

REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 17-09-2018

Mødedato Mandag d. 17. september 2018 kl. 22:25

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Orientering om borgeres forslag til placering af nye vejtræer.....	6
Orientering om trafikanalyse for Fuglebakkekvarteret og området omkring Kronprinsesse Sofies Vej.....	9
Orientering om kommunikationsindsatser vedrørende graffiti-frensning.....	13
Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmand Jan E. Jørgensen om at oprette en Vejnavnebank - Status.....	15
Procesplan for FNs verdensmål.....	17
Forslag til elbilstrategi.....	19
Endelig vedtagelse af Lokalplan 217 for Start-up City ved Finsensvej med tilhørende udbygningsaflysning.....	21
Startredegerelse for lokalplanigangsættelse - boliger ved Kong Georgs Vej 57-61.....	26
Frederiksberg Allé - oplæg til proces for udarbejdelse af helhedsplan.....	30
Skolen på Grundtvigsvej - supplerende tiltag til sikring af trafiksikkerheden og trygheden omkring skolen.....	33
Oprævning af markedsleje ved kommercielle aktiviteter i grønne områder.....	39
Etablering af parkeringsplads i henhold til regler om parkeringsfonden.....	43
VVM- screening klimatilpasningsprojekt Savannen, Zoologisk Have.....	48
VVM-screening, Kalvebod Brygge Skybrudstunnel.....	50
VVM-screening af kunstgræsbaner og klimatilpasningsprojekt på Jens Jessens Vej.....	52
Jens Jessens Vej 22A, Etablering af lysmaster i forbindelse med nye kunstgræsbaner og skybrudsprøvetag.....	54
Affaldsgebyrer 2019.....	57
Forslag til støjhandlingsplan (vejstøj) 2018-2023.....	60
Mindre omdisponering og nye skilte i Nordre Fasanvej Kvarteret.....	61
Udskiftning af vejbelysning - anlægsbevilling vedrørende fremrykkede midler fra 2019 til 2018.....	65
Høring af udkast til ny sundhedspolitik for Frederiksberg Kommune 2019-2022.....	68
Områdeudvikling Finsensvej Vest.....	69
Miljømæssige forhold i bred forstand i forbindelse med etablering og drift af kunstgræsbaner.....	72
	76

Punkt 295: Meddelelser

00.22.04-P35-3-17

Sagsfremstilling

a. Afslutning af forsøgsprojekt om selvvandingsplankasse med IoT-sensormonitorering

På Stig Lommers Plads har der gennem et stykke tid, som et smart city forsøgsprojekt, stået en selvvandingsplankasse med IoT sensormonitorering. Projektet søgte at afdække, om plankasser med integreret sensormonitorering, som automatisk sender information om jordforhold og vandmængde kan nedsætte behovet for at tilse og vande beplantningen. Projektet er et samarbejde mellem DTU, Byland og DELTA og finansieres 100% af fondsmidler fra InfinIT (Innovationsnetværk for IT), jf. meddelelsespunkt herom den. 18. september 2017.

Projektejeren Byland har valgt at nedtage plankassen og afslutte projektet, da den valgte sensorteknologi ikke fungerer efter hensigten. Samarbejdet med Byland afsluttes derfor, og By- og Miljøområdet laver en intern opsamling på de erfaringer, der har kunnet drages fra forsøgsprojektet.

b. Besigtigelse – Prins Henriks Skole

Kommunalbestyrelsen godkendte den 14. maj 2018 Visionen ”Fra privat skolegård til unikt bymiljø” for et område mellem Værnedamsvej, Frederiksberg Allé, Gl. Kongevej og Sankt Thomas Allé, som i dag huser Prins Henriks Skole. Samtidig besluttede Kommunalbestyrelsen af afholde forudgående offentlig høring og indkalde idéer og forslag. Der er i høringsperioden indkommet 134 høringssvar.

By- og Miljøområdet anbefaler, at By- og Miljøudvalget besigtiger skolens område forud for den politiske behandling af startredegørelsen, som planlægges behandlet den. 5 november 2018.

Besigtigelsen foreslås berammet mandag den 22. oktober 2018 kl. 8.15-8.45 med ankomst ved indgangen Frederiksberg Allé 22A.

Der er i øjeblikket skærpet sikkerhed, hvorfor der kræves sikkerhedsgodkendelse af alle deltagere. Forvaltningen sørger for processen for dette.

c. Tesdorpsvej 50, st. – Planklagenævnets afgørelse over klage over kommunens afgørelse

Der er kommet afgørelse i sagen om klage over kommunens afgørelse af 8. marts 2017 om erhvervsdrift på ovennævnte ejendom. Planklagenævnet kan ikke give medhold i klagen over By, Byggeri og Ejendommens afgørelse om, at anvendelse af kælder og garage i lejemål på Tesdorpsvej 50, st. er i overensstemmelse med Byplanvedtægt 27. Nævnet ophæver dog den del af afgørelsen, der fastsætter, at der ikke må opbevares erhvervsrelaterede/aktive fotos/udstillinger i kælder og garage.

Planklagenævnet udtaler, at ”da der således er tale om en lovlig anvendelse af lejemålet til erhverv i egen bolig, kan anvendelsen af lejemålet ikke indskrænkes. Lejeren er således berettiget til at anvende garage og pulterrum til opbevaring af fotos og andet erhvervsrelateret materiale i det omfang, opbevaringen har tilknytning til det lovlige erhverv, som lejeren driver fra sin bolig”.

Det vil sige, at forvaltningen snarest ændrer den del af afgørelsen, som Planklagenævnet har ophævet, ved at træffe en ny afgørelse uden betingelse om, at der ikke opbevares erhvervsrelaterede/aktive fotos/udstillinger i kælder og garage.

d. Igangsættelse af forsøg med trafiktællinger ved hjælp af kunstig intelligens på Allégade

Frederiksberg Kommune har valgt, som en del af Smart City indsatsen, at deltage i et forsøg, hvor trafiktællinger registreres og analyseres ved brug af kunstig intelligens (AI – Artificial Intelligence) og machine learning. Samtidig ønskes det via forsøget afprøvet, om Kommunen kan opnå flere typer af valide data end ved de eksisterende trafiktællingsmetoder.

Trafiktællingerne udføres ved hjælp af kameraer monteret i lygtepæle, som kan genkende og kategorisere forskellige typer trafikanter/objekter i 3D og realtid, for efterfølgende at kunne vise og analysere det trafikale flow.

Alle data der indsamles og analyserne er 100 % anonyme og indeholder ikke nogle persondata, og derved overholdes den nye persondataforordning og den danske lovgivning. Kameraet filmer ikke trafikken, og der gemmes hverken video eller billeder. Sensoren i kameraet analyserer trafikanterne i realtid, og det er kun resultaterne af tællingerne, fx antal cykler inden for et givet tidsrum, der gemmes for den videre analyse. I første omgang tælles forgængere, cyklister, biler samt deres respektive hastigheder på Allégade ved Ny Hollændervej. Senere hen vil tællingerne kunne udvides med data såsom antal af cyklister med cykelhjelm, antal ladcykler, antal vognbaneskift, børn/voksne i trafikken, mobiltelefoner m.m.

Forsøget udføres i et samarbejde mellem leverandøren Grazper Teknologies ApS og Frederiksberg Kommune, og løsningen er koblet på Smart City Wi-Fi-netværket.

Forsøget blev sat i gang i slutningen af august, og forventes at køre et år, hvorefter forsøget evalueres.

e. Resultatet af udbud af busserne på linje 2A og linje 18

Movia har afgjort udbud A17, hvor to af de buslinjer der kører på Frederiksberg indgår – linje 2A og linje 18. De to linjer er udbudt med krav til bussernes udledning og resultatet er, at der indsættes elbusser på de to buslinjer der dermed hverken udleder CO₂, NO_x eller partikler, når de kører.

Linje 2A:

- Udbuddet blev vundet af Arriva
- Linjen vil blive driftet med en elbusløsning, der anvender ladeinfrastruktur i byrummet
- Der opstilles fire ladestandere; to på Refshaleøen og to i Tingbjerg
- 19 el ledbusser vil drifte linjen
- Driftsstart er 8. december 2019

Linje 18:

- Linje 18 bliver en ny linje i Nyt Bynet, som begynder at køre i sommeren 2019, når Metrocityringen starter i drift
- Udbuddet blev vundet af Anchersen
- Linjen vil blive driftet med en elbusløsning, der er baseret på natopladning samt opladning af nogle busser, i løbet af dagtimerne på operatørens eget garageanlæg
- 23 elbusser vil drifte linjen
- Driftsstart er 8. december 2019

f. Movias Mobilitetsplan 2021

Movia er gået i gang med det forberedende arbejde til deres Mobilitetsplan 2021. Der er udarbejdet 12 arbejdspapirer, som Movia opfordre kommuner og regioner til at deltage i dialogen omkring. Movias Mobilitetsplan 2021 kommer i høring fra december 2018 til februar 2019 og forventes godkendt i Movias bestyrelse i løbet af foråret 2019.

Movias Mobilitetsplan vil rumme et strategisk net med flerårigt tilhørende budget, suppleret med et helhedsorienteret syn på mobilitet, kollektiv transport, miljø, klima, passagerer og innovation. Målet er, at skabe bedre sammenhæng i planlægningen af den kollektive mobilitet på Sjælland og vise, hvordan kollektiv transport skaber værdi både lokalt og regionalt.

Movia ønsker med arbejdspapirerne, at skabe en god drøftelse i forbindelse med arbejdet mod Movias Mobilitetsplan 2021. Arbejdspapirerne har derfor karakter af forberedende analysearbejde og er ikke politisk besluttede. De indeholder ikke konkrete målsætninger, men faglige betragtninger, som Movia ønsker drøftet med kommuner, regioner og andre interessenter. Der er i alt udarbejdet 12 arbejdspapirer:

- Movias budget- og regnskabsproces
- Det strategiske net
- Kundetilfredshed
- Miljømål for flextrafik
- Miljømål for lokalbaner
- Handicaptilgængelighed ved stoppesteder
- Kollektiv transport og samfundsnytte
- Flextur
- Mobilitet og kollektiv transport i kommunale og regionale planer
- Ny viden om rejser og passagerer
- Samdrift mellem statslige og regionale jernbaner
- Førerløse busser

De 12 arbejdspapirer er offentliggjort på Movias hjemmeside

g. Realiseringen af 16 familieboliger på Sdr. Fasanvej 26 er udsat

Socialudvalget og Bolig- og Ejendomsudvalget forelægges på mødet 17. september en statusrapport om status for tilvejebringelse af boliger til flygtninge. Af denne sag fremgår, at realiseringen af Frederiksberg Forenede Boligselskabers projekt med 16 familieboliger på Sdr. Fasanvej er udsat. Projektet havde licitation 15. marts 2018, hvor licitationsresultatet var betydeligt over det budgetterede. Frederiksberg Forenede Boligselskaber har i dialog med forvaltningen forsøgt at finde besparelser i projektet. Byggeriet skal indpasses den klassiske arkitektur i bymiljøet på Søndre Fasanvej med de rammer, det giver for udformningen. Det er ikke lykkedes at finde de nødvendige besparelser, og Frederiksberg Forenede Boligselskaber har meddelt, at de ikke med den nuværende byggeøkonomi har mulighed for at gennemføre byggeriet. Forvaltningen er fortsat i dialog med Frederiksberg Forenede Boligselskaber om byggeri på grunden. KAB, der er byggeforretningsfører for FFB, har planlagt et rammeudbud, der måske også kan få betydning for mulighederne for realisering af byggeriet på Sdr. Fasanvej.

h. Modtaget folder om Skt. Jørgens Sø

Forvaltningen har modtaget en folder om Skt. Jørgens Sø fra Bonnie Mürsch med anmodning om, at denne runddeles til medlemmerne af By- og Miljøudvalget. Folderen omdeles på mødet. Sagen om anvendelse af Skt. Jørgens Sø til klimasikring vil blive forelagt By- og Miljøudvalget senere på året. Sagen vil også omfatte en opsamling på modtagne partsindlæg.

Punkt 296: Orientering om borgernes forslag til placering af nye vejtræer

05.01.15-G01-3-18

Resume

På baggrund af en bevilling fra By- og Miljøudvalget har forvaltningen opfordret borgere til at byde ind med forslag til placering af nye vejtræer. Udvalget orienteres her om de indkomne ønsker til placeringer, forslag til plantning af nye vejtræer samt en status på arbejdet.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at orienteringen om borgernes forslag til placering af træer tages til efterretning,
2. at forslag om plantning af 2 træer på Frøbels Allé mod Ewaldsensvej godkendes,
3. at plantning af op til 10 træer på sideveje til Niels Ebbesens Vej, hvis muligt i forbindelse med udførelse af klimaprojekt godkendes, idet der i en senere sag om klimaprojektet nærmere redegøres for antal og placering.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at orienteringen om borgernes forslag til placering af træer tages til efterretning,
2. at plantning af 2 træer på Frøbels Allé mod Ewaldsensvej godkendes,
3. at plantning af op til 10 træer på sideveje til Niels Ebbesens Vej, hvis muligt i forbindelse med udførelse af klimaprojekt, godkendes, idet der i en senere sag om klimaprojektet nærmere redegøres for antal og placering.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget vedtog på sit møde den 28. maj 2018 at bevilge 1,5 mio. kr. til at plante flere vejtræer med inddragelse af borgernes ønsker for placeringen af træerne. Bevillingen til plantning af nye vejtræer vil dels blive anvendt til at plante træer på baggrund af borgernes forslag, og dels blive anvendt til at plante træer på Frederiksberg Allé. Der er afsat 630.000 kr. til plantning af træer efter borgernes ønsker, 600.000 kr. til plantning af 6 træer på fortovet på Frederiksberg Allé samt 270.000 kr. (som overføres til 2020) til plantning af 6 træer i forbindelse med cykelstipprojekt på Frederiksberg Allé.

Forvaltningen har derfor gennemført en proces, hvor borgerne blev opfordret til at melde forslag ind til placering af nye vejtræer. Borgerne blev opfordret gennem lokalavisen og på kommunens hjemmeside samt Facebook-side og via FKIntra i perioden 14. juni til 1. juli, og opfordringen blev taget vel imod. Forvaltningen har modtaget omkring 100 henvendelser fra borgere med mange gode forslag iblandt. Alle borgere, der har henvendt sig, har fået svar med tak for forslaget.

De indkomne forslag

Ud af de mange gode forslag til placeringer af nye vejtræer indgår en del af dem allerede i planlagte kommunale projekter, hvorfor disse ønsker imødekommes i fremtiden. Det drejer sig om 22 forslag, blandt andet 7 på Peter Bangs Vej, hvor projektet med forgrønning af Peter Bangs Vej påbegyndes allerede i efteråret 2018 med plantning af træer, og 4 på Holger Danskes Vej, hvor der allerede udføres et klimaprojekt også med plantning af træer.

Herudover er der modtaget ca. 25 forslag, der går på udskiftning af allerede eksisterende træer eller genplantning af træer, hvor der mangler i træer. Disse steder vil forvaltningen særligt have fokus på i forbindelse med efterårets og vinterens generelle træplantning, idet en del af dem allerede indgår i planerne f.eks. på Borups Allé, Godthåbsvej, og Bernhard Bangs Allé.

Desuden har forvaltningen modtaget 11 forslag til plantning af træer på privat område, hvorfor forvaltningen ikke kan imødekomme disse forslag.

Forvaltningen har også modtaget 13 henvendelser med generelle kommentarer til vejtræer omhandlende valg af træsorter, pasning af eksisterende træer og allergigener.

Sidst men ikke mindst er der modtaget ca. 25 forslag om plantning af træer på 15 steder i byen, som listes i tabellen nedenfor:

Sted	Bemærkninger
Niels Ebbesens Vej	Der er få vejtræer, og så er der en del tomme knaster langs vejen efter et tidligere skolevejsprojekt. Knasterne er gjort klar til plantning af træer, og derfor kan det gøres billigere. Der er desuden mulighed for et samarbejde med et klimaprojekt i forbindelse med nogle af knasterne.

Frøbels Allé	Der er ingen vejtræer, og det er muligt at plante ved de sydlige hjørner af vejen, hvorved træerne kan ses fra både Frøbels Allé og Ewaldsensvej.
Roskildevej ved Nordens Plads	Der er allerede vejtræer, og der kan billigt plantes ekstra træer i midterabbatten.
Stæhr Johansens Vej	Det er ikke muligt at plante træer på grund af vejprofilet.
Frederiksberg Bredgade langs Rådhuset	Der er ingen vejtræer, og det er muligt at plante ekstra træer, hvilket dog kræver nedlæggelse af bilparkeringspladser (ca. én pr. vejtræ).
Lindevangs Allé	Det er ikke muligt at plante træer på grund af vejprofilet.
Åboulevarden	Det er muligt at plante ekstra træer, da der pt. er et problem med parkering ved de eksisterende træer.
Rosenørns Allé	Der er allerede vejtræer, og det er muligt at plante ekstra træer, hvilket dog kræver nedlæggelse af bilparkeringspladser (ca. én pr. vejtræ).
Magnoliavej	Der er enkelte vejtræer, og det er muligt at plante ekstra træer, hvilket dog kræver nedlæggelse af bilparkeringspladser (ca. én pr. vejtræ).
Rolighedsvej	Der er ingen vejtræer, og det er muligt at plante vejtræer, hvilket dog kræver nedlæggelse af bilparkeringspladser (ca. én pr. vejtræ).
Nyelandsvej mellem Nordre Fasanvej og Dalgas Boulevard	Der er allerede vejtræer, og det er muligt at plante ekstra træer, hvilket dog kræver nedlæggelse af bilparkeringspladser (ca. én pr. vejtræ).
Vodroffsvej	Der er ingen vejtræer, og det er muligt at plante vejtræer, men det kræver nedlæggelse af bilparkeringspladser (ca. én pr. vejtræ).
Worsaaesvej	Der er allerede vejtræer, og det er muligt at plante ekstra træer, hvilket dog kræver nedlæggelse af bilparkeringspladser (ca. én pr. vejtræ).
Vesterbrogade	Der er allerede vejtræer, og det er muligt at plante ekstra træer, hvilket dog kræver nedlæggelse af bilparkeringspladser (ca. én pr. vejtræ).
Bakkegårds Allé	Det er ikke muligt at plante træer på grund af vejprofilet.

Som det fremgår af skemaet, er det muligt at plante træer på nogle af de foreslåede steder, men ofte vil det dog kræve nedlæggelse af bilparkeringspladser. For alle forslagene gælder det, at der skal en nærmere undersøgelse til for at kunne vurdere hvor mange træer, der kan plantes på de enkelte veje afhængig af blandt andet tilgængelighed for trafikanter og ledningsforhold i jorden.

Plantning af nye vejtræer

Forvaltningen har gennemgået de indkomne forslag og sammenholdt dem med en vurdering af den nuværende træbestand, potentialet for at tilgodese så mange borgeres mulighed for at se et træ fra deres bolig som muligt, den forventede udgift til plantning, evt. nedlæggelse af bilparkeringspladser samt det økonomiske råderum på 630.000 kr. På baggrund heraf foreslås det at arbejde videre med følgende forslag til plantning i år:

- Plantning af op til 10 træer på sideveje til Niels Ebbesens Vej, hvor der er allerede er vejknaster, som kan beplantes med træer. Dette gør, at træplantningen kan gøres billigere end normalt. Der kan dog være vejknaster, hvor det ikke er muligt at placere træer på grund af jordbundsforhold, som endnu ikke er kendt. I dag har Niels Ebbesens Vej stort set ingen træer, og det vil være muligt at placere træerne uden at fjerne bilparkeringspladser. Dette projekt vil, hvis

muligt, blive udført i samarbejde med et klimaprojekt, hvorved der kan opnås synergieffekter, og dermed gøre træplantningerne billigere, således at der er økonomi til at etablere flere plantehuller med kassetter.

- Plantning af 2 træer på Frøbels Allé mod Ewaldsensvej. Frøbels Allé har pt. ingen træer, og det er muligt af placere træerne ved hjørnet Frøbels Allé og Ewaldsensvej uden at fjerne bilparkeringspladser. Placeringen af træerne vil bevirke, at de både kan ses fra Frøbels Allé og Ewaldsensvej.

De to nævnte forslag er listet i prioriteret rækkefølge, men det vurderes, at der vil være økonomi til at gennemføre begge forslag.

De andre gode forslag er der ikke økonomi til at gennemføre inden for det afsatte budget. Forslagene kan gemmes til senere potentielle projekter med plantning af flere vejtræer.

Arbejdet med de 6 træer på fortovet på Frederiksberg Allé er påbegyndt i august 2018, mens projekterne på Niels Ebbesens Vej og Frøbels Allé forventes påbegyndt i oktober 2018.

By- og Miljørådets vurdering

By- og Miljørådet vurderer, at inddragelsen af borgernes ønsker til placeringen af nye vejtræer har været en god proces, og at der har været stor interesse for byens træer. Desuden vil plantningen af de op til 12 nye vejtræer på Niels Ebbesens Vej og Frøbels Allé bidrage til at forskønne begge veje, hvor der i flere år har været et ønske om at plante træer. Dermed er det forventningen, at plantningen af nye vejtræer på baggrund af en borgerinddragelsesproces ikke kun er med til at skabe et grønnere og smukkere Frederiksberg men samtidig også engagere borgerne i endnu højere grad til at tage ejerskab for byens træer.

De nyplantede træer på Niels Ebbesens Vej, Frøbels Allé og Frederiksberg Allé vil ydermere bidrage til at opfylde målene i Træpolitikken om, at man skal kunne se mindst ét træ fra enhver bolig, samt at mindst 70 procent af borgerne skal være tilfredse med muligheden for naturoplevelser i kommunens borgertilfredshedsundersøgelse.

