfacade - før

Visualisering af gårdfacade - efter

Plan som viser synsvinkel for visualisering

# Punkt 78: Ændring af regler for Bygningspræmiering

02.00.00-G01-66-19

## Resume

Ved Bygningspræmieringen i 2019 drøftede dommerkomitéen om reglerne for Bygningspræmieringen bør moderniseres inden næste Bygningspræmiering i 2021, så kommunens egne byggerier kan præmieres og tildeles en plakette i stedet for alene at få rosende omtale. Et forslag til nye regler for Bygningspræmieringen forlægges derfor By- og Miljøudvalget til godkendelse.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at forslag til nye regler for bygningspræmiering godkendes.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag til nye regler for bygningspræmiering godkendes.

## Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommunes bygningspræmiering eller "Præmiering af Gode og Smukke bygninger opført i Frederiksberg Kommune" blev første gang afholdt i 1902 og foregår i ulige år. Siden 2016 har der i de lige år også været afholdt en præmiering af restaureringsprojekter, ombygninger og små projekter kaldet facadepræmiering. Facadepræmieringen afholdes i regi i kommunens facadeudvalg og denne indstilling handler udelukkende om reglerne for bygningspræmieringen i de ulige år.

Bygningspræmieringens dommerkomité består af 3 medlemmer af kommunalbestyrelsen, 3 fagdommere udpeget af Arkitektforeningen samt af direktøren for By-, Kultur- og Miljøområdet.

De nuværende regler er vedtaget af Frederiksberg kommunalbestyrelse den 15. december 1941 og ændret den 1. oktober 1973 og den 12. oktober 1987.

K

I reglerne for bygningspræmieringen står der at byggerier "*foretaget af eller for Frederiksberg Kommune, kan ikke præmieres, men arkitekten kan tildeles et diplom med udtryk for påskønnelse af opgavens løsning*". Således har projekter hvor kommunen selv er bygherre, alene kunne få rosende omtale, også selvom de vurderes at have høj kvalitet af dommerkomitéen.

Ved den seneste bygningspræmiering drøftede dommerkomiteen om denne regel er en smule forældet, idet mange af kommunens byggerier tidligere blev tegnet og projekteret af kommunens egne arkitekter, men alle kommunens nye byggerier i dag tegnes og projekteres af eksterne rådgivere. På den baggrund foreslåes, at begrænsningen for kommunens egne projekter udgår.

Forslag til nye regler for Bygningspræmieringen er vedlagt. Den eneste ændring fra de nuværende regler er at følgende sætning slettes: "*Byggeri, herunder ombygningsarbejder og indretninger, foretaget af eller for Frederiksberg Kommune, kan ikke præmieres, men arkitekten kan tildeles et diplom med udtryk for påskønnelse af opgavens løsning.*"

*By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

Forvaltningen vurderer, at præmiering af kommunens egne bygninger ikke vil have karakter af, at kommunen hylder sig selv, men af at dommerkomitéen, inklusiv de tre eksterne fagdommere, anerkender en ekstern rådgivers gode arbejde.

## Økonomi

Nej

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og Miljøudvalget, k

## Bilag

Nuværende regler for Bygningspræmiering

## Forslag til nye regler for Bygningspræmiering

## Punkt 79: Bevarende lokalplaner - prioritering

01.00.05-P00-22-19

### Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet har foretaget en vurdering af, hvordan arbejdet med bevarende lokalplaner skal prioriteres. I den forbindelse vurderer forvaltningen, at området inden for Byplanvedtægt 31 er relevant at prioriteres i arbejdet med bevarende lokalplaner forud for områderne inden for Byplanvedtægt 27. Dette da Byplanvedtægt 31's område er under pres med byggeønsker om omdannelser fra erhverv til boliger, herunder ønsker om nybyggeri/fortætning.

### Beslutning

By- og Miljøudvalget godkendte, at området inden for Byplanvedtægt 31 samt lignende omkringliggende områder skal prioriteres i arbejdet med bevarende lokalplaner, idet forvaltningen vender tilbage med en tidsplan for arbejdet.

### Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at analyser af området inden for Byplanvedtægt 31 samt lignende omkringliggende områder skal prioriteres i arbejdet med bevarende lokalplaner godkendes.

### Sagsfremstilling

Kommuneplan 2017's retningslinjer fastlægger, at der skal udarbejdes bevarende lokalplaner til erstatning for Byplanvedtægt 27 fra 1975. Forvaltningen har på den baggrund foretaget en vurdering af, hvordan arbejdet med bevarende lokalplaner skal prioriteres, og har i denne vurdering medtaget området omfattet af Byplanvedtægt 31, som er beliggende mellem Gl. Kongevej, H.C. Ørstedsvvej, Danasvej og Vodroffsvej, jf. bilag 1. Dette fordi området, der fremstår som et blandet bymiljø med bevaringsværdige kvaliteter, er under pres med byggeønsker og omdannelsesønsker. Anvendelsen er i Byplanvedtægt 31 fastlagt til boligformål. Byplanvedtægt 31 indeholder ikke bestemmelser for ydre fremtræden eller bevarende bestemmelser. Ifølge Byplanvedtægt 31 er området fuldt udbygget, og den indeholder derfor ingen bestemmelser om yderligere bebyggelse eller bebyggelsesprocent, men kun retningslinjer for bebyggelsens anvendelse. Byplanvedtægten giver dog mulighed for, at kommunalbestyrelsen kan tillade, at enkelte ejendomme i området kan bebygges. I kommuneplanen er området udlagt til henholdsvis boligområde og blandede byfunktioner (langs Gl. Kongevej) med maksimale bebyggelsesprocenter på henholdsvis 110 og 150. Området er endvidere fastlagt som bevaringsværdigt kulturmiljø i Kommuneplanen.