Økonomi

Orienteringen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
SV/DRP

Punkt 297: Orientering om trafikanalyse for Fuglebakkevarteret og området omkring Kronprinsesse Sofies Vej

05.00.00-G01-67-17

Resume

By- og Miljøområdet har fået gennemført en trafikanalyse for Fuglebakkevarteret og området ved Kronprinsesse Sofies Vej. Trafikanalysen er gennemført for at undersøge konsekvenserne ved lukning af sidevejsudkørsler til Borups Allé og gennemførelse af ensretninger på visse vejstrækninger. I 2014 blev der gennemført en midlertidig lukning ved Solsortvej, og erfaringerne her fra har været positive. Analysen er derfor lavet med afsæt heri, men også for at vurdere, om der kunne skabes flere parkeringspladser på Borups Allé ud for vejlukningerne. Vejlukninger og ensretninger vil dog samlet have en negativ virkning på antallet af parkeringspladser og overflytning af trafik.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at orientering om trafikanalyse for Fuglebakkevarteret og området ved Kronprinsesse Sofies Vej tages til efterretning,
2. at der ikke gennemføres lukninger af sideveje ud mod Borups Allé, vest for Nordre Fasanvej samt ensretninger af to vejstrækninger,
3. at den midlertidige lukning ved Solsortvej skal ophæves og udviklingen følges tæt.

Udvalget anmodede om, at forvaltningen undersøger muligheden for at etablere flere p-pladser på sydsiden af Borups Allé på strækning Duevej til Nordre Fasanvej.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at orientering om trafikanalyse for Fuglebakkevarteret og området ved Kronprinsesse Sofies Vej tages til efterretning,
2. hvorvidt der, som forsøg, gennemføres lukninger af sideveje ud mod Borups Allé, vest for Nordre Fasanvej, samt ensretninger af to vejstrækninger,
3. hvorvidt der, i fald punkt 2 besluttet gennemført, skal gennemføres en borgerhøring,
4. at der meddeles anlægsbevilling på 100 t.kr. til ændret skiltning og afmærkning i forbindelse med lukning af sideveje mod Borups Allé, hvis forsøget besluttet gennemført, finansieret af det afsatte rådighedsbetrag på Trafiksikkerhedspuljen 2018,
5. hvorvidt den midlertidige lukning ved Solsortvej skal bibeholdes, i fald det besluttet ikke at gennemføre vejlukninger ved de øvrige sideveje.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 13. august 2018 sagen, idet de anmodede om at få undersøgt muligheden for at få etableret flere bilparkeringspladser.

By- og Miljøområdet oplyser, at forvaltningen har set nærmere på Borups Allé tværprofil med henblik på at se, om der ved ændringer her kan skabes rum til flere bilparkeringspladser, blandt andet ved at reducere i fortovsbredden. Fortovet langs Borups Allé varierer i bredden fra knap 3 m til 4 m. De er som udgangspunkt anlagt med 2-3 rækker fortovsfliser og udligningsarealer i chaussésten/asfalt i fortovets bagkant op mod husfacader, hvor der finde både trappeopgange og -nedgange samt lyskasser med mere, og herudover udligningsareal i chaussésten mod kantsten ved cykelsti.

Forvaltningen har specifikt set på forholdene ved Duevej, hvor der blev anlagt en støttehelle tilbage i 2015, og hvor det i den forbindelse var nødvendigt at nedlægge 4 parkeringspladser. På denne strækning består fortovet kun af 2 rækker fortovsfliser og er derfor ikke så bred som på øvrige strækninger. På den baggrund ses der ikke her at være mulighed for at etablere nye parkeringspladser.

Derimod viser den parkeringsscreening der blev gennemført i 2015, at der samlet på Borups Allé kan skabes 10-15 nye pladser. Dog er flere af disse pladser allerede indregnet som nye pladser, hvis vejlukningerne ud mod Borups Allé gennemføres, og vil uanset beslutningen i denne sag blive etableret.

Tidligere sagsfremstilling

Vejene i Fuglebakkevarteret har længe været præget af uvedkommende gennemkørende trafik mellem Borups Allé og Godthåbsvej. Årsagen hertil skal findes i, at der er trængsel på Nordre Fasanvej, som især i myldretiden kan være svært fremkommelig. Det får bilister til at skyde genvej gennem Fuglebakkevarteret. Derudover har der været trafiksikkerhedsmæssige udfordringer i enkelte sidevejskryds ud mod Borups Allé. Den ekstra trafik gennem Fuglebakkevarteret har givet anledning til henvendelser fra beboere i området, der ønskede gennemført foranstaltninger, der kunne imødegå den ekstra gennemkørende trafik og dermed mindske de gener, det medfører. Det skal dog bemærkes, at der i dag er skiltet med gennemkørselsforbud for motorkøretøjer, fra Borups Allé mod sidevejene vest for Nordre

Fasanvej, men med ærindekørsel tilladt. Det kan dog være svært at håndhæve den type restriktion, hvorfor der formentlig sker en ulovlig gennemkørsel fra Borups Allé. Omfanget heraf er ikke kendt.

Når man indfører restriktioner, der skal forhindre gennemkørslen eller besværliggøre den, vil det ofte have afledte konsekvenser for øvrige veje, da trafik ikke forsvinder, men finder nye veje. Inden der træffes beslutning om gennemførelse af restriktioner til begrænsning af den gennemkørende trafik, er det derfor nødvendigt at afdække, hvilke trafikale konsekvenser de enkelte tiltag kan medføre for øvrige veje.

På den baggrund valgte By- og Miljøområdet at få gennemført en omfattende trafikanalyse, indeholdende en række forskellige scenarier med vejlukninger og ensretninger. Trafikanalysen er gennemført i samarbejde med MOE Tetraplan. Resultatet af analysen er vedlagt sagen som bilag.

I analysen blev tillige medtaget området øst for Nordre Fasanvej, idet der i arbejdet med områdefornyelsen ligeledes var identificeret en række trafikale udfordringer og ønsker til ændringer. Denne sag omhandler dog primært forholdene i Fuglebakke kvarteret.

I det efterfølgende gives en række beskrivelser af forhold, der har ligget til grund for trafikanalysen, og implicit heri en række udfordringer, hvor konsekvenserne ved forskellige løsningstiltag ønskedes klarlagt.

Tidligere tiltag og effekter heraf

På baggrund af en dialog med bestyrelsen i Fuglebakke kvarterets Grundejerforening, om forbedring af de trafikale forhold i kvarteret, blev det besluttet, på By- og Miljøudvalgets møde den 19. maj 2014, at gennemføre en forsøgsvis lukning af udkørslen fra Solsortvej til Borups Allé. Med lukningen vurderes det at være muligt at begrænse både uvedkommende trafik og parkering på Solsortvej. Derudover var der i en 5-årig periode registreret 2 personskadeuheld, hvor en indsvingende bil påkørte en cyklist (højresvingssuheld). Denne type uheld vil, alt andet lige, helt kunne undgås ved en lukning.

Vejlukningen har haft en positiv effekt for beboerne på Solsortvej, da både trafikken og parkeringsproblematikken er reduceret betydeligt. Ligeledes er der i efterperioden ikke registreret personskadeuheld som i førperioden. Lukningen har dog en midlertidig karakter, idet der kun er opsat betonklodser, hvorfor der skal tages stilling til, om lukningen skal gøres permanent. Ved en permanent lukning vil der blive etableret en løsning, hvori også indgår grønne elementer.

Siden lukningen har der været flere henvendelser gående på, at der nu var mere trafik på naboveje, herunder især på Drosselvej. Beboerne her efterspørger derfor en løsning, der kan løse deres udfordringer.

Skolen på Duevej

I forvaltningens dialog med Skolen på Duevej, er der fra skolens side udtrykt ønske om forbedringer af både sikkerheden og trygheden ved og omkring skolen. På henholdsvis vest- og østsiden af skolen ligger Fuglebakkevej og Duevej, der begge forløber fra Borups Allé til Godthåbsvej, og derfor kan benyttes til transit mellem de to overordnede veje. Dog gælder for Fuglebakkevej, at den er ensrettet på den nordligste del op mod Borups Allé, hvorfor der ikke kan foretages gennemkørsel på hele strækningen fra Borups Allé til Godthåbsvej. Ved Duevej er der skiltet med gennemkørselsforbud, og alene ærindekørsel tilladt, for derved at minimere unødige gennemkørsler til Godthåbsvej.

Nedlagte parkeringspladser på Borups Allé

I forbindelse med dels etableringen af en støttehelle på Borups Allé, ved Duevej, og en ændret (lovliggørelse) af afmærkningen på Borups Allé, blev konsekvenserne, at et antal parkeringspladser blev nedlagt. By- og Miljøudvalget blev orienteret om dette på mødet den 28. november 2016. Udvalget besluttede på baggrund af orienteringen, at forvaltningen skulle arbejde videre med en løsning, hvor sidevejsudkørslerne ud mod Borups Allé blev lukket, for dermed at kunne etablere kompenserende parkeringspladser for de nedlagte på Borups Allé.

Trafikanalysen/Konklusioner

I trafikanalysen blev der opstillet 3 hovedscenarier, 2 for Fuglebakke kvarteret (scenarie 1.1 og 1.2) og 1 for området ved Kronprinsesse Sofies Vej (scenarie 2.1). Scenarie 1.1 blev suppleret med yderligere 2 underscenarier 1.1a og 1.1b. Alle scenarier er beskrevet detaljeret i rapporten på side 5.

Scenarie 1.1 omfatter lukninger af sidevejene ud mod Borups Allé, suppleret med ensretninger i scenarierne 1.1a og 1.1b. Scenarie 1.2 omfatter fjernelse af indkørselsforbud (herunder genåbning ved Solsortvej) og etablering af ensretninger. I scenarie 2.1 er der tale om ensretninger og lukning ved Ane Katrines Vej ud mod Borups Allé.

Analysen viser, idet der om detaljer henvises til rapporten, at der både er positive og negative effekter, ved henholdsvis vejlukninger og ensretninger. På positivsiden er, at der ved vejlukningerne opnås et betydeligt fald i trafikken på de sideveje, der lukkes ud mod Borups Allé. Med lukningerne vil risikoen for uheld mellem cyklister og indsvingende tillige bilister blive fjernet.

På negativsiden viser trafikanalyserne generelt, at vejlukningerne vil medføre overflytning af trafik til Fuglebakkevej, en del af Mariendalsvej og en del af Egernvej. Lukning af alle sideveje ud mod Borups Allé, vest for Nordre Fasanvej, undtaget Fuglebakkevej, der i dag er signalreguleret, vil medføre, at mange parkeringspladser på sidevejene forventeligt skal nedlægges. Dog kan der etableres flere parkeringspladser på Borups Allé, ud for vejlukningerne, men samlet må der forventes et tab i antallet af parkeringspladser. Årsagen til nedlæggelse af parkeringspladser skyldes dels, at der skal etableres vendemuligheder ved vejlukningerne, dels at det kan være nødvendigt at nedlægge parkeringspladser på de vejstrækninger, der i dag er ensrettede, og efterfølgende skal dobbeltrettes. Derudover kan det blive nødvendigt at nedlægge parkeringspladser i den ene vejside, på dobbeltrettede veje, f.eks. Fuglebakkevej, for at give plads til den mertrafik der kommer.

Uheld

I perioden 2013-2018 er der ikke registreret uheld med personskade, der relaterer sig til sidevejskrydsningerne, placeret vest for Nordre Fasanvej. Her er der set bort fra uheld i krydset mellem Borups Allé og Solsortvej, hvor der efterfølgende blev etableret en midlertidig lukning. Ved sidevejsudmundinger øst for Nordre Fasanvej, er der i perioden registreret 1 uheld med personskade i krydset ved Priorvej og 1 uheld med personskade i krydset ved Ane Katrines Vej. Begge højresvingsuheld, hvor en cyklist rammes af en bil.

Forslag om forsøg med vejlukninger og ensretninger

Inden der træffes beslutning om løsninger af mere permanent karakter, foreslår forvaltningen, at der som forsøg afprøves løsninger, hvor alle sideveje ud mod Borups Allé, undtaget Fuglebakkevej, lukkes. Fuglebakkevej, der i dag er ensrettet ud mod Borups Allé, dobbeltrettes i forsøgsperioden. Samtidig foreslås Duevej ensrettet mod nord, fra Egernvej til Mariendalsvej, og Fuglebakkevej ensrettet mod syd, fra Mariendalsvej til Egernvej.

Under forsøget ændres der, som udgangspunkt, ikke på de eksisterende forhold i øvrigt, hvilket også betyder, at der ikke etableres egentlige vendepladser ved vejlukningerne, men det kan dog blive nødvendigt, midlertidigt at nedlægge få parkeringspladser, så personbiler kan foretage vendemanøvre ved vejlukningen.

Forsøget foreslås evalueret efter 1 år, hvor alle beboere høres om deres erfaringer med ændrede trafikmønstre og eventuelle udfordringer med parkering og vendemuligheder, ligesom der laves før- og eftermålinger til dokumentation af trafikmængder på de enkelte veje. Evalueringen suppleres med oplysninger om uheldsdata, uagtet at der er tale om en statistisk meget kort periode.

Forsøget vil kræve politiets tilladelse.

By- og Miljørådets vurdering

By- og Miljørådet vurderer, at en lukning af sidevejene ud mod Borups Allé, vil betyde en fredeliggørelse af disse veje, men også vil medføre en del omvejskørsel og dermed også en øget belastning på øvrige veje. Vejlukningerne kan få negativ virkning på antallet af parkeringspladser, og ikke give flere nye parkeringspladser på Borups Allé, der kan opveje dette. Uheldsmæssigt vurderes sidevejskrydsningerne, vest for Nordre Fasanvej at være tilstrækkeligt sikre, baseret på oplysningerne fra den officielle uheldsdatabase. Det kan dog ikke udelukkes, at der er sket uheld, der ikke er registreret i den officielle uheldsdatabase samt nærved uheld, der heller ikke er registreret. Øst for Nordre Fasanvej vil vejlukninger betyde, at konstaterede højresvingsuheld fremover kan undgås.

Lukningen af udkørslen ved Solsortvej har haft positiv betydning for trafikken på vejen, og de højresvingsuheld der tidligere er sket, forekommer ikke i efterperioden.

Generelt vurderes det, at indførelse af restriktioner til begrænsning af den gennemkørende trafik vil betyde et fald i trafikken på sidevejene, og mindske risikoen for svinguheld, men at faldet i antallet af parkeringspladser kan blive betydeligt, ligesom der for nogle vejstrækninger vil være tale om relativt betydelige trafikstigninger. Vurderingerne i antallet af nedlagte parkeringspladser er skønsmæssige, og i den sidste ende afhængige af de løsninger, politiet kan godkende.

Økonomi

Analysen blev gennemført i 2017, og udgifterne er afholdt via trafiksikkerhedspuljen i 2017. Udgifterne er samlet løbet op i 240.000 kr.

Hvis forsøget besluttes gennemført, anslås de samlede udgifter til ændret skiltning og afmærkning samt evaluering at udgøre ca. 100.000 kr., der kan afholdes via ikke disponerede midler fra Trafiksikkerhedspuljen 2018, jf. sag nr. 216 på By- og Miljøudvalgets møde den 4. juni 2018.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og Miljøudvalget.

ML/PR

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 13. august 2018, pkt. 240:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet de anmodede om at få undersøgt muligheden for at få etableret flere bilparkeringspladser.

Indstilling 13. august 2018, pkt. 240:

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at orientering om trafikanalyse for Fuglebakkevarteret og området ved Kronprinsesse Sofies Vej tages til efterretning,
2. hvorvidt der, som forsøg, gennemføres lukninger af sideveje ud mod Borups Allé, vest for Nordre Fasanvej, samt ensretninger af to vejstrækninger,
3. hvorvidt der, i fald punkt 2 beslattes gennemført, skal gennemføres en borgerhøring,
4. at udgifter til forsøget, hvis det beslattes gennemført, afholdes via Trafiksikkerhedspuljen 2018,
5. hvorvidt den midlertidige lukning ved Solsortvej skal bibeholdes, i fald det beslattes ikke at gennemføre vejlukninger ved de øvrige sideveje.

Bilag

Trafikanalyse Fuglebakkevarteret og Kronprinsesse Sofies Vej

Forsøg med vejlukninger - kort

Bev.Orientering om trafikanalyse for Fuglebakkevarteret mv.

Punkt 298: Orientering om kommunikationsindsatser vedrørende graffiti afrensning

00.13.00-G01-4-18

Resume

Frederiksberg Kommune har via sin kontakt med den private entreprenør, der afrenser graffiti på kommunens ejendomme, indgået en aftale om, at borgere på Frederiksberg også kan benytte dennes ydelser til en favorabel pris. Denne graffiti afrensningsordning ønsker forvaltningen at udbrede kendskabet til gennem forskellige kommunikationsindsatser i efteråret 2018. Udvalget skal tage orienteringen til efterretning.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om kommunikationsindsatser vedrørende graffiti afrensningsordning til efterretning.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at orientering om kommunikationsindsatser vedrørende graffiti afrensningsordning tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune har via sin kontakt med den private entreprenør, der afrenser graffiti på kommunens ejendomme, indgået en aftale om, at borgere på Frederiksberg også kan benytte dennes ydelser til en favorabel pris. Denne graffiti afrensningsordning, opfordrer forvaltningen administratører og private ejere af ejendomme med graffiti på facaden om at tilmelde sig gennem udsendelse af graffiti breve.

Afrensningsordningen er beskrevet på kommunens hjemmeside her: www.frederiksberg.dk/graffiti. Borgere, der ønsker at være en del af ordningen, skal selv tilmelde sig. Hvis der er graffiti på ejendommen, skal borgeren først betale for en afrensning og en antigraffiti behandling af huset fra jorden og tre meter op. Herefter betales fremover 2,74 kr. pr. løbende meter pr. år for al graffiti afrensning efter anmeldelse. Dette gælder så længe, kommunen har kontrakten med den private leverandør.

Det vurderes imidlertid, at det ikke er alle i målgruppen, der kender til ordningen, og derfor ønsker forvaltningen at gøre mere opmærksom på afrensningsordningen ved brug af forskellige kommunikationsindsatser. De udvalgte kommunikationsindsatser er:

- Aribus-plakater på 60 reklamestandere i byrummet i uge 42 og 43 (se udkast til plakat i bilag 1)
- Infoannonce og annonce i Frederiksberg Bladet
- Opslag på kommunens Facebook- og LinkedIn-profiler
- Historie i kommunens nyhedsbrev til erhvervslivet
- Nyhed på FK intra
- Opdateret hjemmeside (www.frederiksberg.dk/graffiti)

Som det fremgår af bilag 1, er der valgt et positivt udtryk med en smuk og ren facade og et lettilgængeligt budskab, som vil være gennemgående i de forskellige kommunikationsindsatser.

By- og Miljørådets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at opfordringen om at tilmelde sig graffiti afrensningsordningen vil nå ud til en bredere målgruppe gennem brug af de valgte kommunikationsindsatser. Desuden vurderer forvaltningen, at budskabet om, at Frederiksberg Kommune ønsker at være fri for graffiti, bliver synligt i hele byen og på forskellige platforme, hvilket kan bidrage til at skabe et fælles engagement og forståelse af, at graffiti er en udfordring, som man som borger selv kan være med til at gøre en indsats mod.

Økonomi

De 60 aribus-plakater koster 7.300 kr. for tryk og opsætning, mens annoncen i Frederiksberg Bladet koster 4.300 kr. De øvrige kommunikationsindsatser er gratis. I alt vil der blive anvendt 11.600 kr. til kommunikationsindsatsen, og midlerne hertil vil blive finansieret af driftsmidler til forebyggelse af graffiti.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
SV/SHP

Bilag

Bilag 1. Graffitikampagne-plakat

Punkt 299: Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmænd Jan E. Jørgensen om at opkalde vej eller plads efter Tommy Seebach

05.01.00-G01-43-17

Resume

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

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

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte efter drøftelse sagen.

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

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

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

Tidligere sagsfremstilling

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

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

Begrundelse:

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

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

Historien om Tommy Seebach er ikke kun historien om en dans på roser. Men historien er også en historie om en mand og hans familie, om en flot karriere og et stort bidrag til den danske sangskat. Og så er Seebach's historie også historien om en af Frederiksberg's stolte sønner, som gjorde det rigtig godt og fortjener at blive æret ved at få navngivet en plads eller vej efter sig.”

By- og Miljøområdets vurdering

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

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

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

Økonomi

Ingen.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K.
JBS/KK

Historik

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

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

Indstilling 22. januar 2018, pkt. 19:

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

Bilag

Bilag 2 - Unavngivne pladser m.v. Visualisering

Bilag 1 -Unavngivne Pladser, PDFkort

Punkt 300: Vejnavnebank - Status

05.01.01-G01-1-12

Resume

By- og Miljøområdet har, efter Frederiksberg Bladet opfordring til borgerne om at indsende forslag til vejnavne, modtaget adskillige navneforslag. Forvaltningen har på baggrund heraf opdateret "Plads- og Vejnavnebank". By- og Miljøudvalget skal med denne sag tage stilling til, hvilke forslag, der skal forblive i Plads- og Vejnavnebanken og tage stilling til, hvilke forslag, der evt. skal reserveres i Danmarks Adresse Register.

By- og Miljøområdet har også modtaget et forslag til navngivning af et vejstykke ved Hostrupsvej samt af stiforbindelsen mellem Nyelandsvej og Solbjerg Plads. Udvalget skal tage stilling til, hvorvidt disse forslag til godkendes.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at det blinde vejstykke, syd for og parallelt med Hostrupsvej, navngives Hostrupsvænge,
2. at stiforbindelse mellem Nyelandsvej og Solbjerg Plads navngives Solbjerg Passage.

Udvalget udsatte indstillingspunkt 1 i sagen, idet de anmodede om forvaltningens forslag til principper for navngivning.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at navneforslagene i Plads- og Vejnavnebank (Rev. 03.09.2018) gennemgås med henblik på fjerne de navneforslag, der ikke vurderes relevante til navngivning på Frederiksberg,
2. at det blinde vejstykke, syd for og parallelt med Hostrupsvej, navngives Hostrupsvænge,
3. at stiforbindelsen mellem Nyelandsvej og Solbjerg Plads navngives Solbjerg Passage.

Sagsfremstilling

Efter opfordring i Frederiksberg Bladet om, at borgerne kan indsende forslag til navne, der kan anvendes ved navngivning af pladser og veje på Frederiksberg, har By- og Miljøudvalget modtaget adskillige navneforslag.

By- og Miljøudvalget udsatte den 23. oktober 2017 stillingtagen til navneforslagene i den daværende 'Plads- og Vejnavnebank'. Frederiksberg Kommunes 'Plads- og Vejnavnebank' er siden suppleret med de senest indkomne navneforslag, der forelægges med denne sag til vurdering i By- og Miljøudvalget.

Alle indkomne forslag er således umiddelbart indført i Plads- og Vejnavnebank (bilag 3). By- og Miljøudvalget anmodes om at gennemgå denne med henblik på at vurdere, hvilke forslag, der fortsat skal forblive i Plads- og Vejnavnebanken, som en "bruttoliste". Udvalget anmodes tillige om eventuelt at tilkendegive, hvilke forslag der kan have en så stor relevans, at de bør søges forhåndsreserveret i "Danmarks Adresse Register" (DAR), så det sikres, at de fremadrettet kan anvendes til navngivning på Frederiksberg. DAR, der blev etableret 7. maj 2018, er Danmarks nye autoriserede register for adresser og vejnavne, hvor potentielle vejnavne kan reserveres. Forvaltningen har løbende reserveret oplagte navneforslag i DAR, hvilket fremgår af navnelisten i 'Plads- og Vejnavnebank'

By- og Miljøområdet finder umiddelbart, at alle indkomne navneforslag kan være relevante til navngivning af lokaliteter på Frederiksberg. Forslagene omhandler person- og stednavne, som i forskellig udstrækning har tilknytning til Frederiksberg. Om de enkelte forslag i givet fald vil kunne anvendes, afhænger af bl.a. af omgivelser, funktion og historie forbundet med de lokaliteter (veje, pladser m.v.), som fremadrettet vil skulle navngives eller omdøbes. Forvaltningen har gennemgået kommunen med henblik på at lokalisere pladser og anlæg med potentiale til navngivning - j.f. bilag 1 og 2: 'Oversigt over unavngivne pladser og anlæg på Frederiksberg'. (De foreslåede lokaliteter på bilag 1 er nummererede, så de svarer til sidetallet i bilag 2, hvor stederne er visualiseret).

Forvaltningen foreslår, at der i et delområde med flere navngivningsmuligheder, eller langs et vej- /stiforløb, kunne vælges et tema i navngivningen. F.eks. kunne pladserne langs Den Grønne Sti navngives efter betydningsfulde kvinder med relation til Frederiksberg, eller efter personer, der beskæftigede sig med kunst eller musik og havde relationer til Frederiksberg.

På baggrund af opfordring fra beboerne i ejendommen med adresse Hostrupsvej 20B og 20C foreslås navngivning af vejstykket med parkering langs den Grønne Sti, syd for og parallelt med Hostrupsvej j.f. bilag 4. Beboerne melder om gentagne problemer med, at postbude, leveringstjenester m.v. ikke kan finde adresserne på det, der er den eneste bygning på dette blinde vejstykke af Hostrupsvej. By- og Miljøområdet foreslår, at vejstykket navngives Hostrupsvænge.

På opfordring fra Søren Palsbo, Sprogøvej 5, foreslår By- og Miljøområdet, at stiforbindelsen mellem Nylandsvej og Solbjerg Plads navngives Solbjerg Passage, så borgerne i højere grad inviteres til at benytte stiforbindelsen. Palsbo har selv foreslået navnet Nylands Passage, men forvaltningen vurderer, at Solbjerg Passage vil være et mere hensigtsmæssigt stinavn, da Solbjerg Plads er en mere præcis destination end Nylandsvej.

By- og Miljørådets vurdering:

By- og Miljøområdet vurderer umiddelbart, at personnavnene i 'Plads- og Vejnavnebank' kan være relevante til navngivning, men det anbefales, at der sikres en tydelig relation mellem personen og Frederiksberg.

Det er afgørende, at Frederiksbergs Plads- og Vejnavnebank prioriteres i forhold til, hvilke navneforslag der skal søges reserveret i DAR, så navnene fremadrettet kan anvendes til navngivning på Frederiksberg. Tilsvarende bør navneforslag, der vurderes til ikke at være relevante til navngivning på Frederiksberg, udgå af listen.

Navngivning af vejstykket syd for og parrallelt Hostrupsvej vil være hensigtsmæssigt i forhold til at kunne præcisere pågældende adresser for ambulancekørsel, post m.v.

Tilsvarende vil det være hensigtsmæssigt og oplysende overfor borgerne, at navngive stiforbindelsen mellem Nylandsvej og Solbjerg Plads.

Økonomi

Udgiften til eventuel ny skiltning på pladser og veje vil kunne afholdes indenfor eksisterende driftsbudget for området.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K
JBS/KK

Bilag

Bilag 1 -Unavngivne Pladser, PDFkort

Bilag 2 - Unavngivne pladser m.v. Visualisering

Bilag 3 - Vejnavnebank (03.09.2018)

Bilag 4 - Hostrupsvej 20B og 20C

Punkt 301: Procesplan for FNs verdensmål

00.15.10-G01-11-17

Resume

Kommunalbestyrelsen har vedtaget, at der skal udarbejdes et roadmap for, hvordan Frederiksberg Kommune vil inddrage FNs verdensmål i arbejdet med at fremme den bæredygtige udvikling. By- og Miljøområdet har udarbejdet et forslag til procesplan, der beskriver, hvordan arbejdet skal organiseres for at sikre ejerskab til et roadmap, og hvilke aktiviteter, der kan sikre involvering af borgere, erhvervsliv og foreninger for at skabe rammerne for den lokale forankring. Det indstilles i sagen, at By- og Miljøudvalget, Socialudvalget og Sundheds- og Forebyggelsesudvalget godkender procesplan for FN's verdensmål.

Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Helle Sjelle, Thyge Enevoldsen, Gunvor Wibroe og Balder Mørk Andersen) indstiller, at procesplan for FN's verdensmål godkendes, idet forvaltningen forelægger en kortlægning af, hvordan der i dag arbejdes med temaerne i FN's 17 verdensmål, og i hvilket omfang verdensmålene allerede er integreret i Frederiksbergs nuværende politikker og planer, før der tages stilling til de enkelte trin i en fremadrettet procesplan, og at Magistraten tager stilling til hvilke udvalg, som skal involveres fremadrettet.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Ruben Kidde) tog forbehold.

Indstilling

By- og Miljøområdet og Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet indstiller, at procesplan for FN's verdensmål godkendes.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 20. august 2018 sagen efter drøftelse. Forvaltningen har efter ønske fra By- og Miljøudvalget kommet med yderligere forslag til borgerinvolverende tiltag i forbindelse med udarbejdelse af handlingsplanen for FNs verdensmål. Det foreslåes, at der i den indledende proces etableres webbaserede fora, hvor interessenter har mulighed for at komme med bidrag til den fortsatte proces. Desuden foreslår forvaltningen, at der gennemføres kvalitative interviews med udvalgte målgrupper, at genbrugsguiderne udvider deres tilbud til skolerne som verdensmålsguider samt at der inviteres til åbent hus for borgere og interesseorganisationer i forlængelse af arrangementet "Grønne dage på Frederiksberg".

Tidligere sagsfremstilling

Som en del af Budget 2018 vedtog Kommunalbestyrelsen, at der skal udarbejdes et roadmap for, hvordan Frederiksberg vil inddrage FNs verdensmål i arbejdet med at fremme den bæredygtige udvikling af byen. I tilvejebringelsen af planen er der et ønske om at lægge særlig vægt på borgerinddragende processer og beslutninger, så der sikres en lokal forankring af et roadmaps indhold.

By- og Miljøområdet har på denne baggrund udarbejdet et forslag til procesplan. Forslaget til procesplan er vedlagt som bilag.

Procesplanen forløber i tre trin:

- Trin 1: Kortlægning, analyse og status på, i hvilket omfang verdensmålene er integreret i Frederiksbergs hidtidige bæredygtighedsarbejde. Der lægges vægt på at få overblik over, hvad status er for Frederiksberg i forhold til at opfylde de 17 verdensmål og 169 delmål. Det vurderes naturligvis også, om det er relevant for Frederiksberg at arbejde med alle verdensmålene
- Trin 2: Involvering af byens borgere og andre aktører. Der vil være en række offentlige arrangementer, herunder "Grønne dage på Frederiksberg" i uge 45, hvor der vil være mulighed for at drøfte verdensmålene og komme med forslag til det videre arbejde
- Trin 3: Udarbejdelse af roadmap og input til Frederiksbergstrategien

Udkast til roadmap udarbejdes 1. halvår 2019 og vil herefter blive behandlet i By- og Miljøudvalget, Socialudvalget og Sundheds- og Forebyggelsesudvalget.

By- og Miljøområdet vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at procesplanen er et godt afsæt for arbejdet med FN's verdensmål på Frederiksberg, der skal munde ud i et roadmap. Der lægges vægt på, at roadmappet skal indgå i arbejdet med den kommende Frederiksbergstrategi. Procesplanen rummer mulighed for at justere og tilpasse processen undervejs.

Økonomi

Der er afsat 200.000 kroner i 2018 og 200.000 kroner i 2019.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget, Socialudvalget, Sundheds- og Forebyggelsesudvalget, Magistraten og KB
CS/PS

Historik

By- og Miljøudvalget, 20. august 2018, pkt. 271:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Socialudvalget, 20. august 2018, pkt. 92:

Socialudvalget indstiller, at procesplan for FN's Verdensmål godkendes.

Sundheds- og Forebyggelsesudvalget, 20. august 2018, pkt. 52:

Sundheds- og Forebyggelsesudvalget indstiller, at procesplan for FN's Verdensmål godkendes.

Indstilling 20. august 2018:

By- og Miljøområdet og Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet indstiller, at procesplan for FN's verdensmål godkendes.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 20. august 2018, pkt. 271:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 20. august 2018, pkt. 271:

By- og Miljøområdet og Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet indstiller, at procesplan for FN's verdensmål godkendes.

Bilag

Procesplan for roadmap - september 2018

Punkt 302: Forslag til elbilstrategi

05.00.00-A00-2-18

Resume

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

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte efter drøftelse sagen.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

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

Sagsfremstilling

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

Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 13. august 2018 sagen efter drøftelse.

Udvalget anmodede om en vurdering af følgende forslag:

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

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

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

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

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

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

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

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

Ad 2) I tilslutning her til, at reservere 8 % af bilparkeringspladser på offentlig vej til elbiler i 2023 og 50 % i 2030. Der er omkring 20.000 bilparkeringspladser på offentlig vej på Frederiksberg. Omkring 0,25 % af de nuværende offentligt tilgængelige bilparkeringspladser er i dag reserveret til elbiler.

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

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

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

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

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

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

Tidligere sagsfremstilling

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

Strategien beskriver Frederiksberg som en elbilby, hvor kommunens bilpark er omstillet til el, hvor der stilles krav om el i kommunens udbud af kørsel, hvor busserne i byen kører på el, og hvor det oplagte valg af bil for borgerne er en elbil.

En omstilling fra brændstofbiler til elbiler vil have væsentlige fordele på Frederiksberg, da elbiler ikke udleder lokal luftforurening, støj mindre og udleder mindre CO₂. Strategien støtter dermed op om kommunens mål om CO₂

neutralitet i 2035, et fossilfrit energisystem, bedre luftkvalitet og mindre vejstøj.

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

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

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

Kommunens egne køretøjer:

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

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

Udbudt kørsel:

Frederiksberg bliver Elbilby nr. 1 ved at 100% af befordringen af borgere foregår med el i 2030. Ydermere skal en øget andel af grønne drivmidler efterspørges i øvrige udbud, så al kørsel i 2030 foregår med el, alternativt med andre grønne

drivmidler. Omstillingen kræver, at der stilles krav i udbud af transport og distribution af varer og andre ydelser, hvor transport indgår.

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

Kollektiv transport:

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

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

Den private bilpark:

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

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

Organisering

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

By- og Miljørådets vurdering

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

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

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

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

Økonomi

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

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

- 600.000 kr. til et årsværk til at sikre forankring, koordinering, implementering og vidensopbygning.
- 500.000 kr. årligt, vurderes det at koste i ændring af brændstof for nuværende dieslbiler med central tankning på Skellet, afhængigt af valgt brændstof og udviklingen indenfor dette. Efterhånden som de større dieslbiler omstilles til elbiler (fra ca. 2023), vil dette forbrug blive mindre, og vil skulle omallokeres til investering i ladeinfrastruktur og evt. merudgift til elbiler.
- 500.000 kr. årligt til en pulje med støttemidler til at igangsætte nye initiativer i forhold til elkøretøjer, analyser af økonomiske konsekvenser i udbud, optimering af ladeinfrastruktur med sensorer og ladestandere for at dække hele Frederiksberg.
- 500.000 kr. afsættes årligt til en hurtigere omstilling af Flexhandicap og Flexrute som køres af Movia for kommunen. Frederiksberg havde i 2016 en samlet omkostning på 7,5 mio. kr. til de to typer af Flextrafik.

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

Yderligere estimerede udgifter i senere budgetår efter 2019:

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

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

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

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

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

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

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 13. august 2018, pkt. 260:
By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 13. august 2018, pkt. 260:

By- og Miljøområdet indstiller,

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

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

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 20. august 2018, pkt. 287:

By- og Miljøområdet indstiller,

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

Bilag

Udkast til Elbilsstrategi_09082018

Punkt 303: Endelig vedtagelse af Lokalplan 217 for Start-up City ved Finsensvej med tilhørende udbygningsaftale og Kommuneplantillæg 4 for et område mellem Nordre Fasanvej, Finsensvej og metroens banetracé

01.02.05-P16-8-18

Resume

Forslaget til Lokalplan 217 for Start-up City ved Finsensvej med tilhørende udbygningsaftale og forslaget til Kommuneplantillæg 4 for et område mellem Nordre Fasanvej, Finsensvej og metroens banetracé har været i offentlig høring, og der er indkommet høringsvar, som har givet anledning til ændringsforslag til planerne. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om planerne skal vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet de anmodede om en belysning af muligheden for en justeret p-norm.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at Lokalplan 217 for Start-up City ved Finsensvej med tilhørende udbygningsaftale og Kommuneplantillæg 4 for et område mellem Nordre Fasanvej, Finsensvej og metroens banetracé vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 14. maj at offentliggøre forslag til Lokalplan 217 med tilhørende udbygningsaftale og forslag til Kommuneplantillæg 4 i en periode på 8 uger, at afholde borgermøde, og ikke at udarbejde miljøvurdering.

Baggrunden for lokalplanforslaget er et forslag om at udvikle Finsensvej 12 med henblik på at etablere en iværksætterby - Start-up City. På ejendommen ligger i dag et tidligere posthus. Bygningen nedrives i forbindelse med etableringen af Start-up City, der blandt andet omfatter boliger, hotelværelser, kontor- og arbejdsstationer, madboder, caféer og restauranter samt konference- og undervisningsfaciliteter.

Lokalplanen har til formål at muliggøre opførelsen af Start-up City, og fastsætter således en anvendelse til blandede byfunktioner med tilhørende opholdsarealer, stibro, forbindelser og parkering. For bygningen fastsættes byggefelt, højde og facadeudtryk, og for ubebyggede arealer fastsættes bestemmelser om indretning, begrønning og belægninger.

Med lokalplanen følger en udbygningsaftale, hvor grundejer forpligter sig til at gennemføre en omprofilering af Finsensvej samt etablere en gang- og cykelsti langs metrobanen fra Start-up City til Eversvej.

Kommuneplantillægget udpeger området mellem Nordre Fasanvej, Finsensvej og metroens banetracé som byudviklingsområde, og giver dermed mulighed for nye projekter og mulighed for at opføre et højere byggeri ud mod metroen.

Høring

Planforslagene har været i offentlig høring i perioden fra den 23. maj til den 18. juli 2018. Der blev afholdt borgermøde om planforslagene og projektet den 21. juni i Kedel-Hallen, Nylandsvej 75A, Frederiksberg. Frederiksberg Kommune var repræsenteret og herudover deltog bygherre, arkitekterne bag Start-up City, Schmidt/Hammer/Lassen, landskabsarkitekt Marianne Levinsen og teknisk rådgiver Rambøll. Ca. 40 borgere mødte op.

Temaerne til borgermødet var 'Bygningens funktioner', 'Bygningens arkitektur, indpasning og bæredygtighed' samt 'Omdannelse af området omkring Start-up City'. Der var en god stemning på mødet, hvor mange var positive overfor en forskønnelse af området, men også bekymrede for, hvad et byggeri som Start-up City kommer til at betyde for området. Bekymringer gik blandt andet på byggeriets højde og deraf afledte skyggegener, indblik- og støjgener fra caféer, altaner og terrasser samt cykel- og biltrafik i området. Derudover var der flere, som havde spørgsmål til selve byggefasen, og hvordan de omkringliggende bygninger bliver påvirket. På mødet blev der redegjort for projektets indhold, arkitektur, afledt trafik og støj, sammenhæng til det omgivende område, samt hvordan byggefasen forventes at forløbe.

Referat fra borgermøde fremgår af bilag 1.

Høringssvar

By- og Miljøområdet har i høringsperioden modtaget 16 høringssvar. Høringssvarene kommer primært fra de nærmeste naboer til Start-up City og omfatter flere af de samme emner, der blev debatteret på borgermødet. De fleste er overvejende positive overfor, at området forskønnes og åbnes op, men også kritiske overfor højden og tætheden i projektet.

Der er generel bekymring for støj afledt af projektet, både i byggefasen, men også efter byggeriets opførelse ud fra anvendelserne. Et andet gennemgåede tema er trafikale gener i form af flere biler og cykelkaos. Derudover er der kritik af byggeriets arkitektur. Kritikken går blandt andet på, at byggeriet er langt fra den kvalitet, man normalt forbinder Frederiksberg med. Endelig er der en del spørgsmål til projektets indhold, finansiering og realisme. Flere af disse vedrører arealer uden for lokalplanområdet.

Alle høringssvar er resumeret og vurderet i bilag 2.

Vurdering af høringssvar

By- og Miljøområdet vurderer, at den nuværende bebyggelse på Finsensvej 12 og 14 i dag opleves som et 'ufærdigt' sted. Den foreslåede bebyggelse til Start-up City vil styrke den rumlige oplevelse af gaderummet, og en høj bygning ud mod metrobanen vil blive en markør for Start-up City, men også for dette særlige sted i byen, hvor metroen kommer op af jorden. Tårnet skal 'spille op' til TEC's store bygningsvolumen på 8 etager på modsatte side af metrobanen. Og hvis muligheden for en høj bygning på 12 etager ved Solbjerg Plads udnyttes, vil de to tårne sammen definere og samle den omkringliggende vidensby og Frederiksbergs pulserende bymidte.

Da den nuværende udnyttelse af både Finsensvej 12 og 14 er meget ekstensiv i forhold til den omgivende by, er det naturligt, at naboejendomme vil opleve, at deres udsigt bliver væsentligt forandret med tilføjelsen af Start-up City. Hvad angår skyggegener knyttet til tårnets højde, viser undersøgelser af de resulterende sol- og skyggeforhold, at tårnets placering i den nordlige ende af grunden gør, at de skyggemæssige gener fra selve tårnet bliver meget begrænsede. Forvaltningen har til høringsnotatet fået udarbejdet supplerende skyggediagrammer, der viser skyggepåvirkningen i perspektiv på udvalgte bygninger på kritiske tidspunkter. Samlet vurderes skyggepåvirkningen fra Start-up City at være acceptabel i en bymæssig sammenhæng.

Hvad angår arkitekturen kan en bygning gå i dialog med sine omgivelser på mange måder. Området omkring Finsensvej er mere sammensat end mange andre områder på Frederiksberg. Karakteristisk er dog, at der findes mange byggerier i en funktionalistisk byggestil og generelt mange byggerier uden dekorative arkitektoniske elementer. Start-up City forsøger både kompositorisk og facadearkitektonisk at arbejde videre med de allerede eksisterende karaktertræk i området. Forvaltningen finder, at byggeriet på fin og tidssvarende vis føjer sig til området i en udformning og et materialevalg, der modsvarer kravene til kvalitet på Frederiksberg.

Flere høringssvar er bekymrede for stigende trafik i området. I projektet er der regnet med, at udbygningen af Start-up City vil give anledning til anslået ca. 500-600 ture (til og fra) på hverdage mod 200 ture (til og fra) fra posthuset. En spidstid vurderes at ligge på mellem 70 og 125 biler, primært forventet om morgenen. Sammenholdt med den eksisterende trafik på Finsensvej på 7.900 biler er ændringen beskeden, og forventes ikke at give nogen mærkbar forandring i nærområdet.

Hvad angår støj er støjen i området primært styret af støjen fra Finsensvej med op til 70 dB i støjniveau. Da de tilladte støjniveauer fra virksomheder, caféer osv. er langt lavere, maksimalt 55 dB, og lokalplanen i forhold til trafikken på Finsensvej genererer meget begrænset trafik, er det forvaltningens vurdering, at byggeriet ikke vil ændre eller øge støjniveauet i området nævneværdigt. Til det skal nævnes, at al biltrafik til Start-up City kører direkte i parkeringskælder, hvilket også vil regne positivt i oplevelsen af støjbilledet.

Med hensyn til støj fra byliv, finder forvaltningen ikke, at der er grund til at antage, at der bliver en særligt støjende adfærd fra Start-up City's caféer, tagterrasser og boligaltaner. Disse uderum er alle tænkt som opholdsarealer i projektet, og der vil naturligvis være 'almindelig' bylivsstøj fra dem. Projektets arkitekter har efterfølgende bearbejdet tagterrassen, så ophold og kig mod byrummet og boligerne på Finsensvej 6-10 begrænses mest muligt.

Et andet emne, der har stor opmærksomhed er organisering af cykler. Cykelparkering skal anlægges i kælder kombineret med cykelparkering på terræn i forbindelse med indgange til besøgende og kortere ophold. Lokalplanforslaget viste dog ikke tydeligt, hvordan dette er løst. Projektets arkitekter har efterfølgende udarbejdet et princip for, hvordan cykler på terræn kan organiseres i byrumselementer nær bygningens facade.