Ifølge Frederiksberg Kommunes Arkitekturpolitik fra 2017 fokuserer kommunen på en nænsom udvikling af byen, og der er fokus på en blandet by, hvor særligt erhvervsbygninger, der understøtter iværksættermiljøer, bør bevares. Ny arkitektur skal supplere den eksisterende bebyggelse i respekt for det oprindelige formsprog, den oprindelige ide og tilføre byen nye værdier, som bidrager med forøget bykvalitet. Kommuneplanens boligtilvækstprincipper indeholder endvidere retningslinjer om, at små og mellemstore erhverv som udgangspunkt skal fastholdes.

Området i Byplanvedtægt 31 er et eksempel på et blandet bymiljø, der fremstår som et alsidigt kvarter både mht. anvendelse og bygningstyper. Området består af en blanding af erhverv og boliger i form af større og mindre etageboligbebyggelser, villaer og gårdmiljøer med værkstedsbygninger, som til sammen giver en særlig identitet. Området adskiller sig på den måde fra andre mere homogene kvarterer på Frederiksberg.

Det, at Byplanvedtægt 31 ikke indeholder bebyggelsesregulerende eller bevarende bestemmelser, gør det svært at håndhæve arkitekturpolitikens målsætninger i området. Når ejendomsjere har ønsker om konvertering, ombygning eller fortætning kan de ikke umiddelbart læse ud af Byplanvedtægten, at kommunen skulle have noget i mod det, og de har derfor ofte en berettiget forventning om, at deres planer kan lade sig gøre.

Et eksempel på dette er Niels Ebbesens Vej 27 og 29, hvor ejeren i 2018 ansøgte om tilladelse til at nedrive to eksisterende villaer med erhverv og opføre to etageboligbebyggelser på hver 4 etager. Villaerne var ikke bevaringsværdige, hvorfor kommunen kun kan nægte at give nedrivningstilladelse ved at nedlægge paragraf 14 forbud og lave en ny lokalplan. Byplanvedtægt 31 bestemmer, at ny bebyggelse skal opføres som etagebebyggelse, og at kommunen kan *"tillade at enkelte ejendomme i området nybebygges uden bebyggelsesplan (ny lokalplan red.), såfremt bebyggelsen på de omkringliggende grunde har en sådan alder og kvalitet, at en ny bebyggelse af grundene ikke kan antages at ville ske inden for et overskueligt tidsrum."* Det betyder, at ejeren har haft en forventning om, at det ansøgte kunne lade sig gøre. By- og Miljøudvalget behandlede sagen på flere møder, og bad om, at man undersøgte muligheden for at bevare de to villaer. Efter en bearbejdning af projektet blev den ene villa bevaret, og den anden nedrevet og vil blive erstattet af en beboelsesbygning med 6 boliger.

Et andet eksempel er Danas Vej 39, hvor By- og Miljøudvalget den 23. september 2019 vedtog at tillade konvertering af et baghus fra erhverv til bolig. Inden for det seneste år har forvaltningen derudover modtaget forespørgsler om fortætning på Lykkesholms Alle 32 og Sankt Knuds Vej 37. Disse sager er stadig i forhåndsdialogfasen.

Forvaltningen oplever på baggrund af de beskrevne byggeønsker et stigende pres på området omfattet af Byplanvedtægt 31. Det betyder også, at området med det nuværende plangrundlag, og hvis denne udvikling fortsætter, kan miste sin

bygningsmæssige og funktionelle diversitet med boliger og småerhverv.

Forvaltningen vurderer derfor, at det er relevant at medtage Byplanvedtægt 31-området i prioriteringen af arbejdet med bevarende lokalplaner samt i forbindelse med kommuneplanrevisionen. Ud over Byplanvedtægt 31-området har forvaltningen set på hvilke omkringliggende områder, der ikke har et plangrundlag med bevarende bestemmelser, og hvilke af disse områder, som har risiko for et lignende pres på de bevaringsværdige kvaliteter. Disse områder, der fremgår af bilag 1, bør også indgå i en fremadrettet prioritering af bevarende lokalplaner.

Byplanvedtægt 27, der omhandler flere større villaområder vest for Fasanvejlinjen jf. bilag 1, indeholder ikke bevarende bestemmelser for bygningernes ydre fremtræden. Byplanvedtægten indeholder bestemmelser om, at der på hver ejendom maksimalt kan være én beboelsesbygning i højst to etager, og at de ubebyggede arealer skal anvendes til have og gårdsplads. I disse villaområder oplever forvaltningen også en del ønsker fra ejendomsjerne om fortætning i form af indretning af tagetager, nye tilbygninger eller nedrivning af mindre villaer og opførelse af større villaer. Her er det især svært at sikre en høj arkitektonisk kvalitet ved ombygninger og nybyggeri med det nuværende plangrundlag, men plangrundlaget sikrer overordnet områdernes karakter af villaområder. I mange tilfælde lykkes det endvidere forvaltningen at sikre arkitektonisk kvalitet i projekterne ved dialog og vejledning.

Fremme af et planarbejde med bevaringsbestemmelser til erstatning for Byplanvedtægt 31 forudsætter en række analyser og registreringer samt politiske drøftelser og inddragelse af ejere og borgere i området. En eventuel ændring af kommuneplanrammen til en ramme, der i højere grad understøtter den eksisterende blanding af boliger og småerhverv, vil kunne indgå i forbindelse med den kommende kommuneplanrevision. Tidsrammen for kommuneplanarbejdet er, at der skal vedtages en ny kommuneplan i 2021.

Tidsrammen for arbejdet med en ny bevarende lokalplan til erstatning for Byplanvedtægt 31 afhænger af de ressourcer, der er til rådighed til arbejdet med bevarende lokalplaner. Det kan i den forbindelse oplyses, at By- og Miljøudvalget den 20. maj 2019 drøftede en sag om estimering af tidsforbrug ved bevarende lokalplaner. Samlet vurderede forvaltningen, at det vil kræve ca. 7,5 årsværk at udarbejde bevarende lokalplaner for Byplanvedtægt 27's områder. By- og Miljøudvalget besluttede, at oversende drøftelsen af finansieringen af omkostningerne forbundet med at fremme udarbejdelsen af bevarende lokalplaner til budgetforhandlingerne. I Budget 2020 blev der ikke afsat midler til arbejdet med de bevarende lokalplaner, der således skal prioriteres indenfor den nuværende ramme.