Der spørges også til inddragelse af naboarealer i projektet. Lokalplanen kan kun regulere forhold inden for lokalplanens område. I et så stort projekt som Start-up City, er det naturligt at se på, hvordan projektet kan skabe forbindelser og bykvalitet i det omgivende byområde. Bygherre har oplyst, at han har indgået aftale med flere grundejere i området. Dette gælder blandt andet en aftale om etablering af en sammenhængende byrumsflade mellem Start-up City, Finsensvej 6-10 og Finsensvej 6D-F, herunder også en fælles brandvej uden for lokalplanområdet. Brandvejen vil skulle tinglyses i

forbindelse med byggesagen. Dette vil kun kunne ske efter aftale med de implicerede grundejere. Såfremt der ikke opnåes en endelig aftale om dette, skal brandvejen etableres på egen grund.

Endelig med hensyn til projektets finansiering og realisme er det emner, der ligger ud over en lokalplans beføjelser. Start-up City er privat finansieret. Projektet er udviklet i samarbejde mellem ejendomsudvikleren KOM-KBH, Jesper Buch og kontorfællesskabet SOHO. Holdet bag projektet er i øjeblikket i gang med at finde en eller flere investorer til byggeriet. Byggeriet kan anvendes til de muligheder, der er angivet i lokalplanen, det vil sige erhverv, boliger/hotelværelser og publikumsorienterede funktioner. Tanken er, at boligerne bebos af iværksættere. En lokalplan kan dog ikke regulere en beboergruppe så snævert, hvilket betyder, at boliger i princippet også kan udlejes til andre. Tilsvarende gælder for anvendelsen erhverv, hvor lokalplanen heller ikke kan styre om husets brugere rent faktisk er iværksættere. Lokalplanen er derfor udformet, så der også er taget højde for en evt. fremtid, hvor ejendommen rummer almindelig bolig og erhverv.

Ændringer til lokalplanen, udbygningsaftalen og kommuneplantillægget

Som følge af høringssvarene er der følgende forslag til ændringer i lokalplanen, udbygningsaftalen og kommuneplantillægget:

- I lokalplanens redegørelse justeres tagplanen, så tagterrasserne mod byrummet og Finsensvej 6-10 fremstår som grøn kant uden opholdsmulighed. Dette vises også på lokalplanens bilag 4.
- Lokalplanens bestemmelse om cykelparkering suppleres med, at cykelparkering skal integreres i byrumselementer nær bygningens facade. Et princip for dette vises på lokalplanens bilag 2.
- Lokalplanens bestemmelse om værn suppleres med, at udvalgte steder kan værn af praktiske årsager være helt lukkede.
- Lokalplanens bemærkning til bestemmelse om vejadgang ændres således, at brandvejens placering står åben.
- Lokalplanens redegørelse suppleres med, at det vurderes, at nybyggeri i området ikke vil beskadige bilag IV-arter, da der ikke er observeret bilag IV-arter i området.

Alle ændringer fremgår af bilag 3.

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at projektet med Start-up City rammer ned i kernen af Frederiksberg som vidensby, og at etableringen af Start-up City kan blive starten på en omdannelse af hele området og medvirke til at skabe den synergi, som det fordrer at etablere et nyt levende bymiljø.

Projektet kommer til at forandre området ved Finsensvej på en god måde ved at bidrage arkitektonisk til en styrkelse af gaderummet Finsensvej, indeholde pladsdannelse og stiforbindelser til gavn for beboerne i det omgivende byområde samt samle det omgivende forskelligartede bymiljø, og give stedet en ny identitet.

Økonomi

På baggrund af de nuværende forudsætninger om stiforbindelse fra Start-up City til Eversvej og en omprofilering af Finsensvej vil der være forøgede driftsudgifter. På Finsensvej reduceres udgifterne, da der nedlægges en ca. 25 meter midterhelle, mens de for stiforbindelsen langs en del af metrobanen øges. Samlet forventes en øget driftsudgift, som forventes at kunne holdes indenfor det afsatte driftsbudget til vejvedligehold.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K
JD/AV

Bilag

Høringssvar_16

Høringssvar_15

Høringssvar_14

Høringssvar_13

Høringssvar_12

Høringssvar_11

Høringssvar_10

Høringssvar_9

Høringssvar_8

Høringssvar_7

Høringssvar_6

Høringssvar_5

Høringssvar_4

Høringssvar_3

Høringssvar_2

Høringssvar_1

BILAG 01_Borgermøde_21_juni_referat

BILAG 02_Høringsnotat

Udbygningsaftale

Kommuneplantillæg 4 til KP 2017

BILAG 03_Ændringsskema

Lokalplan 217 for Start-up City

Punkt 304: Startredegørelse for lokalplanigangsættelse - boliger ved Kong Georgs Vej 57-61

01.02.05-P16-2-18

Resume

By- og Miljøudvalget skal med denne startredegørelse tage stilling til at igangsætte en ny lokalplan for boligprojekt ved Kong Georgs Vej 57-61. Ejer af ejendommene har udarbejdet et boligprojekt med nedrivning af baghuse og skure, bevaring af én af de to forfaldne villaer og etablering af en karrébygning, der kobler sig på tre brandgavle på naboejendomme.

Bolig- og Ejendomsudvalget skal give tilladelse til at boliger ikke benyttes indtil projektet er realiseret.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet de anmodede om en besigtigelse.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller til By- og Miljøudvalget,

1. at der udarbejdes lokalplan for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej 57-61 ud fra startredegørelse,
2. at der udarbejdes tilhørende kommuneplantillæg.

By- og Miljøområdet indstiller til Bolig- og Ejendomsudvalget,

at forvaltningen bemyndiges til at træffe afgørelser vedr. tilladelser til, at beboelseslejemålene Kong Georgs Vej 57-61 ikke benyttes, i tidsrummet indtil projektet er realiseret.

Sagsfremstilling

Ejendommene ved Kong Georgs Vej 57-61 består af en blanding af ældre småerhvervsbygninger i 1-3 etager, garager, sidehuse og to villaer. Bygningerne har i de seneste år primært stået tomme og været i forfald. Det resulterer i et broget og uimødekomende præg for denne del af byen. Kommunen har været i kontakt med ejerne og drøftet mulighederne for udvikling af ejendommene. Én ejer har opkøbt alle tre ejendomme og har nu udarbejdet et projekt med en etageboligbebyggelse, der trækker sig tilbage i forhold til eksisterende villa, der renoveres, og til en byplads ved tre store eksisterende kastanjetræer. Det nye projekt vil medvirke til at skabe fornyet sammenhæng og tilgængelighed i området og give området en bedre bykvalitet og et grønt byrum.

Projektområdet

Kong Georgs Vej ligger i en del af Frederiksberg, hvor byens karréstruktur mod syd møder en mere forstadspræget bebyggelsesstruktur, primært bestående af ældre villaer, rækkehuse og mere irregulær bebyggelse.

Villabebyggelse dominerer den østlige del af vejen på strækningen mellem Kronprinsesse Sofies Vej og Falkoner Allé. Den vestlige del af vejen, og i særdeleshed de her omhandlede matrikler, er således sammensat af et antal forskelligartede bebyggelser. Projektet, der kobler sig på tre store brandgavle på naboejendommene, vil give et strukturelt og arkitektonisk løft i forhold til områdets nuværende slidte fremtoning. Området ligger i Kommuneplan 2017's kvarter 5, nær det store almene boligområde 'Stjernen'. Etablering af familieejerboliger på Kong Georgs Vej vurderes at være i god tråd med kommuneplanens mål om at skabe varierede bolig- og ejerforhold i de enkelte bykvarterer og bruge familieboliger til at bidrage til et løft af området.

Projektområdet omfatter en stribe af naboejendommen Kong Georgs Vej 63, der tilkøbes, og et mindre areal af naboejendommen Kong Georgs Vej 55 (via magelæg), så der kan ske sammenbygning med naboejendommens gavl.

I de berørte ejendomme er registreret 3 boliger, nemlig 1 bolig i ejendommen Kong Georgs Vej 59 og 2 boliger i ejendommen Kong Georgs vej 61A. Boligerne ved Kong Georgs Vej 61 i den ene villa samt i en sidebygning, anvendes ifølge oplysningerne i folkeregisteret til beboelse, mens boligen i villaen Kong Georgs Vej 59 er tom. Ejendommens ejer har anmodet om godkendelse af, at den tomme bolig, der indgår i projektet og renoveres, først tages i brug som helårsbolig, når det projekt, der ønskes fremmet med den nye lokalplan er realiseret. Forvaltningen vurderer, at anmodningen kan imødekommes foreløbigt, indtil der foreligger en ny lokalplan.

Hovedgreb og Arkitektur

Bebyggelsen tænkes opført som én bygning, som med ét overordnet greb sammenbinder de tre fritstående gavle på de omkringliggende bebyggelser, hvorved den øst for liggende bebyggelse fuldendes som en lukket karré. I samme greb trækker bebyggelsen sig tilbage fra Kong Georgs Vej og viger pladsen for villaen, der bevares, og får rum omkring sig. Mod syd kommer den nye bygning til at indramme det eksisterende grønne byrum mellem de to uafsluttede karréer mod

Holger Danskes Vej, som i dag afgrænses mod nord af den lettere forfaldne, ca. 6 m høje eksisterende erhvervsbebyggelse på projektgrunden. Der skabes mulighed for en passage fra Kong Georgs Vej til Holger Danskes Vej.

Projektforslaget omhandler opførelse af op mod 48 boliger i en etageboligbebyggelse i 5 etager med udnyttet tagetage samt ombygning af Kong Georgs Vej 59 til boliger. Boligerne vil være i varierende størrelse fra 2- til 4-værelses lejligheder, hvilket ligger op til en varieret beboersammensætning, fra studerende over børnefamilier til pensionister, som hver især vil tilføre området forskellige kvaliteter og understøtte et ønske om liv og aktivitet i bebyggelsen henover hele dagen.

Det er tanken, at denne del af Frederiksberg med projektet vil få tilført et markant kvalitetsmæssigt løft og et nyt byrum, som vil komme området til gode.

Som størstedelen af bygningerne i området opføres den nye bebyggelse primært i mursten. Hvor den nye bygning støder op til nabobygningerne tænkes murværket udført som traditionel, blank mur, mens det knækkede facadeforløb bag villaen tænkes bearbejdet i et forbandt og evt. med reliefvirkning som 'bagtæppe' for villaen. Taget planlægges beklædt med skifer eller et andet lignende mørkt materiale, der harmonerer med den omgivende bebyggelse.

Trafik og parkering

Tilkørsel og parkering disponeres sådan, at adgang sker fra nord fra Kong Georgs Vej. Al bilparkering sker i parkeringskældre. Der vil i lokalplanforslaget indarbejdes placering af nedkørsel/parkeringslevator i bebyggelsen ud mod Kong Georgs Vej. Cykelparkering etableres primært i cykelkælder og sekundært på terræn tæt ved indgangspartier.

Opholdsarealer og ubebyggede arealer

Bebyggelsen disponeres i en kompakt 5-6 etages prismatisk struktur, der frigør et areal i gadeplan til etablering af et byrum: 'Bypladsen', med passage til Holger Danskes Vej, og med adgangs-, opholds- og have/terrace-arealer. Alle boliger får en ca. 10 m² stor terrasse og der etableres tagterrasser mod syd. Adgang til boligerne sker henholdsvis via port ind mod nabobebyggelsen mod vest/bagsmøge og fra Bypladsen.

Planforhold

Området er omfattet af Byplanvedtægt nr. 22. Det aktuelle projektet kan ikke indeholdes indenfor denne, og realisering kræver således en ny lokalplan.

I Kommuneplan 2017 ligger området i rammeområde 5.B.2 Mariendalsvej/Kronprinsesse Sophies Vej til boligformål: Etageboliger, med en maksimal bebyggelsesprocent på 160 i maksimalt 6 etager. Projektet er ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2017, idet bebyggelsesprocenten i projektet er på 246. Kommuneplantillægget vil fastholde anvendelsen til etageboliger og muligheden for bebyggelse i op til 6 etager. På nær en del af et skur på Kong Georgs Vej 63, der indgår i projektområdet og forudsættes nedrevet, er der ikke bevaringsværdig bebyggelse indenfor lokalplanområdet. Skuret er i 2010 genvurderet til en bevaringsværdig på 5, hvilket ved en fejl ikke er slået igennem i Kommuneplan 2017. Dette vil blive rettet op i kommuneplantillægget, ligesom det vil blive vurderet om den villa, der indgår i projektet skal udpeges som bevaringsværdig.

Der stilles jf. kommuneplanens parkeringsnorm krav om 2 cykelparkeringspladser pr. familiebolig. Der stilles jf. kommuneplanens parkeringsnorm krav om 1 bilparkeringsplads pr. familiebolig. Der stilles jf. kommuneplanens parkeringsnorm krav om at 100% af parkeringen skal etableres under terræn ved bebyggelsesprocenter over 150. Disse normer indarbejdes i projektet og lokalplanen.

Der stilles jf. kommuneplanens opholdsnorm krav om 50% opholdsareal i forhold til etagearealet for familieboliger, svarende til samlet ca. 2.429 m². Der er i projektet ca. 1.254 m² friareal inkl. altaner og tagterrasser og under 1.000 m² opholdsareal svarende til under 25 % af etagearealet. Ved huludfyldning kan krav til opholdsarealer fastsættes på baggrund af en konkret vurdering, hvilket vil ske i lokalplanen. Ud fra en konkret vurdering kan areal til ophold nedsættes, og i dette tilfælde kan forvaltningen anbefale dette, da området tilføres et løft med den nye bebyggelse, der griber de tre uafsluttede gavle og giver en byplads til området. Opholdsarealet skal dog nærme sig de 30%, der er normen for kollegie-, studie- og ungdomsboliger samt ældre- og plejeboliger, hvilket vil kræve, at bygningens volumen reduceres.

Jf. Kommuneplanens rammer om nybyggeri fastsættes det, at nybyggeri skal tilpasses den omkringliggende bebyggelse, og kan nyfortolke lokalområdets arkitektur. Der skal i lokalplanforslaget fastsættes bestemmelser der sikrer dette i projektet. I rammerne fastsættes det, at stueplanetagen skal tilpasses områdets øvrige bebyggelse og normalt være hævet 1,5 m over terræn. I dette projekt, hvor boligfacaderne ikke ligger i gadeflugt, vil der i lokalplanforslaget gives mulighed for en lavereliggende stueplanetage.

Kommuneplanen fastsætter, at træer over 25 år skal bevares. Der er i 2017 fældet et stort træ inde på grunden og et andet over 25 år forudsættes fældet. Mod vejen står tre store bevaringsværdige kastanjetræer. Der vil i lokalplanen blive stillet krav om genplantning samt bevaring af de tre kastanjer.

Politisk behandling

Den kommende lokalplan betragtes som principiel, idet det kræver kommuneplantillæg. Behandling af sagen vil således ske i både Udvalg, Magistrat og Kommunalbestyrelse.

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at projektet kan danne rammen for et godt moderne familieboligbyggeri. Uderummene samt altaner vil være med til at give boligkvalitet. Den nye bebyggelse vil kunne løfte ejendommene ud af deres nuværende forfald og invitere nærområdets beboere og brugere til at anvende bypladsen og den 'hemmelige' lokale passage. Det nye projekt vil medvirke til at skabe sammenhæng i området og give området en bedre bykvalitet og et grønt byrum. Lokalplanen skal sikre, at den nye bebyggelse opføres som bæredygtigt byggeri, der med hensyn til bygningsform, husdybder, gesimshøjde, tagform, bygningsdetaljer og materialevalg indpasses i den omkringliggende bebyggelse i en nyfortolkning af områdets arkitektur i form af det prismatiske udtryk. Lokalplanen skal sikre at bebyggelsen opføres i tegl med et klassisk, rytmisk facadeudtryk, der passer ind i konteksten og tilfører stedet karakter og blivende værdi.

Forvaltningen vurderer, at der skal arbejdes videre med, hvordan adgangen til kælder bliver for bilister, cyklister mv. for gode oversigtsforhold, sikring af bløde trafikanter, god indretning af, og god adgang til funktionerne i kælderen. Der skal også arbejdes for, at affaldsløsninger integreres, så de er let tilgængelige for brugere og renovationsfolk og ikke optager areal på terræn. Opholdsarealet kan på denne grund, hvor bygningen sammenkobler tre uafsluttede gavle, godt nedsættes i forhold til normen, men er i det viste skitseprojekt meget lav og det vurderes, at bygningens volumen skal reduceres. Der skal være kvalitet i opholdsarealerne på terræn, så bypladsen og arealet rundt om villaen skal derfor udformes til gavn for hele bebyggelsen og ikke afgrænses omkring villaen. Der skal arbejdes for en tilpasning, så projektet 'griber' naboejendommenes tagform, gesimshøjde mv. Den prismatiske bygningsstruktur er et af projektets kendetegn og en kvalitet, der ikke fremstår klart med de viste store kvistaltaner. Der skal arbejdes med arkitekturen, så tagfladen står mere rent. En mindre udnyttelse af tagetagen vil også bringe opholdsarealprocenten i den rigtige retning og bebyggelsesprocenten ned.

Økonomi

Ingen

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget og Bolig- og Ejendomsudvalget
JD/RLN

Bilag

Startredegørelse Kong Georgsvej 5.9.2018

Punkt 305: Frederiksberg Allé - oplæg til proces for udarbejdelse af helhedsplan

05.00.00-G01-14-16

Resume

Der er i det nuværende budget afsat midler til henholdsvis udskiftning af belysningen på Frederiksberg Allé, og til anlæg af cykelstier eller - cykelbaner, hvor det sidstnævnte er planlagt til udførelse i 2020. Derudover åbner den nye metrostation på Frederiksberg Allé 41 i 2019, hvor Madkulturens Hus opføres over metrostationen. Endelig er Frederiksberg Allé blevet fredet i marts 2018, en fredning, der sætter rammerne for, hvilke tiltag der kan gennemføres på alléen. Disse vilkår, sammen med andre projekter, danner en samlet ramme for den proces, der skal munde ud i en helhedsplan for Frederiksberg Allé. En proces, hvor mange interessenter skal involveres.

By- og Miljøudvalget skal i denne sag tage stilling til en proces med en høj grad af inddragelse af eksterne interessenter.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at bylivsregnskab og egenartsanalyse for Frederiksberg Allé og Fredningen for Frederiksberg Allé tages til efterretning,
2. at næste fase frem mod en helhedsplan for Frederiksberg Allé, borgerinddragelse godkendes.

Udvalget anmodede om, at overvejelser omkring parkering indgår i det videre arbejde.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at bylivsregnskab og egenartsanalyse for Frederiksberg Allé og Fredningen for Frederiksberg Allé tages til efterretning,
2. at næste fase frem mod en helhedsplan for Frederiksberg Allé, borgerinddragelsen, godkendes.

Sagsfremstilling

Der er bred enighed om, at Frederiksberg Allé er noget særligt – både på Frederiksberg såvel som i en national og en skandinavisk kontekst. Mange kvaliteter er tydelige; som de kandelaberklippede træerækker, vuet fra Frederiksbergs Have og Runddelen til Sankt Thomas Plads, de brede promenadestrøg, sidegaderne, den mondæne arkitektur langs alléen samt bylivet ved teatrene og caféerne. Andre kvaliteter er mere svære at italesætte, såsom tempoet på promenadestrøget, de historiske kendetegn og fortællingen omkring Frederiksbergs udvikling, den unikke skala og dimensionerne af og langs alléen.

At Frederiksberg Allé er noget helt særligt understøttes af, at Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur i 2017 fremsatte forslag om fredning af alléen. Slots- og Kulturstyrelsen besluttede i marts 2018 at frede hele Frederiksberg Allé, inklusiv Frederiksberg Runddel og Sankt Thomas Plads.

Men udviklingen af Frederiksberg står ikke stille, og vedligehold og styrkelse af de særlige kvaliteter på Frederiksberg Allé kræver et fortsat fokus, således at alléen udvikles. Der er bl.a. truffet beslutning om, at alle kommunes trafikveje skal have cykelstier inden udgangen af 2020, der er afsat midler til renovering af vejbelysningen, samt afsat midler til udskiftning af træer på alléen, og det er budgetsat at plante træer på det sidste stykke af alléen fra Sankt Thomas Plads til Vesterbrogade. Disse initiativer, udgør sammen med fredningen, åbning af Madkulturens Hus, en ny Metrostation, en bedre kobling til Vesterbrogade og Værnedamsvej, en ny supercykelsti ad Madvigsg Allé, fremtidig klimasikringsprojekter, et behov for en holistisk tilgang til at styre udviklingen af alléen.

Det er således behov for, at der udarbejdes en helhedsplan for Frederiksberg Allé, som skal være med til at skabe et beslutningsgrundlag for en kommende revitalisering af Frederiksberg Allé.

Der er nedenfor opsummeret i punktform de 4 faser som By- og Miljøforvaltningen foreslår gennemført for at udarbejde en helhedsplan for Frederiksberg Allé, i en proces hvori der er indarbejdet en stor grad af inddragelse.

Næste fase (fase 2) frem mod en helhedsplan for Frederiksberg Allé, med udgangspunkt i bylivsregnskabet, egenartsanalysen og i den rammesætning som fredningen udgør, kan nu igangsættes.

Der skal således tages beslutning om den næste fase for arbejdet med Frederiksberg Allé, frem mod en helhedsplan

Samlet oversigt, milepæle og tidsplan for helhedsplan for Frederiksberg Allé

- Fase 1: Vidensindsamling og dokumentation - bylivsregnskab og egenartsanalyse for Frederiksberg Allé: Er udført
- Milepæl: Behandling af oplæg til proces i By- og Miljøudvalget: Nu

- Fase 2: Rammesætning - fredning og udarbejdelse af oplæg i dialog med Slots- og Kulturstyrelsen: Nu til december 2018
- Milepæl: Behandling af rammesætningen i By- og Miljøudvalget: 1. kvartal 2019
- Fase 3: Borgerinddragelse - dialog omkring oplæg til helhedsplan: 1. kvartal 2019
- Milepæl: Politisk orientering omkring borgerinddragelse: 2. kvartal 2019
- Fase 4: Udarbejdelse af helhedsplan: 2 kvartal 2019
- Milepæl: Behandling af oplæg til helhedsplan i By- og Miljøudvalget: 2. kvartal 2019
- Implementering: 2020

De 4 faser, samt opsummering af bylivsregnskabet, egenartsanalysen og fredningen af Frederiksberg Allé er beskrevet uddybende nedenfor.

Fase 1: Vidensindsamling og dokumentation - bylivsregnskab og egenartsanalyse for Frederiksberg Allé
By- og Miljøområdet igangsatte første fase af en helhedsplan i 2016, ved at der blev udarbejdet et Bylivsregnskab (2016) og en Egenartsanalyse (2017) for Frederiksberg Allé (se bilag). Dette arbejde er udført for at indsamle viden om alléen, samt for at dokumentere alléens karakteristika og egenart. Livet og særligheden ved alléen er dokumenteret, og er udarbejdet som første skidt mod en helhedsplan for Frederiksberg Allé.

Bylivsregnskabet og Egenartsanalysen skal sikre opmærksomhed på, hvad der gør alléen helt særlig, således at egenarten bibeholdes, samtidig med at alléen indgår som en tidssvarende og funktionel del af rammerne for livet på Frederiksberg.

- Bylivsregnskabet

Bylivsregnskabet blev udført for kommunen af Bascon/Cowi, rådgivende ingeniører. Hovedsigtet med at udarbejde et bylivsregnskab er at få et overblik over byrummets potentialer og bylivets intensitet. De undersøgelser der ligger bag regnskabet, er udført i en periode over 2 uger i den sidste halvdel af august 2016. Resultaterne er derfor udtryk for et øjebliksbillede, men antages dog at være repræsentativ for det liv og de oplevelser brugerne har af Frederiksberg Allé generelt, baseret på de udsagn der kommer via andre medier, herunder de sociale medier.

Hovedkonklusionerne fra regnskabet, baseret på en lang række interviews er: De fleste synes Frederiksberg Allé er et unikt og meget fint byrum, og at det bør fastholdes, altså "Hold fingrene væk!". Så et kommende løft af alléen skal være så nænsomt som muligt. De gennemførte interviews viser også, at mange, trods de kvaliteter alléen allerede har, savner cykelstier.

Omkring brugen af alléen er der foretaget observationer til afdækning af, hvor mange der er på gennemgang, hvor mange der er stående og, hvor mange der er gående. For runddelen viser observationerne, at på en hverdag er 66% på gennemgang, ca. 22% er stående og de resterende ca. 12 % er siddende. I weekender er der langt mere ophold, nemlig knap 60 % stående eller siddende. Interviews viser, at flere kunne ønske, at der var flere midlertidige aktiviteter på pladsen. For Sankt Thomas Plads er de tilsvarende tal, på hverdage 44% gående, 8% stående, 45% siddende og en mindre andel er legende børn eller andre med fysisk aktivitet. I weekends er 54% gående, 10% stående, 32% siddende og ca. 4% legende børn. Generelt er langt de fleste tilfredse med Sankt Thomas Plads, men der efterlyses mere kunst og mere caféliv og en opgradering af byrumsinventaret.

Øvrige resultater og udsagn kan ses i vedhæftede bilag.

- Egenartsanalysen

Egenartsanalysen blev udført for kommunen af SLA, arkitekter. Egenartsanalysen har til formål at afdække og beskrive de særlige kendetegn og kvaliteter alléen har. I Egenartsanalysen er indgået en research omfattende eksisterende dokumenter, en mere teoretisk kortlægning af alléens funktioner, fysisk registrering af alléens arkitektur, inventar og belægning og endelig en byvandring, hvor relevante fagpersoner fra forvaltningen også deltog. Herved er der sikret et 360 graders syn på alléens funktioner og kvaliteter.

Egenartsanalysen er opdelt i 5 egenarter: Den historiske, Den byggede, Den grønne, Den praktiserede og Den bæredygtige.

- Den historiske

Frederiksberg Allé er det fysiske vidnesbyrd om Frederiksbergs tilblivelse og udvikling. Her er der særligt fokus på promenadetraditionen, forlystelseslivet, havebyen og balancen mellem bevaring og fornyelse.

Frederiksberg Allé bærer vidnesbyrd om fodgængertraditionen, det at promenerer og vise sig frem. Der er vidnesbyrd om de teater- og forlystelsestraditioner, der har været på Frederiksberg gennem generationer, omend det ikke står så stærkt i gadebilledet længere og derfor ikke tydeligt afspejler den historie og betydning det har haft.

Alléen har forandret sig gennem tiden, og tilpasset sig de ændrede behov.

Som udfordringer er udpeget de mange parkerede biler, der bryder den sammenhængende oplevelse af alléen.

- Den byggede

Her beskrives både bygninger, bebyggelsesmønstre, belægninger og byrumsinventar. Alle elementer der er med til at give alléen dens særlige identitet, og dermed hvilke potentialer og udfordringer der er for bevaring og udvikling af alléen.

Der er variationer i bebyggelsen, men lindetræerne og vejprofilens struktur, bebyggelsens tæthed og dimensioner gør, at bebyggelsen alligevel opleves harmonisk.

Vejens konkave længdeprofil og lindetræerne er med til at understrege sigtelinjen op mod og sammenhængen til Frederiksberg Have. De brede fortove giver gode rammer for ophold.

De forskellige belægningsmønstre er med til at understrege den høje kvalitet byrummet har. Dette ses især omkring Sankt Thomas Plads.

Bygningerne, med deres mange detaljer, styrker både den historiske oplevelse af alléen, som oplevelsen af kvalitet og velstand.

Udfordringerne er, at der findes enkelte bygninger, der ikke er indpasset i det overordnede arkitektoniske udtryk og heller ikke i sig selv bidrager til ny arkitektonisk værdi. Teatrenes størrelse vurderes at være beskedne i forhold til deres betydning for alléens historie og identitet. De mange parkerede biler bryder sigtelinjer, og bryder oplevelsen af bylivet på hver side af vejen. Belægningerne fremstår visse steder temmelig slidt ligesom det forskellige inventar der findes, giver et noget uorganiseret og rodet udtryk.

- Den grønne

Lindetræerne er et udtryk for kommunens stærke grønne identitet. Lindetræerne er det primære og bærende grønne element på alléen, og de skaber rummet og indrammer på fornemste vis promenadefortovene. Samtidig virker de som en dæmper på vejtrafikkens betydning for oplevelsen af alléen.

Grønne sidegader og forhaver bidrager til oplevelsen af alléen som et grønt byrum, hvilket er tydeligst langs fortovene yderst i vejprofilet.

Udfordringerne er, at alléen har en relativ lav biodiversitet, hvilket skyldes den kraftige beskæring og fraværet af beplantning i jordniveau.

- Den praktiserede

Det for Frederiksberg usædvanligt brede vejprofil, skaber et byrum med lys og luft. Det brede promenadefortov indbyder til et rekreativt brug. Graden af detaljering gør, at det hele skal opleves i lavt tempo og understøtter derved promenadestrøget. De mange boliger giver alléen et præg af lokalt område. De steder, hvor caféer og restauranter er rykket ud i gaderummet, skabes der synergi mellem promenadefortovet og det smallere fortov langs husfacaderne. Alléen er for mange forbundet med en tur til og fra Frederiksberg Have, og derved knyttes haven tættere til alléen.

Udfordringerne er igen de parkerede biler, der så at sige, spærrer for rumlighederne og er med til at bryde oplevelsen af alléen som et samlet rum. De steder, hvor fortovene ikke er ført på tværs af sideveje, svækkes oplevelsen af alléen som et samlende rum.

- Den bæredygtige

Alléens lindetræer bidrager til at temperaturen, lokalt, sænkes på varme sommerdage og bidrager med skygge til, at der er et behageligt klima for ophold. Trækronerne kan i løvsæsonen bidrage til en reduktion af støjen for især beboerne i etageejendommene. Træerne er med til at binde CO₂ og de kan optage betydelige mængder vand, hvilket kan udnyttes i forbindelse med skybrudsløsninger.

Der er gode trafikforbindelser via busser og det styrkes med åbningen af den ny metrostation.

I det daglige er alléen et relativt fredeligt sted, der bruges af mange. Men ved særlige lejligheder og events intensiveres brugen af alléen, og alléen får her en anden og samlende betydning for mange.

Udfordringerne er de relativt små plantehuller, der begrænser muligheden for nedslivning af regnvand. Alléens hældning betyder, at regnvandet sendes hurtigt videre mod Vesterbro og besværliggør opsamlingen og tilbageholdelsen af regnvand. De mange parkerede biler fylder meget og giver udtryk af en mere trafikeret vej, end tilfældet er.

Fase 2: Rammesætning - Fredning og udarbejdelse af oplæg i dialog med Slots- og Kulturstyrelsen

Før borgerinddragelsen kan ske, er det afgørende at der i dialogen med fredningsmyndigheden, Slots- og Kulturstyrelsen, er skabt et tyndt overblik over de muligheder/begrænsninger fredningen giver, belyst i en række scenarier. Scenarier der beskriver de mulige løsninger for indretning af alléen med cykelstier, udskiftning af belysning og inventar og skybrudsløsninger, vil blive forelagt til politisk behandling, inden borgerdialogen iværksættes, så rammerne for dialogen er entydige for de involverede. Denne dialog er iværksat og en afklaring forventes omkring 1. december 2018.

- Fredningen

Fredningen af Frederiksberg allé er en såkaldt landskabsfredning. I hovedtræk betyder det at fredningsværdierne knytter sig til de fire rækker kandelaberformede lindetræer og de brede promenadefortove.

De bærende fredningsværdier knytter sig således til lindetræerne, promenadefortovene, belægningerne på Sankt Thomas Plads og Frederiksberg Runddel. Derudover de to drikkevandsbrønde på Frederiksberg Runddel og de to fontæner og de otte bænke på Sankt Thomas Plads, samt de 15 bevarede, tidligere gaslygter på Frederiksberg Rundel og Sankt Thomas Plads.

I dialogen med Slots- og Kulturstyrelsen vil forvaltningen skabe klare rammer for, hvad der anlægsmæssigt kan tillades af ændringer og forbedringer på alléen, ligesom der udarbejdes en manual for den daglige drift og vedligeholdelse, så denne kan ske uden der skal søges særskilt hos Slots- og Kulturstyrelsen i hver enkel sag.

- Vejbelysning

Vejbelysningen på alléen består af mastebårne armaturer og wireophængte armaturer. De mastebårne armaturer omfatter flere typer, hvor nogle stammer fra en forsøgsopstilling, der blev opsat for år tilbage og som sådan ikke indgår i den primære belysning på vejen. Flere af disse armaturer inklusive master, er ikke længere på markedet. Wireophængte armaturer, hvor nogle wirer er fastgjort på husfacader og andre på gittermaster, er Københavnerarmaturer med højtryksnatrium lyskilder. Gittermasterne omfatter både nyere rørtypemaster og ældre fladjernsmaster.

På budgettet er der samlet afsat 12 mio. kr. til udskiftning af vejbelysningen på Frederiksberg Allé, fordelt over årene 2017-2021.

Idet Frederiksberg Allé indeholder en af Nordens flotteste og mest markante vejprofil, og for at leve op til stedets historiske og æstetiske værdier, er det vigtigt, at der planlægges og udformes et belysningsanlæg, der fremhæver og underbygger de karakteristika, der kendetegner alléen.

Opgraderingen af belysningen bør samtænkes med øvrige ønsker og planer for alléen, herunder den nye Metrostation og klimatilpasningsaktiviteter. Derfor foreslås det, at arbejdet kobles sammen med færdiggørelsen af Metro stationen og anlæg af cykelstier/-baner i 2019/2020.

Den fremtidige belysnings overordnede målsætning bør være at skabe et indbydende og stemningsfyldt vejtracé, hvor muligheden for brug af området i mørketimerne forøges betydeligt. Belysningen bør udformes, så den sikrer fremkommelighed og tryghed for brugerne samtidigt med, at belysningen skal understrege alléens unikke karakter. Et vigtigt element i belysningsanlægget vil være at belyse alléens trækroner, så der skabes et smukt oplyst rum i gangtracéet, med skiftende årstidsoplevelser af lys og skygge gennem grene og blade. Ved udformning af anlægget bør der desuden lægges vægt på, at belysningsanlægget også i dagslys fremtræder diskret og veltilpasset i området.

I 2018-19 skal de afsatte midler bruges til at fastlægge det endelige belysningsprincip under hensyntagen til placering af cykelstier/-baner samt valg af armatur. Som udgangspunkt tænkes der udviklet et unikt armatur for Frederiksberg Allé, og således ikke anvendelsen af et standardarmatur. Armaturet skal samtidig kunne leve op til de krav og rammer for ændringer, som fredningen af alléen omfatter.

- Cykelstier

Med beslutningen om, at der skal være cykelstier eller cykelbaner på alle kommunens trafikveje inden udgangen af 2020, skal der findes en løsning for placering og udformning af disse. Med fredningen af alléen er rammerne for placeringen og

udformningen vigtig at få klarlagt i en tæt dialog med Slots- og Kulturstyrelsen som fredningsmyndighed. Denne dialog er i gang. For at få skabt en klarhed over mulighederne, arbejder forvaltningen med udformningen af en række scenarier, hvor placeringen af cykelstierne tænkes ind forskellige steder i tværprofilet. Der vil her primært være tale om placering på det brede kørebaneareal eller på parallelgaderne. Begge løsningsmodeller vil have betydelige konsekvenser for parkering og trafikikkerhed. Inden borgerdialogen iværksættes, skal rammer for, hvor cykelstierne kan placeres, være afklaret.

- Træer og anden beplantning

De kandelaberformede træer på Frederiksberg Allé udgør en væsentlig del af fredningen. Det skal bemærkes, at træerne på runddelen ikke er kandelaberformede, men har den oprindelige, naturlige vækstform. På budgettet er der afsat midler til en udskiftning af udgåede træer, hvor der indtil nu er udskiftet ca. 70 ud af i alt 460 træer på alléen. Derudover er der afsat særskilte midler til plantning af nye træer på strækningen ned mod Vesterbrogade.

Udover træerne, er der på en kortere strækning, lige efter kirkegårdsmuren, et mindre areal med buske. Oprindelige var denne beplantning også ud for kirkegårdsmuren, men blev i forbindelse med en renovering af muren fjernet. Og for at holde muren tør, er beplantningen her ikke genetableret.

- Inventar

På alléen findes en række inventar af forskellig type og af både mere fast og mere løs karakter, såsom bænke, affaldsbeholdere og hundeposestativer, cykelstativer, standere med diverse typer skilte (færdselstavler, vejnavnetavler mv.), belysningsmaster, signalmaster, en gammel stoppestedstander, buslæskærme og -standere, brandhaner, parkeringsinfotavler, elskabe og andet. Hertil kommer inventar der knytter sig til udeservering, der kendetegnes ved en mere løs karakter og værende i privat eje.

- Belægninger

Belægningerne på alléen udgøres primært af asfalt på kørebanen, granitkantsten, fortovsfliser med et rødligt tilslag i betonen, brosten på parallelgaderne og chaussésten henholdsvis gule klinker som udfyldning mellem kantsten, fliser og mellem fortov og husfacader. På en delstrækning af det nordlige promenadefortov, er der som et særligt element nedlagt såkaldte "teaterfliser". Teaterflisen nedlægges årligt i forbindelse med kommunens kåring af årets skuespiller.

Fase 3: Borgerinddragelse - Dialog omkring oplæg til helhedsplan

Borgerinddragelse foreslås at ske ved afholdelse af workshops og/eller dialogmøder med interessenter og borgere, som arrangeres og afholdes med hjælp fra ekstern rådgiver i samarbejde med forvaltningen. Det foreslås således, at borgere og andre interessenter inviteres til dialogmøde/workshop, hvor yderligere udsagn og input om alléens kvaliteter og potentialer indsamles, og hvor forslag til alléens byrum, inventar, brug og udformning kan italesættes.

På baggrund af de indkomne inputs, udarbejdes en samlet oversigt over forslag til belysning, forbedring af promenadestrøg, pathfinding på alléen fra Værnedamsvej, Metro, Frederiksberg Have til Zoo m.m., forslag til byrumsinventar, indretning af byrum, indretning af cykelparkering, muligheder for aktivering af byrum ved teatrene og ved kirkegården, belysning langs alléen, anlæg af cykelsti med mere.

Fase 4: Udarbejdelse af helhedsplan

På baggrund af de indkomne input fra borgerdialogen udarbejdes et egentligt oplæg til en revitalisering/et løft af Frederiksberg Allé, der beskriver muligheder, konsekvenser og økonomi. Oplægget skal således italesætte og visualisere konkrete scenarier for et nænsomt løft af Frederiksberg Allé. Herunder er det et krav, at der i disse scenarier indarbejdes designprincipper for det mest forestående projekt på alléen; navnlig anlæg af cykelstier. Ligeledes er det en forudsætning, at der er tale om løsningsforslag, der alle kan godkendes af fredningsmyndigheden.

Tilvejebringelsen af en overordnet plan kan gennemføres i lighed med udviklingsprojektet for Allégade, hvor der i høj grad har været involvering af interessenter på gaden, erhvervsdrivende, kulturinstitutioner og borgere, med udgangspunkt i en åben dialog. I denne sag er fredningen af alléen dog rammesættende for udviklingsmulighederne.

By- og Miljøområdet vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at det er en nødvendighed for at sikre en god og involverende proces, at der inddrages en ekstern rådgiver til at bistå forvaltningen. Erfaringerne fra flere lignende projekter viser, at denne form giver et godt udbytte og et resultat alle involverede kan se sig selv ind i.

Økonomi

Det anslås, at udgifterne til gennemførelsen af den foreslåede proces beløber sig til maksimalt 300.000 kr. Udgifter til gennemførelse af processen med brug af ekstern rådgiver finansieres ved omdisponering af midler fra de allerede afsatte puljer til udskiftning af belysningen på Frederiksberg Allé og til anlæg af cykelstier, hvor der er afsat samlet 12 mio. kr. til udskiftning af belysningen, og 22 mio .kr. til anlæg af cykelstier på Frederiksberg Allé. De foreslåede midler er ikke på nuværende tidspunkt disponeret til andre formål, men indgår som en del af forarbejdet omkring udvikling af en ny belysning og projekteringen af cykelstierne.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
ML/PR/MD

Bilag

Bylivsregnskab Frederiksberg Alle

Egenartsanalyse, Frederiksberg Allé 2017_LOWRES.pdf

Afgørelse om fredning Frederiksberg Allé og Frederiksberg Runddel

Punkt 306: Skolen på Grundtvigsvej - supplerende tiltag til sikring af trafikikkerheden og trygheden omkring skolen

05.13.00-G01-11-18

Resume

By- og Miljøudvalget deltog den 3. september i en besigtigelse af forholdene ved Skolen på Grundtvigsvej, hvor også repræsentanter fra skolebestyrelsen deltog. På besigtigelsen blev de nuværende forhold gennemgået, og ligeledes planerne for yderligere tiltag. Skolebestyrelsen fik ligeledes mulighed for at udtrykke deres vurdering af forholdene og deres bekymring for elevernes tryghed og sikkerhed. I sagen gives en opsamling på de forhold, der er bragt frem i sagen.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at orienteringen tages til efterretning,
2. at der ikke foretages ændringer i forhold til den planlagte adgang til parkeringskælderen,
3. at der gennemføres ændringer som beskrevet i sagen,
4. at udgifter til supplerende skiltning og afmærkning (specifikt fodgængerfelter) og afspærring til yderligere sikring af forholdene, finansieres via trafikikkerhedspuljens delpulje til skoler,
5. at der gennemføres en evaluering af de trafikale forhold ved skolen i samarbejde med skolebestyrelsen,
6. at der gennemføres ekstern trafikikkerhedsrevision, der finansieres af trafikikkerhedspuljens delpulje til skoler.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller til By- og Miljøudvalget og Undervisningsudvalget,

1. at orienteringen tages til efterretning,
2. at der ikke foretages ændringer i forhold til den planlagte adgang til parkeringskælderen,

By- og Miljøområdet indstiller til By- og Miljøudvalget,

3. at der gennemføres ændringer som beskrevet i sagen
4. at udgifter til supplerende skiltning og afmærkning (specifikt fodgængerfelter) og afspærring til yderligere sikring af forholdene, finansieres via trafikikkerhedspuljens delpulje til skoler,
5. at der gennemføres en evaluering af de trafikale forhold ved skolen i samarbejde med skolebestyrelsen.
6. at der gennemføres ekstern trafikikkerhedsrevision, der finansieres af trafikikkerhedspuljens delpulje til skoler.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget deltog mandag den 3. september i en besigtigelse af forholdene ved og omkring Skolen på Grundtvigsvej. Hovedemnet for besigtigelsen var trafikikkerhed og tryghed. På mødet blev der dels givet en kort introduktion omkring selve skolebyggeriet, dels omkring de trafikale forhold ved skolen om de tiltag der er gennemført og de, der er på vej. Herefter fik repræsentanter for skolebestyrelsen lejlighed til at fremføre de bekymringspunkter de har og med ønsker til yderligere tiltag, der kan forbedre trafikikkerheden og trygheden. Skolebestyrelsen har efterfølgende fremsendt en opsamling på besigtigelsen, der er vedhæftet som bilag til sagen.