For nuværende er næsten alle ressourcer allokeret til projektlokalplaner, og arbejdet med bevarende lokalplaner vurderes at være forbundet med et betydeligt ressourceforbrug til analyser, inddragelse og lokalplanproduktion. Der vil derfor, hvad enten det prioriteres at fremme arbejdet med bevarende lokalplaner inden for Byplanvedtægt 27's område eller Byplanvedtægt 31's og lignende områder ikke kunne forventes, at bevarende lokalplaner kan fremmes yderligere. Af bilag 2 fremgår foreløbige analyser med oversigt over områder med bevarende og/eller bebyggelsesregulerende bestemmelser i eksisterende lokalplaner.

Det bemærkes, at By- og Miljøudvalget den 25. marts 2019 vedtog at udarbejde en temalokalplan med bevaringsværdige bygninger med bevaringsværdi 1 og 2. I alt 19 bygninger beliggende inden for Byplanvedtægt 27's område vil blive omfattet af den kommende temalokalplan. I Byplanvedtægt 31's område vil en bygning (Immanuelskirken) blive omfattet af den kommende temalokalplan.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at Frederiksberg er en by, hvor mange miljøer er bevaringsværdige med lokal såvel som national betydning. Frederiksbergs egenart som kommune og by er i høj grad knyttet til bevaringsværdierne, og det er derfor også af afgørende betydning at sikre, at de fastholder de kvaliteter, der gør dem bevaringsværdige. Jf. Frederiksberg Kommunes Arkitekturpolitik fra 2017 fokuserer kommunen på en nænsom udvikling af byen, og der er fokus på en blandet by, hvor særligt erhvervsbygninger, der understøtter iværksættermiljøer, bør bevares.

Området i Byplanvedtægt 31, og lignende omkringliggende områder, er et eksempel på blandede bymiljøer med bevaringsværdige kvaliteter, som bør bevares. Det er By-, Kultur- og Miljørådets vurdering, at dette gøres bedst ved at sikre områderne i kommuneplan og i bevarende lokalplaner.

Forvaltningen vurderer, at nuværende ressourcer til arbejdet med bevarende lokalplaner bør koncentrerer omkring analyser af området inden for Byplanvedtægt 31 samt lignende omkringliggende områder. Disse analyser kan endvidere indgå i forbindelse med den kommende kommuneplanrevisionen. Fremme generelt af udarbejdelse af bevarende lokalplaner i et omfang omfattende de i bilag 1 viste områder, vil ikke kunne ske i et væsentligt omfang med de nuværende ressourcer til lokalplanlægning.

## **Økonomi**

Ingen

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Bilag 1 Kortoversigt Byplan 27 og 31 mv.

Bilag 2 Kortoversigt bevarende bestemmelser mv.

# Punkt 80: Etablering af elevator i bagtrappe

02.34.02-P19-479-19

## Resume

Der søges om at etablere elevator i en eksisterende bagtrappe på Frederiksberg Allé 18. I forbindelse hermed skal der etableres et tårn/kvist i tagfladen og vinduerne til bagtrappen opmures. Sagen forelægges udvalget, idet projektet kræver dispensation fra lokalplan 79.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. ikke at dispensere fra lokalplan 79 incl. tillæg til at etablere et tårn/kvist i tagfladen,
2. ikke at dispensere fra lokalplan 79 incl. tillæg til at opmure vinduerne til bagtrappen.

## Indstilling

By- Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt der kan dispenseres fra lokalplan 79 incl. tillæg til at etablere et tårn/kvist i tagfladen,
2. hvorvidt der kan dispenseres fra lokalplan 79 incl. tillæg til at opmure vinduerne til bagtrappen.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 13. januar 2020 sagen, idet der skal udarbejdes visualisering af ny kvist. Der er nu modtaget visualisering af facaden, der viser omfang og udformning af kvist. Det fremgår af visualiseringen, at kvisten er usædvanlig af omfang og nærmere må siges at være en kasse, som vil fremstå synlig fra Frederiksberg Allé. Det kunne overvejes at lade elevatoren stoppe på etagen under taget, således at beboerne i tagetagen skal gå en etage, og at ydre ændringer på den synlige tagflade minimeres.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om at etablere en elevator i et eksisterende bagtrapperum i ejendommen Frederiksberg Allé 18.

Ejendommen er opført i 1882 af arkitekt J. E. Gundzmann i historicistisk stil og har en bevaringsværdi (SAVE) på 4.

For at etablere elevatoren skal vinduespartierne i bagtrappen opmures og der skal etableres et tårn/kvist i tagfladen. Vinduespartierne opmures med gamle håndrensede facademursten i samme farve, udformning og strygning som de eksisterende og fuger og mørtel vil være som det eksisterende murværk. Der opmures med en reces i murværket svarende til vinduernes nuværende facadeflugt. Ved opmuringen etableres der ikke de samme mørke/røde bånd som i den øvrige facade, da de tidligere vindueshuller netop ikke er en del af den oprindelige facade.

Elevatortårnet/kvisten formgives som de eksisterende kviste med zink-inddækninger og malede trælistes og etableres i samme facadeflugt som de eksisterende kviste.

Ombygningerne sker på ejendommens bagfacade, der dog er synlig fra Frederiksberg Allé/Sankt Thomas Plads. Det nye tårn/kvist og til dels de opmurede vinduer vil i et vist omfang være synlige fra Frederiksberg Allé og Sankt Thomas Plads.

På den samme facade er der i 2010 opsat 4 altaner og det blev i den forbindelse tinglyst, at der senere skulle opsættes yderligere 2 altaner på samme facade. Forvaltningen har 30. september 2019 modtaget ansøgning om disse 2 altaner. Der er ikke truffet afgørelse i denne sag endnu.

Derudover er der gennem tiden sket forskellige ombygninger i tagfladen, f.eks. tagvinduer og kviste - senest i 2007, hvor der blev givet byggetilladelse til en tagaltan i hjørnet af tagfladen over bagfacaden.