Trafikforhold og sikkerhed

1. Fra skolebestyrelsen er der udtrykt bekymring omkring især følgende forhold:
2. Hastigheden foran skolen.
3. Manglende klarhed omkring, hvor eleverne skal færdes og især krydse vejen.
4. Belysningsniveauet på vejen.
5. Afsætning af børn i bil.
6. Sikkerheden i fleksarealet på Henrik Steffens Vej, især den mulige konflikt med cyklister.
7. Til- og frakørslen fra parkeringskælderen og den mulige konflikt mellem biler og fodgængere.
8. Samlet trafikikkerhedsmæssig vurdering af området

Ad 1) Hastighed foran skolen

Grundtvigsvej er i hele sin udstrækning skiltet som en del af 40 km-zonen. Lokalt er der på vejstykket lige ud for skolen en 20 km vejledende hastighedsbegrænsning. Når man kommer ad Grundtvigsvej, er vejen lige før Grundtvigs Sidevej hævet og man kører op over en rampe til det hævede område. Når Grundtvigsvej igen ensrettes, og parkeringsbaner genetableres vil kørebanen blive indsnævret, og også bidrage til en dæmpning af trafikken op mod skoleområdet.

Det er forvaltningens umiddelbare vurdering, at supplerende hastighedsdæmpende bump ikke vil bidrage til yderligere hastighedsdæmpning. Forvaltningen forslår derfor, at resultatet af den eksterne trafikikkerhedsrevision afventes, førend der træffes beslutning om eventuelle supplerende hastighedsdæmpende tiltag.

Ad 2) Manglende klarhed omkring, hvor eleverne skal færdes og især krydse vejen

For at tydeliggøre, hvor de forskellige trafikanter skal være og dermed øge både sikkerheden og trygheden, er der aktuelt en række tiltag i gang:

- Der er ved at blive anlagt et rigtigt fortov ind mod Landbohøjskolen.
- Der er givet tilladelse fra politiet til, at der kan etableres fodgængerfelter ved henholdsvis Grundtvigs Sidevej, ved Henrik Steffens Vej og ved Acaciavej, jævnfør bilag.
- Der udføres supplerende afmærkning på kørebanen til advisering af, hvor kørebanen afgrænses mod fortov eller gangareal, jævnfør bilag.

Ad 3) Belysningsniveauet på vejen

Grundtvigsvej er i dag belyst ved wireophængte Københavnerarmaturer, der alle er bestykket med LED-lyskilder. Det skal noteres, at belysningsarmaturerne på den del af Henrik Steffens Vej, der ligger nærmest Grundtvigsvej, midlertidigt er nedtaget da arealet har været en del af byggepladsen. Belysningen vil her blive genetableret så snart byggepladsen er rømmet og inden der åbnes for trafik. Umiddelbart vurderes belysningsniveauet at være tilstrækkeligt. Forvaltningen vil foreslå, at resultatet af den eksterne trafikikkerhedsrevision afventes, førend der træffes beslutning om eventuel supplerende belysning af de nye fodgængerfelter.

Ad 4) Afsætning af børn i bil

Fra start har det været planen, at afsætning af børn i bil, skal ske i parkeringsbanen op til Henrik Steffens Vej. Parkeringsbanen har midlertidigt været nedlagt som følge af den midlertidige dobbeltretning af Grundtvigsvej, men genetableres når Grundtvigsvej ensrettes igen. Der vil blive skiltet med en særlig restriktion, gældende omkring skolens åbningstid, så afsætning kan ske lovligt, men ikke parkering. I øvrige tidsrum fungerer parkeringsbanen på almindelige vilkår for parkering på Frederiksberg. Det skal bemærkes, at hele området ud foran skolen er skiltet som standsningsforbudszone, så her kan afsætning ikke ske lovligt. De fysiske tiltag bør følges op af en indsats fra skolens og skolebestyrelsens side i skolens trafikpolitik/handlingsplan omkring rigtig forældreadfærd eller eventuelt et særskilt ”kodeks” herfor.

Ad 5) Sikkerheden i fleksarealet på Henrik Steffens Vej, især den mulige konflikt med cyklister

I tidsrummet kl. 7 til kl. 17, vil den del af Henrik Steffens Vej, der ligger nærmest Grundtvigsvej være spærret for bilkørsel, hvilket sker ved at automatiske pullerter kører op og gør gennemkørsel umulig. Dog vil det fortsat være muligt for cyklister at cykle igennem, da den fysiske afspærring ikke forhindrer dette. Det kan ved skiltning gøres ulovligt at cykle igennem, men al erfaring viser, at det ikke respekteres, hvorfor der er behov for andre løsninger. På den baggrund vil forvaltningen i den vestligste side af vejen, hvor cykelstativerne placeres, sikre en passage for cyklister og henstille til cyklisterne om at benytte denne, se bilag. Etablering af cykelpassagen i vestsiden gør at det vil være mindre oplagt for cyklister at køre gennem fleksområdet. Hvis trafikikkerhedsrevisionen eller efterfølgende erfaringer skulle vise, at der et problem, så vil der blive overvejet yderligere tiltag, f.eks. i form af kæder eller lignende, der opsættes mellem steler for at hindre gennemkørsel.

Ad 6) Til- og frakørslen fra parkeringskælderen og den mulige konflikt mellem biler og fodgængere

Parkeringskælderen under skolegården rummer 60 pladser. Parkeringskælderen er anlagt som compensation for de mange parkeringspladser, der, som følge af cykelbaneprojektet og indretningen af en del af Henrik Steffens Vej som fleksareal, blev nedlagt. Samlet er der nedlagt netto 20 parkeringspladser. Parkeringskælderen vil være offentligt tilgængelig i alle døgnets timer. Adgangen til parkeringskælderen er placeret mellem adgangen til den indre skolegård og adgangen til bygningens 1. sal og øvre etager, hvor tandklinik og multisal forefindes. Den løsning finder skolebestyrelsen utryk og trafikfarlig, og har udtrykt ønske om, at adgangen til parkeringskælderen lukkes i skolens åbningstid, hvilket kunne ske ved, at pullerterne, der afspærrer fleksarealet, flyttes til en placering syd for adgangen. For at øge opmærksomheden på krydsningspunktet, og særligt for biler der er på vej op, udlægges der på rampen et særligt opmærksomhedsfelt, og et bump der yderligere gør bilisterne opmærksomme. Umiddelbart vurderes de nævnte tiltag at være tilstrækkelige. Forvaltningen vil foreslå, at resultatet af den eksterne trafikikkerhedsrevision afventes, førend der træffes beslutning om eventuelle supplerende tiltag.

Det skal bemærkes, at trappeadgangen fra Henrik Steffens Vej ikke er planlagt som en hovedadgangsvej til skolen, men alene som påkrævet flugtvejstrappe. Trappen kan fungere som en adgangsvej til tandklinikken på 1.sal for elever udefra, og som adgang til multisalen på 3.sal. Der er et lovmæssigt krav om 2 uafhængige flugtvejsmuligheder fra alle lokaler i den nye tilbygning. Hvis nedkørslen til parkeringskælderen var placeret lige op mod nabobygningen, ville lokalerne oppe

i den ny tilbygning over nedkørslen ikke have adgang til 2 uafhængige flugtveje og dermed ikke være anvendelige til personophold/undervisning, og den store multisal på 3.sal ville være blevet væsentlig mindre.

En eventuel ny adgang til flugtvejstrappen fra den indre skolegård vil skulle ske via rampetaget (over nedkørslen til parkeringskælderen), der p.t. er udlagt som et stilleområde og sciencehave på de øverste trin, hvor rampetaget er tættest på naboerne i ejendommen Henrik Steffens Vej 6. En adgang herfra til bygningen vil fratage rampeanlægget karakteren af stilleområde for skolegården og kan medføre en større elevtrafik som gangareal tæt på naboerne i Henrik Steffens Vej 6.

Bygningsmæssigt vil der skulle laves et hul i murværket og i betonelementer i ydervæg. Ligeledes vil der skulle ske en omlægning af allerede udførte sprinklerinstallationer og etableres brandsikre vægge omkring den ny trappe. I trapperummet vil der skulle udføres skæring af hul i betontrappevæg og flytning af indvendig skillevæg i trapperummet. Nye brandsektionsdøre og omlægning af sikring og belysning vil også være påkrævet.

Overslagsmæssigt vurderes over udgifterne til disse ændringer at være op mod 1,5 mio. kr. Det skal bemærkes, at der skal gennemføres nøjere undersøgelser af statiske og brandtekniske forhold mv., som meget vel kan medføre at de vurderede udgifter er meget større. Dette skal i givet fald sammenholdes med, adgang via flugtvejstrappen fra den indre skolegård vil medføre væsentlige ulemper for lokalernes anvendelsesmuligheder.

Ad 7) Samlet trafiksikkerhedsmæssig vurdering af området

Skolebestyrelsen har efterlyst en samlet trafiksikkerhedsmæssig vurdering af området. Forvaltningen har derfor foreslået, at der gennemføres en ekstern trafiksikkerhedsrevision på nærområdet. Forvaltningen udfører normalt trafiksikkerhedsrevision på egne projekter, men det vurderes hensigtsmæssigt at få gennemført en ekstern trafiksikkerhedsrevision af området omkring skolen. Resultatet af trafiksikkerhedsrevisionen vil blive forelagt både By- og Miljøudvalget og Undervisningsudvalget.

Opsummering af aktuelle tiltag og tidsplan herfor

Opsummerende gennemføres aktuelt følgende tiltag på Grundtvigsvej:

- Etablering af rigtigt fortov ind mod Landbohøjskolen – afsluttes uge 37
- Etablering af fodgængerfelter ved henholdsvis Grundtvigs Sidevej, ved Henrik Steffens Vej og ved Acaciavej, med tilhørende skiltning – afsluttes uge 38
- Udførelse af supplerende afmærkning på kørebanen til advisering af, hvor kørebanen afgrænses mod fortov eller gangareal – afsluttes uge 38
- Etablering af cykelpassage i vestsiden af fleksarealet på Henrik Steffens Vej – afsluttes uge 38
- Retablering af ensretning af Grundtvigsvej og genetablering af parkeringsbaner – afsluttes uge 41
- Etablering af afsætningspladser – afsluttes i uge 41 (er en del af retableringen af Grundtvigsvej)
- Gennemførelse af trafiksikkerhedsrevision – afsluttes uge 41.

Adgangen til parkingskælderen er planlagt åbnet i uge 43. Åbningen vil ikke blive gennemført førend ovennævnte tiltag er gennemført. Hvis der på baggrund af trafiksikkerhedsrevisionen måtte blive besluttet supplerende tiltag i relation til parkeringskælderen, vil åbningen ligeledes afvente gennemførelsen af disse.

By- og Miljørådets vurdering

By- og Miljørådet vurderer, at de tiltag der allerede er gennemført sammen med de planlagte vil sikre, at forholdene ved og omkring skolen bliver trygge og sikre. Forholdene vil dog, som ved alle kommunens skoler, fortsat blive fulgt, og opstår der behov for yderligere tiltag, vil disse blive gennemført.

Økonomi

By- og Miljøudvalget har tidligere disponeret 350.000 kr. fra trafiksikkerhedspuljen til blandt andet anlæg af fortov ud for Landbohøjskolen.

Genetablering af cykelbanerne på Grundtvigsvej finansieres af det allerede afsatte beløb til Etablering af cykelbane på Grundtvigsvej.

Udgifterne til ekstern trafiksikkerhedsrevision, der udgør ca. 50.000 kr., afholdes via trafiksikkerhedspuljens delpulje til skoler.

Yderligere tiltag, der på nuværende tidspunkt anslås til ca. 50.000 kr., finansieres via trafiksikkerhedspuljens delpulje til skoler.

Supplerende skiltning og afmærkning afholdes via skiltekontoen, der er en driftskonto.

Finansiering af eventuelle udgifter til etablering af en ny adgang fra den indre skolegård til den ny bygning, vil skulle findes via særskilt ekstrabevilling under Undervisningsudvalget.

Borgmesterpåtegning

Sagen kræver ikke borgmesterpåtegning.

Behandling

By- og Miljøudvalget, Undervisningsudvalget
ML/PR

Bilag

18-09-04 opsamlingsbrev_skolen på Grundtvigsvej.pdf

Skolen på Grundtvigsvej - indretning af de ydre arealer

Punkt 307: Opkrævning af markedsleje ved kommercielle aktiviteter i grønne områder

05.14.00-G01-57-17

Resume

Statsforvaltningen har i en konkret sag udtalt, at kommuner ikke kan stille kommunale parker gratis til rådighed for kommercielle aktiviteter. Hidtil har Frederiksberg Kommune ikke haft rent kommercielle arrangementer i parkerne, men kommunen er alligevel forpligtet til at tilpasse sin praksis, således at der opkræves betaling for brug af kommunale parker m.v. ved kommerciel råden herover. By- og Miljøudvalget skal træffe beslutning om niveauet for betaling for en sådan råden, idet der er udarbejdet et forslag til takstkatalog for 2018 for leje af Frederiksberg Kommunes grønne områder, pladser mv.

Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Helle Sjelle, Gunvor Wibroe og Ruben Kidde) indstiller,

1. at forvaltningen indretter sin praksis, således at der fremover opkræves takst for de kommercielle aktiviteter i grønne områder, på pladser mv., i overensstemmelse med det foreslåede takstkatalog,
2. at en række pladser udlægges til offentlig vej som foreslået i sagen.

Et mindretal (Balder Mørk Andersen og Thyge Enevoldsen) stemte imod, idet de ønsker takstkataloget i den oprindelige sagsfremstilling.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at forvaltningen indretter sin praksis, således at der fremover opkræves takst for de kommercielle aktiviteter i grønne områder, på pladser mv. i overensstemmelse med det foreslåede takstkatalog,
2. at en række pladser udlægges til offentlig vej som foreslået i sagen.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 28. maj 2018 sagen og bad om, at sagen blev sendt i høring i Erhvervsrådet og Kultur- og Fritidsudvalget.

Sagen har nu været forelagt henholdsvis Erhvervsrådet og Kultur- og Fritidsudvalget, som begge anbefaler, at indstillingen tiltrædes. Erhvervsrådet bemærkede i den sammenhæng, at taksterne med fordel kunne evalueres efter et år, mens Kultur- og Fritidsudvalget ikke havde bemærkninger til sagen.

Derfor indstiller forvaltningen, at udvalget godkender taksterne for markedslejen, som foreslået ved By- og Miljøudvalgets møde den 28. maj 2018 samt at ordningen evalueres efter ét år. I fald indstillingen godkendes i By- og Miljøudvalget, magistraten og kommunalbestyrelsen, vil opkrævningen af takster for markedsleje træde i kraft med datoen for godkendelsen i kommunalbestyrelsen, og arrangementer, der afholdes efter denne dato, vil høre ind under ordningen.

Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 30. april 2018 sagen, idet udvalget bad forvaltningen om et forslag til lavere takster under hensyntagen til markedspriser samt om eksempler på arrangementer, for hvilke der vil skulle betales leje.

For at anskueliggøre niveauet for takster for afholdelse af kommercielle arrangementer i grønne områder og på pladser har forvaltningen sammenstillet de oprindeligt foreslåede takster i Frederiksberg Kommune med ditto i Københavns Kommune. Taksterne er som følger (beløb i 2018):

Nr.	Arrangementstype	Oprindeligt foreslåede takster i Frederiksberg Kommune	Takster i Københavns Kommune
1	Ikke-kommercielle arrangementer	0,00 kr.	0,00 kr.
2	Cirkus og lignende arrangementer på tre eller flere dage	1.000 kr./dag	1.500 kr./dag

3	Reklamefilmoptagelser	2.500 kr./dag	3.500 kr./dag
4	Opstillings- og nedtagingsdage i forbindelse med arrangementer	2.500 kr./dag	3.500 kr./dag
5	Arrangementer af kommerciel karakter med færre end 100 deltagere	2.500 kr./dag	3.500 kr./dag
6	Arrangementer af kommerciel karakter med 100-500 deltagere	6.000 kr./dag	8.000 kr./dag
7	Arrangementer af kommerciel karakter med 500-1.000 deltagere	8.000 kr./dag	10.000 kr./dag
8	Arrangementer af kommerciel karakter med flere end 1.000 deltagere	10.000 kr./dag	15.000 kr./dag

Desuden har forvaltningen indhentet taksterne for arrangementer i Frederiksberg Have og Søndermarken hos Slots- og Kulturstyrelsen. Her er taksterne inddelt i fem kategorier efter størrelsen af arrangementet, mængden af udstyr og tidsrummet for arrangementet, hvorfor det er vanskeligt direkte at sammestille taksterne i slotshaverne med kommunernes takster. I bilag 1 ses en pris- og kategorioversigt for leje af bl.a. Frederiksberg Have og Søndermarken, hvor der er et spænd fra 6.250 kr. i administrationsomkostninger for leje af et areal i haverne til et mindre offentligt arrangement til 300.000 kr. og %-del af entréindtægter med en minimumsleje på 400.000 kr. for det størst mulige arrangement med eksklusiv ret til arealet med indhegning.

Af sammenligningen mellem de tre offentlige myndigheders takster fremgår det, at de oprindeligt foreslåede takster for kommercielle arrangementer i grønne områder og på pladser, som er ejet af Frederiksberg Kommune allerede er sat langt lavere end taksterne i både Slots- og Kulturstyrelsen og Københavns Kommune.

Derfor vil det efter forvaltningens konkrete vurdering ikke være hensigtsmæssigt, at taksterne for at afholde kommercielle arrangementer på Frederiksberg er langt lavere end de oprindeligt foreslåede. En mulig konsekvens af langt lavere kunne være, at mange arrangører vil søge mod de grønne områder og pladser i Frederiksberg Kommune, hvilket vil give et større pres på områderne samt et større ressourceforbrug både ved den løbende vedligeholdelse og pasning af arealerne og i forbindelse med hvert enkelt arrangement. Dog kan forvaltningen godt anbefale, at taksterne nedjusteres en anelse i forhold til de oprindeligt foreslåede. Forvaltningen foreslår derfor følgende takster (som også er anført i bilag 2):

Nr.	Arrangementstype	Beløb i 2018
1	Ikke-kommercielle arrangementer	0,00 kr.
2	Cirkus og lignende arrangementer på tre eller flere dage	800 kr./dag
3	Reklamefilmoptagelser	2.250 kr./dag
4	Opstillings- og nedtagingsdage i forbindelse med arrangementer	2.250 kr./dag
5	Arrangementer af kommerciel karakter med færre end 100 deltagere	2.250 kr./dag
6	Arrangementer af kommerciel karakter med 100-500 deltagere	5.500 kr./dag
7	Arrangementer af kommerciel karakter med 500-1.000 deltagere	7.500 kr./dag
8	Arrangementer af kommerciel karakter med flere end 1.000 deltagere	9.500 kr./dag

Det skal understreges, at der ikke vil være tale om ret mange arrangementer, som vil blive opkrævet markedsleje, idet der indtil nu kun er meget få ansøgninger om kommercielle arrangementer i kommunens grønne områder, og da der lægges op til, at en række pladser udlægges til offentlig vej, hvorved der ikke vil skulle betales markedsleje for eksempelvis udeservering på disse pladser.

Forvaltningen har kun kendskab til tre kommercielle arrangementer, som med den ændrede praksis ville skulle betale markedsleje. Det drejer sig som nævnt i den tidligere sagsfremstilling om eventuelt cirkus på Rådhuspladsen, om en musical i Lindevangsparken og et mindre cirkus samme sted. Hvad angår Lindevangsparken er der imidlertid også andre hensyn at tage til blandt andet belastningen af parken samt det faktum, at den er fredet.

Med den ændrede praksis åbnes der heller ikke for udbyttearrangementer (arrangementer, hvor formålet alene er salg og reklamefremstød for produkter f.eks. mejeriprodukter, vaskemaskiner eller lignende), som der hidtil i henhold til praksis ikke er blevet givet tilladelse til.

Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøområdet er gjort opmærksom på, at Statsforvaltningen i en konkret sag har udtalt, at kommuner ikke kan stille kommunale parker gratis til rådighed for en kommerciel aktivitet (dvs. aktiviteter, hvor formålet er at generere et økonomisk overskud, der i sidste ende vil kunne tilfalde enkeltpersoner eller et formål, der ikke hører under den kommunale opgavevaretagelse).

Frederiksberg Kommune har hidtil haft meget få kommercielle arrangementer i kommunens parker m.v. Københavns Kommune samt Slots- og Kulturstyrelsen har imidlertid ændret deres praksis og indført betaling for kommerciel råden over deres arealer, som ikke er udlagt til vej. Det betyder, at de kommercielle arrangementer flytter andre steder hen, herunder er der også udtrykt ønske om at benytte Frederiksbergs grønne arealer. For eksempel har forvaltningen modtaget en ansøgning om en koncert for 10.000 mennesker i Lindevangsparken, hvilket der blev givet afslag til af den årsag, at parken simpelthen ikke er stor nok til at rumme så mange mennesker. Fremadrettet må det dog forventes, at der kan modtages ansøgninger om også mindre kommercielle arrangementer, hvor kommunen som følge af Statsforvaltningens udtalelse er forpligtet til at opkræve betaling.

Forvaltningen har undersøgt Københavns Kommunes praksis på området, idet København på baggrund af Statsforvaltningens udtalelse har besluttet fremover at opkræve takst for kommercielle aktiviteter efter et takstkatalog.

Lovgrundlaget

Vejene er reguleret i lovgivningen og tjener først og fremmest færdselsformål. Hvis vejene og byens pladser ønskes anvendt til andre formål f.eks. arrangementer eller udeservering, kræver det en tilladelse fra vejmyndigheden. Udgangspunktet i dag er, at det er gratis, men det er muligt at fastsætte afgifter.

Derimod er offentlige grønne områder og pladser, der ikke er udlagt som vej, kommunens ejendom, som uden anden hjemmel end kommunalfuldmagten er stillet til rådighed for borgere. Udgangspunktet her er, at kommunen kun må stille arealer til rådighed for aktiviteter, der ligger inden for den kommunale opgavevaretagelse, og som har kommunal interesse. Heriblandt gælder også aktiviteter med humanitære, velgørende og andre almennyttige formål. Arealerne må også gerne stilles til rådighed for salg, der knytter sig til hovedfunktionen.