### *Regelgrundlag:*

Ejendommen er omfattet af Lokalplan 79 incl. tillæg. Det fremgår af lokalplanens afsnit 1, at:

*"Lokalplanens formål er at forhindre kvalitetsforringende ændringer af områdernes bebyggelses ydre fremtræden ..."*

Det ansøgte kræver dispensation fra lokalplanens afsnit 3.1, hvor der blandt andet står:

*"Den eksisterende bebyggelse skal bevares i overensstemmelse med den hidtidige karakter således, at der ikke uden kommunalbestyrelsens godkendelse må foretages ændringer af bygningssidens [og] tages ... form, farve og materiale"*

### *Naboorientering:*

Ansøgningen har været sendt til orientering hos de matrikler der vender ind mod den berørte facade og interesseorganisationen Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksberg (FBLF) for bemærkninger til projektet.

FBLF har gjort indsigelser mod projektet og har anført, at tårnet/kvisten vil være meget dominerende og synlig fra Sankt Thomas Plads. FBLF mener også at en eventuel dispensation vil danne præcedens for andre lignende elevatorprojekter. De øvrige naboorienterede har ikke indsendt kommentarer til det ansøgte.

*By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering:*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at den ansøgte ændring af den bevaringsværdige ejendom vil kræve dispensation fra lokalplanens bevarende bestemmelser. Opmuring af bagtrappens vinduer og elevatorårnet/kvisten er søgt tilpasset til ejendommen og vil i stort omfang blive udført i materialer svarende til de eksisterende. Den berørte facade er en bagfacade og vender ikke direkte ud mod Sankt Thomas Plads, selvom det ansøgte dog vil være synligt fra dele af pladsen.

Det vurderes ikke umiddelbart, at en tilladelse generelt vil kunne medføre præcedens i forhold til andre lignende ejendomme i områder med lokalplaner med bevarende bestemmelser.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
PBM/JB

## **Historik**

### **Indstilling 13. januar 2020, pkt. 18:**

By- Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt der kan dispenseres fra lokalplan 79 incl. tillæg til at etablere et tårn/kvist i tagfladen
2. hvorvidt der kan dispenseres fra lokalplan 79 incl. tillæg til at opmure vinduerne til bagtrappen

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 13. januar 2020, pkt. 18:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet der skal udarbejdes visualisering af ny kvist.

## **Bilag**

Frederiksberg Allé 18-20, situationsplan med markering

Frederiksberg Allé 18-20, facadefoto med markering

2874 - 201 - facadeudsnit mod gården 08.08.2019 Rev C

Naboorienteringssvar nr. 1 - FBLF

IMG\_0303

Visualisering

Frederiksberg-alle sommer 1

# Punkt 81: Nyelandsvej Vest - Sikker skolevej

05.01.00-G01-9-20

## Resume

I forbindelse med den planlagte fortovsrenovering og udlægning af nyt slidlag på Nyelandsvej er der samtidig mulighed for at omdanne de eksisterende cykelbaner til cykelstier på Nyelandsvej mellem Femte Juni Plads og Nyelands Plads, optimere parkeringen på strækningen mellem Femte Juni Plads og Nordre Fasanvej (i alt 25 ekstra bilparkeringspladser) og forbedre trafikikkerheden for de bløde trafikanter i rundkørslen på Nyelands Plads ved Skolen på La Cours Vej.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at godkende projektforslaget for Nyelandsvej,
2. at godkende ændring af rundkørslen.

## Indstilling

By, Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. at projektforslaget for Nyelandsvej godkendes,
2. at ændring af rundkørslen godkendes.

## Sagsfremstilling

Nyelandsvej, mellem Femte Juni Plads og Nyelands Plads ved Skolen på La Cours Vej, skal renoveres med nyt fortov og slidlag, hvilket giver mulighed for at gentænke vejens profil samt rundkørslen ved Nyelands Plads.

Nyelandsvej har en hastighedsgrænse for byzone på 50 km/t, og er skolevej til Skolen på La Cours Vej. I dag har Nyelandsvej mellem Femte Juni Plads og Nyelands Plads smalle cykelbaner (ca. 1,2 meter) og forsætninger.

Udformningen opleves utryg både for cyklister og fodgængere og fungerer ikke efter hensigten. Der er flere beboere, der oplever, at der bliver kørt for stærkt, og nogle gange køres der forbi forsætningerne i det modsatte kørespor.

Forvaltningens seneste tælling viser dog, at gennemsnitshastigheden er 37 km/t (85 % fraktilen ligger på 44 km/t), og at ca. 4 % kører over 45 km/t, hvilket svarer til 22 køretøjer i døgnet.

### *Nyelandsvej mellem Femte Juni Plads og Nyelands Plads*

På baggrund heraf er der udarbejdet et projektforslag (se bilag 1 og 2), der indebærer, at der etableres 2,0 meter brede cykelstier, 3,0 meter brede kørespor og parkeringsbaner på den sydlige del af vejen. De tre krydsningsheller på vejen, der i dag skaber det forsatte forløb, nedlægges, og det samme gælder for de eksisterende fem vejtræer, der erstattes med nye træer, der placeres bedst muligt og i samme omfang som tidligere. Vejens hastighed bliver nedskiltet til 40 km/t, og der planlægges etableret 2 bump i en indbyrdes afstand på ca. 100 m. Pudebumpet umiddelbart før rundkørslen ved Femte Juni Plads er bevaret i projektforslaget. I den vestligste del af Nyelandsvej bliver den eksisterende shunt (muligheden for at dreje til højre uden at køre ind i selve rundkørslen) nedlagt, og der bliver i stedet etableret gennemgående cykelsti og fortov langs Nyelandsvej og Tesdorpsvej på tværs af den tidligere shunt. Mellem denne cykelsti og fortovet langs Nyelandsvej kan der etableres et mindre grønt område med træer og eventuelt andet byrumsinventar.

Forslaget medfører 16 ekstra bilparkeringspladser.

### *Rundkørslen på Nyelands Plads*

Rundkørslen, der forbinder Nyelandsvej, Emil Christian Hansens Vej og Stockflethsvej, er i dag et trafikalt knudepunkt for besøgende til Frederiksberg Hospital, personer der skal til og fra TEC, Skolen på La Cours Vej, Dalgas Have og CBS og for store køretøjer, der skal til Frederiksberg Forsyning og Lidl. Desuden er der mange cyklister, som dagligt benytter rundkørslen. Skolen på La Cours Vej ligger ved rundkørslen, og en af skolens indgange ligger ud til denne. Rundkørslen er således en vigtig brik i skolevejsnettet til Skolen på La Cours Vej, og der er derfor skolepatrolje i rundkørslen ved fodgængerfeltene både på tværs af Nyelandsvej mellem skolen og Stockflethsvej, og ved fodgængerfeltet på tværs af Emil Christian Hansens Vej. En række elever bliver hver morgen sat af på Stockflethsvej, og fodgængerfeltet på tværs af Nyelandsvej mellem Stockflethsvej og skolen er derfor populært om morgenen. Desuden kommer mange cyklende elever til skolen via Stockflethsvej.

Rundkørslen anvendes således af både skolebørn, store køretøjer og mange cyklister, hvilket medfører, at rundkørslen føles utryg. Der er foretaget en overordnet analyse af uheld i rundkørslen for en 5-årig periode fra december 2013 til december 2018. Uheldsoplysningerne er indhentet fra Vejman, og omfatter således alle registrerede uheld fra politiet i perioden. Der kan været sket yderligere uheld i området, som ikke er politiregistreret, og som derfor ikke er indgået i analysen. I den pågældende periode er der sket i alt 11 uheld i rundkørslen, hvoraf 8 uheld involverer cyklister. Det er

særligt mange uheld, der involverer personbiler fra Nyelandsvej vest, der kører ind i rundkørslen, og i den forbindelse overser cyklister i rundkørslen, primært hvis disse kommer fra Stockflethsvej. Der er også enkelte uheld med skolebørn i rundkørslen.

Derfor er der i projektforslaget indarbejdet (se bilag 2), at cykelstien hæves hele vejen rundt samt at der tilsvarende etableres gennemgående fortov. Dette gør, at bilisterne ikke har fortrinsret ud af rundkørslen, men skal ned i fart for at krydse cykelstien og fortovet. Det gennemgående fortov gør, at der ikke er behov for fodgængerfelt og gule blink.

#### *Nyelandsvej mellem Nyelands Plads og Nordre Fasanvej*

Strækningen mellem Nyelands Plads og Nordre Fasanvej bliver parkeringsoptimeret og i den forbindelse bliver vejen indrettet som strækningen mellem Femte Juni Plads og Nyelands Plads (se bilag 3), dog uden cykelstier på nuværende tidspunkt. Strækningen har i dag 2,0 meter brede cykelbaner. Parkeringen bliver flyttet til den nordlige side langs hospitalsgrunden og vejen bliver skiltet ned til 40 km/t ligesom der bliver etableret bump. Dette giver en sammenhæng på hele Nyelandsvej strækningen mellem Femte Juni Plads og Nordre Fasanvej. I forbindelse med at parkeringen flyttes fra syd til nord bliver to træer fældet. Det undersøges nærmere om det er muligt at plante nye træer i den nye parkeringsbane på nordsiden på trods af en højspændingsledning samme sted.

Forslaget medfører 9 ekstra bilparkeringspladser.

#### *By, Kultur og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur og Miljøområdet vurderer, at den nye udformning af Nyelandsvej og ændringen af rundkørslen vil bidrage til en forbedret skolevej og give vejen en indretning der sikrer, at hastigheden holdes lav, og trygheden højt. Projektet vurderes ikke til, at have nogen negativ indvirkning på det kommende projekt for Plejecenteret Søndervang.

### **Økonomi**

Midler til projektet er disponeret i Trafiksikkerhedspulje 2020 på By- og Miljøudvalget den 20. januar 2020 og "100 bilparkeringspladser i 2020" på By- og Miljøudvalget den 25. november 2019.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget

### **Bilag**

Bilag 1 Nyelandsvej vest

Bilag 2 Nyelandsvej vest og Rundkørsel

Bilag 3 Nyelandsvej Øst

## Punkt 82: Startredegørelse for boliger ved Fuglebakkevej

01.02.05-P16-7-19

### Resume

By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om der på baggrund af denne startredegørelse skal udarbejdes en ny lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg, der muliggør realisering af to boligprojekter på henholdsvis Fuglebakkevej 88 og 94.

### Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Fasael Rehman og Thyge Enevoldsen) vedtog,

1. at der på baggrund af startredegørelsen udarbejdes lokalplan for et boligprojekt på Fuglebakkevej 88, svarende til det i startredegørelsen angivne, samt at der i det videre arbejde indgår at Fuglebakkevej 94 ikke bebygges, men søges udlagt til grønt område,
2. at der udarbejdes tilhørende kommuneplantillæg.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Ruben Kidde) stemte imod startredegørelse med henvisning til, at der ønskes almene boliger svarende til en samlet andel på 25 % med en bebyggelsesprocent på 180 på Fuglebakkevej 94.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe og Lotte Kofoed) stemte imod. Socialdemokratiet og SF stemmer nej til startredegørelsen for Fuglebakkevej 88 og 94, som den foreligger nu, idet den ikke imødekommer Socialdemokratiet og SF's ønske om en mere blandet by med min. 25% almene boliger herunder almene studie- og familieboliger samt en mindre og dermed mere afbalanceret byggevolumen for det samlede byggeri på Fuglebakkevej.

### Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der på baggrund af startredegørelse udarbejdes lokalplan for to boligprojekter,
2. at der udarbejdes tilhørende kommuneplantillæg.

### Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 17. februar 2020 sagen, idet forvaltningen anmodes om at gå i dialog med udvikleren om et bebyggelsesomfang svarende til en byggesprocent på 163 på Fuglebakkevej 88, og en bebyggelsesprocent på 180 på Fuglebakkevej 94. Desuden indhentes udvikleres holding til en andel af almene boliger på 33 %. Endelig anmodes forvaltningen om en vurdering af hensigtsmæssigheden i et borgermøde inden udarbejdelse af lokalplan.