Kommunen skal dog, blandt andet for at modvirke konkurrencefordrejning, udleje arealerne til markedspris, hvis nogen tjener penge ved at anvende arealerne. Dette blev for arrangementers vedkommende slået fast med Statsforvaltningens udtalelse den 18. oktober 2016 om Odense Kommunes engagement i Tinderbox Musikfestival. Derfor er den hidtidige praksis med at stille kommunale grønne områder og pladser gratis til rådighed for kommercielle aktiviteter ikke i overensstemmelse med kommunalfuldmagtsreglerne. Således skal der fremover opkræves markedsleje for visse kommercielle aktiviteter, hvis hovedformål er at generere et økonomisk overskud til arrangøren.

Frederiksberg Kommunes grønne områder og pladser

Følgende grønne områder og pladser på Frederiksberg er ikke er udlagt som vej:

- Lindevangsparken
- Grøndalen
- Julius Thomsens Plads
- Rådhuspladsen
- Kejserinde Dagmars Plads
- Bymidten
- Aksel Møllers Have
- Malthe Bruuns Plads

- Frederiksberg Ældre Kirkegård
- Solbjerg Parkkirkegård
- Søndermark Kirkegård

Ved brug af disse arealer skal der derfor opkræves markedsleje ved kommercielle arrangementer.

Ved at udlægge nedenstående pladser til offentlige vej, kan det undgås at skulle opkræve betaling for kommercielle arrangementer, herunder udeservering.

- Kejserinde Dagmars Plads
- Pladsen ved Aksel Møllers Have
- Pladsen med den gule mur ved krydset mellem Nordre Fasanvej/Godthåbsvej
- Rådhuspladsen

Kommunens parker vil ikke kunne optages som offentlig vej.

Takstblad for råden over areal til kommerciel aktiviteter

Selv om der forventes relativt få rent kommercielle arrangementer, foreslås det for at imødekomme Statsforvaltningens udtalelse, at der indføres takster, som afspejler markedslejen for de kommercielle aktiviteter. Eksempler på arrangementer, der retligt set skal anses for kommercielle, er for eksempel koncerter med billetentré. Det skal bemærkes, at det er muligt at opkræve leje for alle andre typer arrangementer i kommunens grønne områder og på pladser mv., men der er ikke pligt hertil.

Der foreslås følgende takster (som også er bilagt sagen):

Nr.	Arrangementstype	Beløb i 2018
1	Ikke-kommercielle arrangementer	0,00 kr.
2	Cirkus og lignende arrangementer på tre eller flere dage	1.000 kr./dag
3	Reklamefilmoptagelser	2.500 kr./dag
4	Opstillings- og nedtagingsdage i forbindelse med arrangementer	2.500 kr./dag
5	Arrangementer af kommerciel karakter med færre end 100 deltagere	2.500 kr./dag
6	Arrangementer af kommerciel karakter med 100-500 deltagere	6.000 kr./dag
7	Arrangementer af kommerciel karakter med 500-1.000 deltagere	8.000 kr./dag
8	Arrangementer af kommerciel karakter med flere end 1.000 deltagere	10.000 kr./dag

Taksterne er fastsat som antal kr. pr. dag og desuden differentierede alt efter den enkelte kommercielle aktivitet. De foreslåede takster er baseret på Københavns Kommunes takstniveau, men de er nedjusteret på baggrund af kommunestørrelserne.

Det er forvaltningens anbefaling, at der kun opkræves takster for de arrangementer, der vurderes at være underlagt en direkte retslig forpligtelse, og at der fremover administreres således, at der i færrest mulige situationer skal betales takst. Forvaltningen anbefaler desuden, at der så vidt muligt ikke opkræves leje for arrangementer uden entréindtægter, for non-profit arrangementer (dvs. arrangementer, der er arrangeret af privatpersoner, foreninger og/eller virksomheder, der har afgivet en non-profit erklæring), for lejlighedsvis kræmmer- og loppemarkeder, for politiske debatmøder, for kulturelle og/eller idrætsmæssige arrangementer, som organiseres af en forening eller sportsklub og for arrangementer, hvor overskuddet går til et godt formål.

Forvaltningens erfaring med arrangementer er som ovenfor nævnt, at der kun sjældent udstedes tilladelser til kommercielle arrangementer i grønne områder eller på pladser, der ikke er udlagt som vej jf. listen ovenfor. Et par eksempler er cirkus på Rådhuspladsen og musical i Lindevangsparken. Hertil skal tilføjes en håndfuld tilladelser til

filmoptagelser på eksempelvis kirkegårde samt udeservering på Kejserinde Dagmars Plads og Aksel Møllers Have, der ikke er udlagt som vej. Der er ligeledes mange arrangementer på veje, Frederiksberg Runddel og Under Bispeengbuen mv., men disse foregår på offentligt vejareal og indgår således ikke i denne sammenhæng.

Alt i alt vil der ikke være tale om mange arrangementer, som skal opkræves markedsleje, da de fleste arrangementer på Frederiksberg er åbne for alle og uden entré. Derimod vil for eksempel de to udeserveringer på Kejserinde Dagmars Plads skulle betale for at råde over arealet. Et forslag til pris herfor vil tage udgangspunkt i prisen for udeservering på pladsen ved Aksel Møllers Have. Alternativt kan pladserne optages som offentlig vej, hvorefter det står kommunen frit for at opkræve betaling.

By- og Miljørådets vurdering

By- og Miljørådet vurderer, at kommunen ved indførelse af opkrævning af takster for kommercielle aktiviteter i grønne områder, på pladser mv. efter det foreslåede takstkatalog vil leve op til Statsforvaltningens udtalelse og kommunalfuldmagtsreglerne.

Det vurderes hensigtsmæssigt at optage de foreslåede pladser som offentlig vej, hvorefter det står kommune frit for at opkræve betaling.

Økonomi

Forvaltningen forventer ikke, at indførelsen af takster for kommerciel brug af Frederiksberg Kommunes grønne områder og pladser mv. vil udgøre en nævneværdig merindtægt. I forbindelse med de forventede regnskaber vil der blive fulgt op på den eventuelle indtægt.

Udgifter til en eventuelt optagelse af pladser til offentlige veje vil kunne afholdes af de driftsmidler, der er afsat til optagelse af private fællesveje til offentlige, da midlerne ikke anvendes fuldt ud i indeværende år.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K.
SV/SHP

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 28. maj 2018, pkt. 199:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen og bad om, at sagen blev sendt i høring i Erhvervsrådet og Kultur- og Fritidsudvalget.

Indstilling 28. maj 2018, pkt. 199:

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at forvaltningen indretter sin praksis, således at der fremover opkræves takst for de kommercielle aktiviteter i grønne områder, på pladser mv. i overensstemmelse med det foreslåede takstkatalog,
2. at en række pladser udlægges til offentlig vej som foreslået i sagen.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 30. april 2018, pkt. 134:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 30. april 2018, pkt. 134:

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at forvaltningen indretter sin praksis, således at der fremover opkræves takst for de kommercielle aktiviteter i grønne områder, på pladser mv. i overensstemmelse med det foreslåede takstkatalog,
2. at en række pladser udlægges til offentlig vej som foreslået i sagen.

Bilag

Bilag 1. Slots- og Kulturstyrelsens pris- og kategorioversigt

Bilag 2. Takstblad for kommercielle arrangementer

Punkt 308: Etablering af parkeringsplads i henhold til regler om parkeringsfonden

05.09.00-G01-6-18

Resume

Der er indbetalt en række midler til kommunens parkeringsfond. Én af indbetalingerne foreslås disponeret til 1 bilparkeringsplads i parkeringskælderens til Skolen på Grundtvigsvej. Udvalget skal tage stilling til disponeringen.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at der disponeres som foreslået til anlæg af 1 bilparkeringsplads i parkeringskælderens til Skolen på Grundtvigsvej,
2. at der i 2018 afsættes rådighedsbeløb og meddeles anlægsindtægtsbevilling på 262.020 kr. vedrørende projektet Skolen på Grundtvigsvej, modsvaret af tilsvarende merudgift under forskydninger i kortfristet gæld vedr. P-fonden.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at der disponeres som foreslået til anlæg af 1 bilparkeringsplads i parkeringskælderens til Skolen på Grundtvigsvej,
2. at der i 2018 afsættes rådighedsbeløb og meddeles anlægsindtægtsbevilling på 262.020 kr. vedrørende projektet Skolen på Grundtvigsvej, modsvaret af tilsvarende merudgift under forskydninger i kortfristet gæld vedr. P-fonden.

Sagsfremstilling

På mødet den 20. august besluttede By- og Miljøområdet at anlægge 7 bilparkeringspladser i parkeringskælderens til Skolen på Grundtvigsvej og afsatte rådighedsbeløb og meddelte anlægsindtægtsbevilling på 1,834 mio. kr.

Herefter er forvaltningen blevet opmærksom på, at der er foretaget indbetaling fra Frederiksberg Allé 26 st. til parkeringsfonden, som også kan benyttes til parkeringskælderens til Skolen på Grundtvigsvej. Indbetalingen var ikke en del af den tidligere sag pga. at forvaltningen – ved en fejl – havde placeret indbetalingen på en forkert konto. Derfor skal By- og Miljøområdet tage stilling til, om der skal afsættes rådighedsbeløb og meddeles anlægsindtægtsbevilling på 262.020 kr.

Kommunens parkeringsfond:

Kommunen har en parkeringsfond, hvortil bygherre efter dispensation for etablering af parkeringspladser på egen grund, indbetaler et beløb til etablering af parkeringspladser på offentlige areal. Når parkeringspladserne anlægges på offentligt areal, bidrager det indbetalte beløb med halvdelen af etableringsprisen. Kommunen betaler den anden halvdel. Den private indbetaling er takstreguleret efter byggeriets beliggenhed, dog indbetales i dag 262.020 kr. pr. bilparkeringsplads. Det er en forudsætning, at pladserne anlægges indenfor maksimalt 1,5 km fra ejendommen i fugleflugtslinje. Bilparkeringspladserne skal være etableret inden 5 år efter byggetilladelsen.

Det har kostet ca. 700.000 kr. pr. stk. at etablere bilparkeringspladserne på skolen, som allerede forlods er afholdt i budgettet til reovering af skolen. Der er indbetalt parkeringsfondmidler på 262.020 kr. Kommunen skal efter parkeringsfondsregulativet betale mindst halvdelen af udgiften, og har i det konkrete tilfælde afholdt mere end halvdelen i alt 437.980 kr. pr. plads, mens resten betales af p-fonden. Der er ikke budgetlagt med hverken indbetalinger til eller anvendelse af midler fra p-fonden. Indbetalingen er oprindeligt indtægtsført som forskydning på kortfrist gæld og tilført kassen. Udgifterne til etablering af p-pladserne er afholdt på projektet vedrørende Skolen på Grundtvigsvej, hvorfor der skal overføres 262.020 kr. i indtægter til dette projekt, modsvaret af tilsvarende udgift på P-fonden, jf. økonomiafsnittet.

Indbetaling til parkeringsfonden:

Der er foretaget indbetaling fra Frederiksberg Allé 26, st til etablering af 1 plads, der skal etableres inden den 11. oktober 2018. Midlerne foreslås anvendt til 1 plads i parkeringskælderens til Skolen på Grundtvigsvej.

Adresse/Ejer	Antal p-pladser	Forfald	Kr.
Frederiksberg Allé 26, st.	1	2018	262.020

Dette medfører, at der i 2018 kan finanseres 8 pladser med midler indbetalt til parkeringsfonden og med kommunale midler, som allerede er afholdt i forbindelse med byggeriet. Det koster ca. 700.000 kr. pr. stk. at etablere bilparkeringspladserne, svarende til i alt ca. 5,6 mio kr. for 8 pladser. Der er indbetalt parkeringsfondmidler på i alt

2.096.160 kr. Kommunen skal efter parkeringsfondsregulativet betale mindst halvdelen af udgiften i alt 437.980 kr. pr. plads, svarende til i alt 3,503 mio. kr, mens resten betales af p-fonden.

Indsigelse fra indbetaler

For god ordens skyld skal det oplyses, at den private indbetaler har henvendt sig til kommunen, idet indbetaleren mener, at parkeringsfondens 5 årige periode starter, når kommunalbestyrelsen har givet tilladelse til, at der dispenseres mod indbetaling til parkeringsfonden. Sagen blev fremlagt den 18. februar 2013.

Det fremgår af § 5 i Regulativet for Frederiksberg Kommunes parkeringsfond, at:

"Er parkeringspladserne ikke anlagt senest 5 år efter, at kommunalbestyrelsen ved byggetilladelse eller ved tilladelse til ændret anvendelse har fritaget den pågældende ejendom for anlæg af parkeringspladser på egen grund, tilbagebetales det indbetalte beløb."

I henhold hertil regnes forfaldsdatoen fra den dag, der er givet byggetilladelse, hvilket som udgangspunkt først gives, når bygherre har indbetalt beløb til parkeringsfonden. I det konkrete tilfælde er byggetilladelsen givet 11. oktober 2013.

Den private indbetaler har fået en klagevejledning den 23. maj 2018, hvori der står, at man kan indbringe afgørelsen for domstolene, og at det i givet fald skal ske indenfor 6 måneder fra afgørelsens modtagelse. Forvaltningen har aktuelt ikke modtaget melding om en sådan sag.

By- og Miljøområdet vurderer:

By- og Miljøområdet vurderer, at bilparkeringspladsen i bilparkeringskælderens er en egnet plads i forhold til bestemmelserne for parkeringsfonden.

Økonomi

Der er i budgettet afsat midler til etablering af parkeringskælder under Skolen på Grundtvigsvej, hvor en del er offentlige, og hvor det derfor er muligt at finansiere 1 plads delvist af indbetalte midler til parkeringsfonden. Herved nedbringes kommunens gæld til P-fonden tilsvarende.

Adresse/Ejer	Antal p-pladser	Indbetalt til parkeringsfonden	Anlægges	Udgift til p-pladsen	Tilbagebetaling
Frederiksberg 26 (st.)	1	262.020 kr.	Parkeringskælder - Skolen på Grundtvigsvej	700.000 kr.	0

Det koster 700.000 kr., at etablere en bilparkeringsplads i parkeringskælderens til Skolen på Grundtvigsvej. Kommunen modtager en indtægt på 262.020 kr. fra P-fonden pr. bilparkeringsplads, så kommunens reelle udgift vil være 437.980 kr. pr. plads, som allerede er afholdt under anlægsprojektet Skolen på Grundtvigsvej. Det foreslås, at der indtægtsbevilles 262.020 kr. på anlægsprojektet Skolen på Grundtvigsvej, modsvaret af tilsvarende forskydning på kontoen for Parkeringsfond (finansforskydning på konto 08.44).

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og Miljøudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen.
JBS/SV

Bilag

Bev. skema Etabl. af 1 p-plads iht regler om p-fond sept

Punkt 309: VVM- screening klimatilpasningsprojekt Savannen, Zoologisk Have

09.08.26-G00-17-17

Resume

Zoologisk Have har i samarbejde med Frederiksberg Forsyning igangsat et klimatilpasningsprojekt på Savannen. Projektet omfatter etablering af 5 bassiner, til håndtering af tag- og overfladevand, med nedsivning til grundvandet. Projektet skal ifølge VVM-reglerne screenes med henblik på at vurdere om der skal udarbejdes en VVM-redegørelse. By- og Miljøudvalget skal ifølge gældende delegerationer tage stilling til VVM-spørgsmålet.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at der ikke udarbejdes VVM-redegørelse for klimatilpasningsprojektet på Savannen, Zoologisk Have.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at der ikke udarbejdes VVM-redegørelse for klimatilpasningsprojektet på Savannen, Zoologisk Have.

Sagsfremstilling

Frederiksberg Forsyning har 4. juni 2018 på Zoologisk Haves vegne ansøgt/anmeldt anlæggelsen af 5 nye bassiner beliggende matr. nr. 27 c, Zoologisk Have, Savannen ved Søndermarken, i henhold til VVM-reglerne. Projektet er omfattet af pkt. 10b anlægsaktiviteter i byzonen herunder opførelsen af butikcentre og parkeringsanlæg samt pkt. 12e Forlystelsesparker. Der skal derfor i henhold til VVM bekendtgørelsens § 21 foretages en screening af anlægget med henblik på at vurdere om anlægget med sin størrelse, art, og karakter kan medføre en væsentlig belastning af miljøet. Såfremt dette er tilfældet skal der gennemføres en VVM-proces, blandt andet med udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport (VVM-redegørelse). Anlægget er allerede delvis udført, men tages ikke i brug, før der er truffet afgørelse om VVM – spørgsmålet og der er givet tilladelse til nedsivning efter miljøbeskyttelseslovens § 19, som myndighedsbehandles sideløbende med VVM - screeningen. Projektet udføres som et privat medfinansieringsanlæg (klimatilpasningsprojekt) mellem Zoologisk Have og Frederiksberg Kloak A/S v. Frederiksberg Forsyning.

Projektbeskrivelse

Projektet omfatter den sydlige del af Savannen. Der etableres 5 bassiner til opsamling af tag og overfladevand. Bassinerne (LAR-anlægget) kan indeholde fra 204 til 932 m³ regnvand og kan indeholde et totalt volumen på ca. 2000 m³. Derudover findes der en række eksisterende lavninger, som allerede benyttes til regnvandshåndtering, som indgår i projektet. Projektet kan således afvande et overfladeareal svarende til ca. 17.000 m². Bassinerne er indbyrdes forbundne således at de kan fungere samlet ved forskellige regnhændelser. 3 af bassinerne er normalt altid i brug, to af bassinerne udnyttes kun ved regnhændelser over 10 år. Kun overfladebelægninger, som dokumenteret ikke giver anledning til væsentlig forurening tilledes anlægget mhp. nedsivning til grundvandet. Anlægget har overløb til kloak. I vinterperioden med saltning ledes alt vandet til kloak.

I forhold til evt. negative forhold for miljøet er det for anlægget særligt relevant at vurdere evt. grundvandsrisiko fra nedsivningen. Nedsivning af tag- og overfladevand fordrer en § 19 tilladelse med tilhørende risikovurdering. By- og Miljøområdet har derfor sideløbende med VVM-afgørelsen udarbejdet en § 19 tilladelse for projektet (vedlagt). I tilladelsen stilles der blandt andet krav til projektet om at de materialer, som vandet afstrømmer fra ikke må forurene grundvandet væsentligt. Det er krav om dokumentation via prøver for kritiske stoffer i det afstrømmende vand; Tungmetaller, Kulbrinter, PAH'er (tjærestoffer), DEHP (plastblødgørere) og Phenoler. Der gives tilladelse til nedsivning af ialt 17.000 m³/år. Om vinteren er der krav om, ved saltning, at afledningen automatisk sker til kloak. Der er foretaget en risikovurdering, som viser, at projektet ikke vil udgøre en risiko for grundvandet

Øvrige miljøforhold (støj, jordhåndtering, klimatilpasning)

Projektet vil være omfattet af kommunens foreskrift for begrænsning af støjende og støvende anlægsarbejder, og vil pga. afstand til naboer ikke give anledning til særlige støjgener. Overskudsjord fra området bortskaffes til godkendt deponi. Projektet vil medvirke positivt til klimatilpasningen såvel lokalt som i byen generelt gennem tilbageholdelse af regnvand opstrøms.

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at projektet med sin størrelse, art og karakter ikke vil have en væsentlig indvirkning på miljøet. Projektet er derfor ikke omfattet af miljøvurderingspligten. By- og Miljøområdet lægger til grund for afgørelsen, at projektet vil have en positiv indvirkning på klimatilpasningen og skybrudssikringen i området samt bidrage positivt til

klimatilpasningen generelt i byen, da der er tale om "opstrøms afkobling". Det er dokumenteret at projektet ikke vil medføre en væsentlig ændret miljøbelastning af området særligt i forhold til grundvandsressourcen. Der skal derfor ikke udarbejdes en VVM-redegørelse.

Økonomi

Ingen.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
CS/NKJ

Bilag

vmskema zoo

VVM foto zoo

Zoo § 19 MBL

Punkt 310: VVM-screening, Kalvebod Brygge Skybrudstunnel

06.00.05-G01-1-18

Resume

HOFOR og Frederiksberg Kloak A/S har i henhold til VVM-reglerne ansøgt om VVM-screening af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel, som planlægges anlagt lige syd fra Skt. Jørgens Sø til Kalvebod Brygge havn. Frederiksberg Kommune skal i fællesskab med Københavns Kommune træffe afgørelse om der skal gennemføres en miljøvurderingsproces (VVM (vurdering af anlæggets virkninger på miljøet)) for projektet.

Beslutning

By-og Miljøudvalget vedtog, at Kalvebod Brygge Skybrudstunnel skal gennemgå Miljøvurderingsproces (VVM).

Indstilling

By-og Miljøområdet indstiller, at der træffes afgørelse om, at Kalvebod Brygge Skybrudstunnel skal gennemgå Miljøvurderingsproces (VVM).

Sagsfremstilling

København og Frederiksberg Kommuner har d. 29. maj 2018 modtaget en ansøgning fra HOFOR og Frederiksberg Kloak A/S om VVM - Screening for anlægget af et tunnelprojekt fra Skt. Jørgens Sø til havnen ved Kalvebod Brygge 45. Ansøgningen sker i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) af 10. maj 2017. Anlægget er omfattet af bilag 2, pkt. 10b infrastrukturprojekter, anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringspladser. Ansøgningen er sideløbende sendt til Trafik-, Bolig-, og Byggestyrelsen, da anlæg af tunnelen kræver en tilladelse på statens område (havnens vandområde). Ifølge loven skal København- og Frederiksberg Kommune træffe afgørelse om, hvorvidt anlægget med sin størrelse, art og karakter kan antages at påvirke miljøet væsentligt, og om der skal gennemføres en miljøvurderingsproces (VVM-proces). Ifølge gældende bemyndigelser i Frederiksberg Kommune skal By- og Miljøudvalget træffe afgørelse f.s.v.a. myndighedsspørgsmålet.