Udvikler har på baggrund af By- og Miljøudvalgets anmodning udarbejdet et notat om mulige ændringer i projektet som vedlægges.

Det indgår allerede i projektet, at de direkte berørte aktører (Byhaveforeningen, Skolen på Duevej, Den lokale tryghedsgruppe) skal inddrages i det videre forløb. Endvidere har udvikler dialog med ejerforeningen i karréen mod Borups Allé. Det kan dog overvejes at lave en bredere inddragelse i form af et borgermøde, som en del af udarbejdelsen af lokalplanforslaget. Det vil gøre det muligt, at borgernes synspunkter bliver indarbejdet i forslaget, men vil også forlænge processen.

#### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 3. februar 2020 sagen efter drøftelse. De på mødet aftalte kort med angivelse af bebyggelsesprocent er vedlagt som bilag.

Magistraten sendte på mødet den 20. januar 2020 sagen retur til By- og Miljøudvalget under hensyn til en konkretisering af byggevolumen og en fornyet dialog med udvikler herom.

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 25. november 2019 sagen, idet der anmodedes om en belysning af boligtyperne.

By-, Kultur- og Miljøområdet har udarbejdet et notat om boligtyperne i projektet.

#### Tidligere sagsfremstilling:

Frederiksberg Kommune har modtaget et forslag om at udvikle ejendommene Fuglebakkevej 88 og 94 med henblik på at etablere henholdsvis almene og private studieboliger på Fuglebakkevej 94 samt private familieejerboliger på

Fuglebakkevej 88. Projektet er i god tråd med Frederiksbergstrategiens fokus på den socialt bæredygtige by med blandede boligtyper og ejerformer. Derudover bygger projekter videre på initiativerne fra den nyligt afsluttede områdefornyelse for Nordre Fasanvej Kvarteret, hvor der blev etableret en offentlig byhave for lokalområdet og lagt anslag til en stiforbindelse tværs igennem området.

#### *Projektområdet*

Projektområdet ligger syd for Bispeengbuen og omfatter Fuglebakkevej 94, Fuglebakkevej 88, en mindre del af Byhaven samt afslutningen af Fuglebakkevej. Det ligger 250 m øst for Fuglebakken Station og nær de overordnede trafikveje Borups Allé og Nordre Fasanvej. Det har et samlet areal på ca. 5.230 m<sup>2</sup>.

Området består af blandede bebyggelser på store uudnyttede arealer, der er vokset frem af forskellige tidsaldre fra industriproduktion mod Bispeengbuen til karréstrukturer med butik- og bolig-gader mod Borups Allé. Bystrukturen fremstår fragmenteret, og hele området bærer præg af at være en bagside med tidligere industribebyggelser, store asfaltflader og dårlige sammenhænge på tværs af matrikler. For enden af Fuglebakkevej ligger den kommunalt ejede Byhave, der blev færdigetableret i 2017. Haven er udviklet i samarbejde med lokale aktører og som et initiativ i områdefornyelsen for Nordre Fasanvej-kvarteret. Den drives i dag af en haveforening i samarbejde med Frederiksberg Kommune og fungerer som grønt åndehul for beboere og med et naturværksted for skole og lokale institutioner.

Dele af området har i perioder været præget af utryghed og overnattende gæster. En trykshedsgruppe bestående af Vej, Park og Miljø, Skolen på Duevej, Byhaveforeningen, SSP og beboerrepræsentanter følger områdets udvikling.

#### *xt-decoration: underline;">Projektforslag for Fuglebakkevej 94*

Ejendommen Fuglebakkevej 94 har et areal på 1.888 m<sup>2</sup> og huser i dag Nørrebro Bazar. Bazaren består af 2 bygninger, begge i 1 etage, opført i 1989 og med et etageareal på henholdsvis 382 m<sup>2</sup> og 67 m<sup>2</sup>. Bygherre ønsker at nedrive de eksisterende bygninger og opføre ca. 123 studieboliger med et samlet etageareal på ca. 6.180 m<sup>2</sup>, hvor 2.340 m<sup>2</sup> planlægges som almene studieboliger og 3.840 m<sup>2</sup> som private studieboliger.

#### *Hovedgreb, arkitektur og funktioner*

Bygningskroppen formes af en kurvet bevægelse, der som en forlængelse af studieboligerne på Nordre Fasanvej 207 svinger syd om indfaldsvejen til genbrugsstationen og terrasserer fra 8 etager mod øst til 5 etager mod vest/Byhaven. Den nye bygning indpasser sig i den eksisterende by med varierende etagehøjde og med en facade mod Fuglebakkevej, der samler omkringliggende bebyggelse og definerer et byrum. Facadens primære materiale er tegl eller natursten i en lys farve kombineret med store partier i træ på enten facade eller gangarealers lofter.

I forbindelse med bygningens placering er bygherre i dialog med Frederiksberg Kommune om at købe en mindre del af kommunens areal bag Fuglebakkevej 94, mod S-banen og indfaldsvejen til genbrugsstationen samt en snip af arealet ved pumpestationen udlagt til Byhaven. Ved at placere bygningskroppen nær vejen vil der kunne opnås gode og store opholdsarealer mod syd og mulighed for et samlet grønt forløb som en forlængelse af Byhaven syd for studieboligerne.

Mod Fuglebakkevej/syd vil bygningen fremstå som en levende, grøn facade, hvor studielivet opleves på opholdsarealerne og ved indgange til boligerne. Facaden mod nord vil være mere lukket med soveværelser inde bag og cykelparkering på terræn. I stueetagen placeres de mest aktive funktioner ud mod Byhaven og det grønne opholdsareal mod syd. Her er der mulighed for fællesaktiviteter og beboerlokaler. Dertil planlægges naturværkstedet flyttet til stueetagen og 1. sal (ca. 150 m<sup>2</sup>).

Der er tinglyst servitut af 1989 om merbetaling til Frederiksberg Kommune ved udnyttelse af byggeret over 450 etagemeter på Fuglebakkevej 94. Der forelægges særskilt sag for kommunalbestyrelsen om servituten, salg og naturværkstedet i foråret 2020, hvor vilkår og markedsprisen forventeligt er klarlagt.

#### *Opholdsarealer og træer*

Studieboligerne rummer opholdsarealer på ca. 1.855 m<sup>2</sup> svarende til 30 % af etagearealet. Opholdsarealerne er fordelt på altaner, tagterrasser samt opholdsarealer på terræn. De eksisterende platantræer mod Bispeengbuen vil efter al sandsynlighed ikke kunne bevares med et byggefelt placeret tilbagetrukket på grunden. Der vil blive stillet krav om nye træer syd for bygningen.

#### *xt-decoration: underline;">Projektforslag for Fuglebakkevej 88*

Ejendommen Fuglebakkevej 88 har et areal på 1.340 m<sup>2</sup> og huser i dag en erhvervsvirksomhed. Bygningen i 3 etager er opført i 1909 og med et etageareal på 1.151 m<sup>2</sup>. Bygherre ønsker at nedrive den eksisterende bygning og opføre ca. 34 private familieboliger med et samlet etageareal på ca. 3.177 m<sup>2</sup>.

### *Hovedgreb, arkitektur og funktioner*

Familieboligerne formes som karrébebyggelse i 6 etager, der hæfter sig på den eksisterende gavl mod Fuglebakkevej. Bygningskroppen placeres tilbage på grunden og langs matrikelskel, så der bliver mulighed for at skabe et større samlet gårdrum med nabobebyggelsen mod syd. Karrébygningen opdeles rytmisk i mindre 'byhuse', og facaderne bearbejdes med afsæt i omgivelserne, så proportioner, detaljering og enkelthed får huset til at indpasse sig i den eksisterende by, men samtidig også tilføjer sin egen og mere moderne udgave af de samme arkitektoniske træk. Facadens primære materiale er tegl i en varm brun nuance.

### *Opholdsarealer og træer*

Behovet for opholdsarealer er baseret på en konkret vurdering, da den nye bygning er et infill-projekt, der kobler sig på en eksisterende gavl og afslutter et eksisterende karréforløb. Familieboligerne rummer opholdsarealer på ca. 953 m<sup>2</sup> svarende til 30 % af etagearealet. Opholdsarealerne er fordelt på gårdrum, altaner, tagterrasser samt forhaver. De eksisterende ahorntræer langs matrikelskel bevares.

### *Sammenhænge og forbindelser*

Projektområdet er i dag koblet dårligt op på de omkringliggende områder, og Fuglebakkevej fremstår uafsluttet. Intentionen med boligprojekterne er, at medvirke til at skabe bedre sammenhæng i området og afslutte Fuglebakkevej med et grønt byrum og en levende, grøn bygningsfacade. En ny stiforbindelse, Grøndalsruten, vil på sigt løbe på tværs af Fuglebakkevej og forbinde de tidligere å-løb Grøndalsåen og Ladegårdsåen langs kommunegrænsen. Det første udlæg til sti indgår i nærværende projekt.

### *Trafik og parkering*

Den nordlige del af området er stationsnært kerneområde, mens den sydlige del er stationsnært område. Det forventes at en del beboere vil benytte sig af cykel eller offentlig transport. Grundet Bispeengens historie som lavtliggende vådt engområde, vil det være vanskeligt at etablere parkeringskælder under Fuglebakkevej 94, og bymæssigt ønskes afslutningen af Fuglebakkevej friholdt for biler. Al bilparkering foreslås derfor at ske samlet i parkeringskælder under Fuglebakkevej 88 med adgang fra Fuglebakkevej. Parkeringskælderen suppleres med enkelte pladser på terræn for begge ejendomme i forbindelse med de primære indgange til besøgende og kortere ophold.

### *Bispeengbuen*

Der pågår i øjeblikket undersøgelser af en tunnelløsning af Bispeengbuen umiddelbart nord for projektområdet. Nærværende projekt tager højde for en situation med og uden tunnel. Uanset hvilken løsning der vælges for Bispeengbuen vil S-togsbane og tunnelrør fortsat udgøre en afgrænsning mod nordvest. Føres Bispeengbuen i tunnel, skitserer projektet en fremtidig grøn nord-syd gående forbindelse mellem eksisterende studieboliger på Nordre Fasanvej 207 og fremtidige studieboliger på Fuglebakkevej 94. Føres Bispeengbuen ikke i tunnel vil den nye bygning fungere som støjskærm for arealer mod syd.

### *Udarbejdelse af plangrundlag*

Fuglebakkevej 94 er omfattet af rammeområde 4.C.3 Nordre Fasanvej/Hillerødgade, der er udlagt til byudviklingsområde med blandede byfunktioner, en bebyggelsesprocent på maksimalt 180 % og et maksimalt etageantal på 6-8 etager. Fuglebakkevej 88 er omfattet af rammeområde 4.B.1 Borups Allé, der er udlagt til etageboliger, en bebyggelsesprocent på maksimalt 110 % og et maksimalt etageantal på 6 etager. Nærværende projekt forudsætter, at der udarbejdes kommuneplantillæg for så vidt angår bebyggelsesprocenten på begge ejendomme. Projektet på Fuglebakkevej 94 har en bebyggelsesprocent på 215 % og projektet på Fuglebakkevej 88 en bebyggelsesprocent på 240 %.

Der er ikke lokalplan for ejendommene i dag, men det vurderes, at projekterne er lokalplanpligtige. Der udarbejdes derfor ny lokalplan, der omfatter begge boligprojekter. Lokalplanen vil stille krav om 25 % almene boliger af den samlede boligmasse inden for lokalplanområdet.

### *Politisk behandling*

Lokalplanen er principiel, da der skal udarbejdes kommuneplantillæg. Behandlingen af sagen vil således ske i både By- og Miljøudvalget, magistraten og kommunalbestyrelsen.

### *Bæredygtighed, klima og miljø*

I projektet skal der arbejdes med løsninger, der sikrer et miljømæssigt bæredygtigt byområde. En hydraulisk helhedsplan for et større område omkring Fuglebakkevej 88 og 94 er under udarbejdelse. Da området er meget udsat for oversvømmelser ved skybrud er det vigtigt, at boligprojekterne tager højde for dette. I indretningen af grunden skal der arbejdes med, hvordan projektområdets afvanding bedst muligt sammentænkes med kommunens skybruds- og spildevandsplanlægning. Hvad angår støj- og luftforurening er særligt den nordlige del af lokalplanområdet påvirket. Udformningen af projektet skal tage hensyn til dette.

### *Nabodialog og inddragelse*

Forud for startredegerelsen har byherre været i dialog med Ejerforeningen 15 k af Frederiksberg om mulighederne for at skabe et fælles gårdrum afgrænset af den eksisterende boligetageejendom Borups Allé 136-140 og Fuglebakkevej 86 og den nye boligetageejendom Fuglebakkevej 88. I koblingen til den eksisterende gavl skal der findes en løsning, der tager hensyn til to lejlighedsvinduer øverst i gavlen.

Frederiksberg Kommune har været i dialog med formanden for Byhaveforeningen om en mulig udvikling af ejendommen Fuglebakkevej 94. Byhaven skal bevares, men et boligprojekt som skitseret i nærværende redegørelse indebærer, at det kommunalt ejede areal mod nordøst/indfaldsvejen inddrages til byudvikling med bl.a. cykelparkeringspladser til studieboligerne. Arealet er nordvendt og bruges til hundelufterområde i dag. Tanken er, at Byhaven får brugsret til et tilsvarende areal syd for ungdomsboligerne. Byhavens medlemmer vil blive inddraget i lokalplanarbejdet i forhold til indretning og eventuelle ændringer af haven.

### *By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at etableringen af to nye boligprojekter kan blive starten på en omdannelse af hele området syd for Bispeengbuen. En omdannelse der samler området, tilfører bykvalitet og medvirker til at skabe et nyt levende bymiljø. De flere studerende og etablerede familier vil gøre brug af nærmiljøets udearealer, og en ny stiforbindelse igennem området vil medvirke til at skabe mere åbenhed og tryghed. Byhaven er et stort aktiv for området, som skal bevares, og boligprojekterne skal bygge videre på de kvaliteter og muligheder for ophold og samvær, der allerede er skabt i området. Med en realisering af projekterne vurderes det samlet, at det som i dag fremstår som et lidt slidt og ufærdigt område kan blive en integreret del af Frederiksberg og en destination i sig selv.

## **Økonomi**

Kommunen ejer et areal inden for lokalplanområdet. Der pågår i øjeblikket forhandling om salg af del af matr.nr. 233a samt afklaring af servitut med hjemfaldsret tinglyst på matr.nr. 233c. Flyttes naturværkstedet til stueetagen og 1. sal (ca. 150 m<sup>2</sup>) som foreslået i sagen, vil det medføre en udgift til drift og vedligeholdelse af de flere etagemeter. Derudover vil et krav om almene boliger udløse grundkapitaltilskud fra Frederiksberg Kommune. De økonomiske forhold vil blive fremlagt senere i særskilt sag.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, magistraten, kommunalbestyrelsen.  
JD/AV

## **Historik**

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 25. november 2019, pkt. 390:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet der anmodedes om en belysning af boligtyperne.

### **Indstilling 25. november 2019, pkt. 390:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der på baggrund af startredegerelse udarbejdes lokalplan for to boligprojekter,
2. at der udarbejdes tilhørende kommuneplantillæg.

### **Indstilling 13. januar 2020, pkt. 15:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der på baggrund af startredegerelse udarbejdes lokalplan for to boligprojekter,
2. at der udarbejdes tilhørende kommuneplantillæg.

### **Magistraten 2018-21, 20. januar 2020, pkt. 33:**

Magistraten sendte sagen retur til By- og Miljøudvalget under hensyn til en konkretisering af byggevolumen og en fornyet dialog med udvikler herom.

### **Indstilling 20. januar 2020, pkt. 33:**

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank og Merete Winther Hildebrandt) vedtog,

1. at der på baggrund af startredegerelse udarbejdes lokalplan for to boligprojekter,
2. at der udarbejdes tilhørende kommuneplantillæg.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Thyge Enevoldsen, Balder Mørk Andersen og Gunvor Wibroe) stemte imod.

Et andet mindretal i By- og Miljøudvalget (Ruben Kidde) undlod at stemme.

Thyge Enevoldsen anmodede om, at sagen behandles i Kommunalbestyrelsen.

**By- og Miljøudvalget 2018-21, 3. februar 2020, pkt. 54:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

**Indstilling 3. februar 2020, pkt. 54:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der på baggrund af startredegerelse udarbejdes lokalplan for to boligprojekter,
2. at der udarbejdes tilhørende kommuneplantillæg.

**By- og Miljøudvalget 2018-21, 17. februar 2020, pkt. 64:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen anmodes om at gå i dialog med udvikleren om et bebyggelsesomfang svarende til en bygelsesprocent på 163 på Fuglebakkevej 88, og en bebyggelsesprocent på 180 på Fuglebakkevej 94. Desuden indhentes udvikleres holding til en andel af almene boliger på 33 %. Endelig anmodes forvaltningen om en vurdering af hensigtsmæssigheden i et borgermøde inden udarbejdelse af lokalplan.

**Indstilling 17. februar 2020, pkt. 64:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der på baggrund af startredegerelse udarbejdes lokalplan for to boligprojekter,
2. at der udarbejdes tilhørende kommuneplantillæg.

## **Bilag**

BILAG 01\_Startredegerelse

BILAG 03\_Boligdiagrammer

BILAG 04\_Erklæring

BILAG 02\_Boligtyper

BILAG 05\_Bebyggelsesprocenter

BILAG 06\_Udviklers svar