Projektet

Projektet indgår som et projekt i de fælles skybrudskonkretiseringsplaner, som blandt andet omfatter en mulig brug af Skt. Jørgens Sø som forsinkelsesbassin, og anlæg af en underjordisk skybrudstunnel fra den sydlige Skt. Jørgens Sø ud mod Kalvebod Brygge. Projektet vil medvirke til at reducere oversvømmelser på Vesterbro og det østlige Frederiksberg, da overløbsvand fra den eksisterende store spildevandsledning i Vodroffsvej i skybrudssituationer har overløb til tunnelen. I tilknytning til projektet skal der anlægges 3 byggepladser; Skt. Jørgens Sø (v/ Vodroffsvej), v/Gasværksvej/Halmtorvet, v/Kalvebod Brygge 45. Selve tunnelen bliver 1.264 meter lang og anlægges/bores i kalken med de samme teknikker, som er anvendt ved anlæg af Metroen. Anlægsperioden vil være ca. 4 år. Der vil være støjende aktiviteter særligt knyttet til byggepladserne og anlæg af de nødvendige skakte for tilledning af skybrudsvand/regnvand til tunnelen. Der vil være behov for ramning/vibrering af spuns ved byggepladser/skakte. Ifølge HOFOR er det som minimum nødvendigt, at tunneleringen sker i døgndrift, særligt ved banelegemer og kritiske bygninger som Det Ny Teater. HOFOR har derfor ansøgt om døgnarbejde for de 3 arbejdspladser. Byggepladserne på Vodroffsvej og ved Gasværksvej/Halmtorvet etableres delvis i vejarealet, og byggepladserne vil medføre trafikomlægninger, som vil nedsætte fremkommeligheden i anlægsfasen. Anlæg af en pumpestation ved Kalvebod Brygge medfører krav om udarbejdelse af en lokalplan for området. Projektet berører et meget lille areal på Frederiksberg umiddelbart syd for Skt. Jørgens Sø.

Miljøpåvirkning

VVM-bekendtgørelsen omfatter en række kriterier, som kommunerne skal anvende ved vurdering om et anlæg kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Eventuelle usikkerhedselementer i ansøgningen omkring projektets miljømæssige påvirkning og omfanget af denne medfører normalt, at myndighederne bør kræve en mere fyldestgørende miljøredegørelse - altså en VVM redegørelse fra bygherren. Kommunerne miljømyndigheder har i den sammenhæng særligt noteret sig følgende;

- Der ønskes mulighed for at arbejde på byggepladserne i døgndrift. Der er ikke gennemført støjbereregninger til vurdering af overskridelse af evt. grænseværdier. Da byggepladserne er placeret nær (mange) boliger, må der forventes betydelige overskridelser af de vejledende grænseværdier - især om natten.
- Der er ikke redegjort for evt. grundvandssænkninger og deres miljømæssige betydning, ligesom der heller ikke er redegjort for brugen af "boringskemikalier" til boringen af tunnelen. Området for tunnelen er beliggende i et

område med drikkevandsinteresser for Frederiksberg Vandforsyning.

- Der mangler en redegørelse for brug af evt. betonitblandeanlæg, som kan være støjende.
- Der er ikke redegjort for muck (jord/boreslam fra boringen) og håndteringen på særligt byggepladsen ved Skt. Jørgens Sø, hvor pladsen vil være lille.
- Projektet har et sådan omfang og karakter, at der skal udarbejdes en specifik trafikkonsekvensanalyse.
- Der er ikke redegjort for evt. kumulative (forstærkende) negative miljøeffekter ved et evt. sideløbende anlægsarbejde af skybrudsprojektet ved Skt. Jørgens Sø.

Videre proces

Kommunernes afgørelse om miljøvurdering/VVM proces skal offentliggøres og kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet. Såfremt kommunerne træffer afgørelse om, at projektet skal gennemløbe en fuld VVM-proces vil dette indebære følgende;

- Udarbejdelse af en "scoping", hvor berørte myndigheder og borgere kan udtale sig om miljøkonsekvensrapportens (VVM-redegørelsens) indhold
- Udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport med tilhørende 8 ugers offentlig høring
- Opsamling på høringen med tilhørende hvidbog (høringsnotat)
- Meddelelse af evt. VVM-tilladelse fra VVM-myndigheden - København/Frederiksberg

Den fælles VVM-proces skal aftales nærmere med Københavns Kommune og vil typisk tage godt 1 år. Udvalget vil blive involveret i forbindelse med VVM-redegørelse og VVM-tilladelsen.

Projektet vil evt. ændre karakter afhængig af, hvad Københavns- og Frederiksberg Kommuner endeligt beslutter med hensyn til Skt. Jørgens Sø. Såfremt projektet for tunnelen ændres væsentligt skal der foretages en fornyet myndighedsbehandling.

By- og Miljøområdet vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at projektet - Anlæg af skybrudstunnel fra Skt. Jørgens Sø til Kalvebod Brygge - i VVM-mæssig sammenhæng har et sådan omfang, art og karakter, at det kan tænkes at få en væsentlig indvirkning på miljøet blandt andet i forhold til støj, grundvand, trafik etc. Der skal derfor gennemføres en miljøkonsekvensvurdering (VVM).

Økonomi

Ingen, der er tale om en myndighedsafgørelse. Omkostninger til anlæg af skybrudstunnelen, som vedrører Frederiksberg, gebyrfinansieres af Frederiksberg Kloak A/S.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
CS/NKJ

Bilag

VVM foto Skt jør sø

Udkast VVM-screening

Punkt 311: VVM-screening af kunstgræsbaner og klimatilpasningsprojekt på Jens Jessens Vej

09.00.00-G01-56-18

Resume

Der er i kommunens afsat midler til omlægning af 6 naturgræsbaner til kunstgræsbaner og etablering af et klimatilpasningsprojekt på idrætsanlægget ved Jens Jessens Vej. Som en del af projektet etableres der lysanlæg på de nordligste 3 baner. I henhold til VVM - reglerne skal anlægget forinden anlægsstart miljøscreenes i henhold til VVM - (vurdering af anlægs virkninger på miljøet) reglerne med henblik på at vurdere, om der skal udarbejdes en VVM-redegørelse. By- og Miljøudvalget skal i henhold til gældende delegerationer tage stilling til VVM-spørgsmålet.

Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Helle Sjelle, Ruben Kidde, Gunvor Wibroe og Balder Mørk Andersen) vedtog, at der ikke udarbejdes VVM-redegørelse ved etablering af kunstgræsbaner og skybrudsprojekt på Jens Jessens Vej.

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

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at der ikke udarbejdes VVM-redegørelse ved etablering af kunstgræsbaner og skybrudsprojekt på Jens Jessens Vej.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har i 2018 afsat ca. 60 mio. kr. til en omlægning af eksisterende naturgræsbaner til kunstgræsbaner med tilhørende klimatilpasningsprojekt på Jens Jessens Vej. Der etableres lysanlæg på de nordligste 3 baner. Opgraderingen og lysanlæggene skal give mulighed for, at anlæggene i højere grad end i dag kan anvendes til organiseret idræt. Klima-anlægget indgår som et projekt i kommunens skybrudsarbejde. Anlægget/projektet er omfattet af Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) af 10. maj 2017. Anlæggene er omfattet af bilag 2 pkt. 10 b; Infrastrukturprojekter, anlægsarbejder i byzonen, herunder detailcentre og parkeringspladser". Det skal derfor ved en miljøscreening (jf. lovens § 21) vurderes, om projektet med sin størrelse, art eller placering må antages at få en væsentlig indvirkning på miljøet.

Hvis dette er tilfældet skal der udarbejdes en VVM-redegørelse. I henhold til loven må anlægget ikke påbegyndes før der er truffet afgørelse om VVM-redegørelse/ikke VVM-redegørelse. Ifølge gældende delegerationer (bemyndigelser) afgøres VVM-spørgsmålet af By- og Miljøudvalget.

Projektet omfatter omlægning af 6 eksisterende naturgræs fodboldbaner til kunstgræs. På de 3 nordligste af banerne etableres der et lysanlæg med ca. 20 meter højde master. Der etableres i alt 7 master. Projektets samlede grundareal udgør 44.500 m². Som en integreret del af banerne etableres der et 24.000 m³ regnvandsbassin, der skal fungere som skybrudssikring for området. Anlægget forberedes således at det kan modtage skybrudsvand/vejevand fra området øst for boldbanerne, afgrænset af vejene Rådman Steins Allé, Hoffmeyersvej, O.V. Kjettings Allé og Jens Jessens Vej. Kunstgræsbanerne bliver desuden sænket så de ved særligt kraftige regnhændelser kan oversvømmes. Bygherren har udarbejdet en separat projektbeskrivelse der nærmere beskriver projektet. Etablering af kunstgræs og lysanlæg på de 3 nordligste baner giver mulighed for at benytte banerne mere, især i vinterperiode.

I forhold til evt. negative forhold for miljøet er det for anlæggene særligt relevant at vurdere evt. lysgener og støjforhold nærmere.

Lysforhold

Der etableres 7 stk. master på knap 20 meter. Lysanlæggene udføres med LED-projektører og leverer et lysniveau på 125 lux, som er det niveau, der ifølge DBU standarder skal være ved træning. Anlæggene kan styres automatisk (tænd/sluk). Der er foretaget lysberegninger og visuelle simuleringer af banebelysningen, som dokumenterer lysfordelingen og lysniveauet indenfor og udenfor projektarealet. Lysberegninger viser, at nærmeste nabofacade vest for anlægget påvirkes af et restlys på max 1,0 Lux. Den europæiske standard for "lys og belysning - lys ved sportsanlæg", der har status som dansk standard, angiver vejledende grænseværdier for lysspild i beboelsesområder. Lysspildet må her ikke i tætbebyggede områder overstige 10 Lux. Det fremgår af simuleringerne og beregningerne, at lyssmitten fra lysanlæggene er lavt og ikke vil generere et højere lysniveau ved naboskel, end der i dag er med gadebelysningen tændt. Der foretages sideløbende med VVM-behandlingen byggesagsbehandling af lysanlæggene. By- og Miljøområdet skal generelt, for en uddybning af

forholdene omkring lysforholdene, henviser til separat sag herom, som forelægges udvalget sideløbende med VVM-screeningen.

Støjforhold (anlæg og drift)

Anlægsarbejdet vil være omfattet af kommunens foreskrift til begrænsning af støjende og støvende bygge- og anlægsarbejder. Forskriften sætter krav til såvel arbejdstider som støjgrænser. Anlægsarbejdet vil blive gennemført i dagtimerne og efter gældende foreskrift. Generelt vil anlægsarbejdet på grund af forholdsvis god afstand til naboer, efter frederiksborgske standarder, ikke give anledning til væsentlige gener. Støj fra jordtransporter etc. som vil ske via Rådmands Steins Allé og herfra videre ud på den stærkt trafikerede Roskildevej vil være begrænsede.

Generelt vurderes det, at der vil være periodevis støj fra anlægsarbejdet, men ikke i et omfang som kræver en VVM-redegørelse.

Der er i forbindelse med VVM-screeningen foretaget vurderinger af det forventede støjniveau ved driften af anlægget. På boldbaner anfører erfaringstal, at der kan forventes et støjniveau på ca. 50 dB fra en boldbane i en afstand af 40 meter. Afstanden fra mod Rådmand Steins Allé er ca. 26 meter. Afstanden i vestlig retning (mod boliger i København) er ca. 36 meter. Jernbanen fungerer her som en støjmæssig barriere. Det betyder, at Miljøstyrelsen almindelige grænseværdier for virksomhedsstøj, som er henholdsvis 45 dB i dagtimerne og 40 dB om aftenen for områder med åben tæt/lav bebyggelse og henholdsvis 50 dB (dagtimer) og 45 dB (aftentimer) for etageejendomme risikerer at blive overskredet - især om aftenen. Det er imidlertid almindelig anerkendt, at støj fra boldbaner ikke direkte kan sammenlignes med almindelig virksomhedsstøj (industriestøj), da støjen grundlæggende har en helt anden karakter (stemmer, boldspark etc.). Der findes derfor heller ikke vejledende grænseværdier på området, som kommunen kan/skal anvende. I en rapport omkring idrætsanlægget på Kløvermarken (Rambøll 2007) anføres det, at der generelt kan accepteres højere værdier - op til 55 dB, da støjen fra idrætsaktiviteter er mindre generende end traditionel virksomhedsstøj. Støj fra boldbaner bør ifølge Miljøstyrelsen ikke reguleres ved anvendelse af traditionelle grænseværdier, men ved hensigtsmæssig indretning og drift.

Samlet betyder dette, at driften/brugen af kunstgræsbanerne og lysanlæggene på de 3 nordligste baner ikke vil medføre at støjbilledet vil opleves væsentligt forandret i forhold til hvad det er i dag.

Øvrige miljøforhold (trafik, parkering, affald, klima, grundvand, spildevand) etc.

De nærliggende veje Rådmand Steins Allé og Jens Jessens Vej har ca. 850 køretøjer i døgnet og ca. 2.000 køretøjer i døgnet. En mulighed for større anvendelse af enkelte baner, især i vinterhalvåret, vil generelt genere mere trafik og parkering i området, som dog er beskeden i forhold til den eksisterende trafik. Affald (infill etc.) ved udskiftning og vedligeholdelse bortskaffes til genbrug. Selve klimatilprojektet med mulighed for opmagnisering af 24.000 m³ skybrudsvand/vejvand, vil generelt medvirke til at aflaste kloakerne i området og sikre området ved skybrudshændelser. Der vil ikke være nedsivning til grundvandet. Spildevand fra anlægget bortskaffes (efter forsinkelse) til det eksisterende kloaksystem.

Forholdet til plan, bygge- og miljølovgivningen

Idrætsanlægget er omfattet af Lokalplan 109 som giver mulighed for anvendelse til offentlig formål, herunder idrætsaktiviteter. Ifølge lokalplanen kan der etableres forsyningsanlæg i området. Anlægget er i overensstemmelse med de mål og intentioner om klimatilpasning, som spildevandsplan 2011 anfører. Opsætning af lysanlæg kræver byggetilladelse i henhold til byggelovgivningen. I byggelovens § 6D, stk. 2 er det fastsat, at lysinstallationer ikke må være til ulempe til omgivelserne. De organiserede idrætsaktiviteter er omfattet af miljøbeskyttelsesloven § 42.

Såfremt der forekommer væsentlig støj eller anden forurening, og der kommer klager herover, kan miljømyndigheden meddele påbud med relevante krav til driften af aktiviteten m.v. I følge loven kan kommunens afgørelser efter § 42 påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Arbejdet ønskes påbegyndt 1. oktober 2018 og løber over ca. 10 mdr.

Kommunens afgørelse skal annonceres på hjemmesiden, og vil kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

By- og Miljøområdet vurdering

Beregninger og simuleringer af lysspildet viser, at naboerne ikke vil opleve væsentlige lysgener. Evt. merstøj fra de organiserede aktiviteter på kunstgræsbanerne vurderes primært at kunne være kritisk i aftentimerne, men vil generelt ikke ændre støjforholdene i området væsentligt. Evt. støjgener vil være omfattet af miljøbeskyttelsesloven § 42 og skal, hvis de efter en konkret vurdering vurderes som væsentlige, reguleres og begrænses via påbud. Øvrige gener - fra trafik etc. vurderes som begrænsede. Det er derfor By- og Miljøområdet samlede vurdering, at anlægget med sin størrelse, art og karakter ikke vil medføre en væsentlig ændret påvirkning af miljøet. Der skal derfor ikke udarbejdes en VVM-redegørelse.

Økonomi

Ingen. Der er tale om en myndighedssag. Der er i budget 2018 afsat i alt 60,4 mio. kr. til anlæg af boldbaner og skybrudsanlæg.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
CS/NKJ

Bilag

VVM skema jjv

projekt jjv

Punkt 312: Jens Jessens Vej 22A, Etablering af lysmaster i forbindelse med nye kunstgræsbaner og skybrudsprojekt

02.34.02-P19-98-18

Resume

By- og Miljøområdet har modtaget ansøgning om etablering af 7 lysmaster til belysning af nye kunstgræsbaner på Jens Jessens Vej. Ved omlægning fra naturgræs til kunstgræs er der mulighed for at benytte banerne hele året, og for at kunne benytte banerne eftermiddag og aften i vinterhalvåret, er der behov for banebelysning. Kunstgræsbanerne etableres som en del af et skybrudsprojekt.

Der er ved høringen indkommet indsigelser, der gør, at sagen skal forelægges udvalget.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at meddele byggetilladelse til opførelse af 7 nye lysmaster med en højde på 20 m og med et belysningsanlæg på 125 lux på betingelse af, at brugen af anlægget begrænses til klokken 22 på hverdage samt under forudsætning af, at anlægget ikke kræver udarbejdelse af VVM redegørelse. Sag om VVM redegørelse er behandlet som sagen forinden på dagens dagsorden.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at der meddeles byggetilladelse til opførelse af 7 nye lysmaster med en højde på 20 m og med et belysningsanlæg på 125 lux, på betingelse af, at brugen af anlægget begrænses til klokken 22 på hverdage, samt under forudsætning af, at anlægget ikke kræver udarbejdelse af VVM redegørelse. Sag om VVM redegørelse er behandlet som sagen forinden på dagens dagsorden.

Sagsfremstilling

Som en del af Frederiksberg Kommunes skybrudsplaner er området omkring Frederiksberg Hallerne på Jens Jessens Vej et indsatsområde.

Frederiksberg Kommune og Frederiksberg Forsyning finansierer i fællesskab en løsning, som omfatter etablering af forsinkelsesbassin på en del af banearealet syd for KB -Hallene.

Der er på nuværende tidspunkt 11 fodboldbaner, hvoraf 5 er udført i kunstgræs og har banebelysning. De 5 kunstgræsbaner er etableret i perioden 1997 - 2012. Den eksisterende banebelysning på bane 1-3 nord for de nye baner består af master med en højde på op til 28 meter. På bane 4-5, som ligger nærmest Jens Jessens Vej, er masterne 18 meter høje.

Det nye projekt indebærer, at der etableres kunstgræs på de resterende 6 baner. Der etableres en lav mur omkring de nye kunstgræsbaner, således at banerne kan fungere som regnvandsbassin i forbindelse med skybrud. Murens højde varierer på grund af terrænet, og vil højst være på 0,5 meter.

Da kunstgræsbanerne kan anvendes hele året, søges der om tilladelse til at opstille lysmaster til belysning af 3 af de nye kunstgræsbaner.

Ansøgningen omfatter opstilling af 7 master med en højde på 20 meter. Banebelysningen etableres med LED lys, som er en mere energirigtig løsning og bedre kan reguleres end traditionel banelysning. Armaturerne er mere lukkede end de eksisterende og forsynet med linser, der begrænser udbredelse af restlys udenfor banen.

Belysningsniveauet er på 125 lux. Restlyset er beregnet til maksimalt 1 lux på nærmeste nabofacade.

Der søges om tilladelse til at anvende banebelysning til klokken 22 på hverdage som for de eksisterende baner.

Regelgrundlag

Området er omfattet af lokalplan 109, som udlægger området til offentlige formål i form af idrætsanlæg og dertil knyttede funktioner.

Lysmasterne er en konstruktion, som er omfattet af byggeloven og kræver byggetilladelse.

I byggeloven er det fastsat, at lysinstallationer ikke må være til ulempe eller virke skæmmende i forhold til omgivelserne.

Selve skybrudsanlægget kan etableres uden lokalplan.

Partshøring

By- og Miljøområdet har udført partshøring af beboere syd og vest for fodboldbanerne. Syd for banerne ligger etageboligbebyggelse ud til Rådmand Steins Alle, her er der sendt partshøring ud til ejere, beboere mv. af 170 boliger. Vest for banerne ligger et villakvarter i Valby, her er sendt partshøring ud til 18 boliger.

Der er indgået 6 høringssvar, 3 fra beboere vest for banerne og 3 fra beboere syd for banerne.

Høringssvarene omfatter gener fra lys og støj, samt at skybrudsanlægget ikke er medtaget i Frederiksberg Kommunes spildevandsplan 2011-2022.

Indsigelserne kan opdeles som følger

1. Der er allerede gener fra den eksisterende belysning, hvorfor der gøres indsigelse mod etablering af belysning på flere baner.
2. I diset vejr oplyses hele himlen.
3. Lyset er ofte tændt efter klokken 22.
4. Der bør gennemføres lysberegninger i en højde svarende til de omkringliggende bygninger.
5. Støjgenerne øges, når banerne bruges mere.
6. Skybrudsanlægget kan ikke etableres før der er vedtaget en ny spildevandsplan, der omfatter anlægget
7. Etablering af yderligere belysning kan betyde forringelse af ejendomsværdi

Der er udarbejdet et skema over indsigelserne, som er vedlagt som bilag.

By- og Miljørådets vurdering

Den øgede brug af banerne om aftenen kan medføre øget støj. Det er dog By- og Miljørådets vurdering, at der på grund af afstanden fra banerne til nærmeste beboelse og på grund af den eksisterende jernbane, ikke vil være tale om en væsentlig støjulempe for de omboende.

By- og Miljøområdet vurderer, at der i ansøgningsmaterialet er redegjort for, at den belastning som projektet påfører omgivelserne, ikke kan siges at udgøre en ulempe i byggelovens forstand. Beregningerne af restlyst fra lamperne viser, at niveauet er så lavt, at der ikke er tale om en væsentlig gene for de omkringboende.

Der er endvidere søgt om tilladelse til kun at have belysningen tændt til klokken 22 på hverdage, hvilket svarer til den tilladelse, der er givet på de eksisterende baner. Tidsperioden og anvendelsen vil kunne reduceres yderligere via påbud, hvis der efterfølgende kommer væsentlige klager.

Der er modtaget to klager over belysningen fra bane 4 og 5 i 2013/14. Klagen resulterede i tilretning af lyskilderne. Efterfølgende er der ikke modtaget klager over banebelysningen.

På Frederiksberg Stadion er der i 2014 opsat 4 stk lysmaster med en højde på 27 meter. Der må være lys på banen til klokken 21.30 med en styrke på 125 lux. 10 gange årligt dog på 250 lux. Der er ikke indgået klager over belysningen på denne bane.

Økonomi

Økonomien vedrørende etablering af lysmaster er håndteret i forbindelse med skybrudsprojekt og etablering af 6 kunstgræsbaner på Jens Jessens Vej.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
PBM/VS

Bilag

Indsendelse: 1, Byggeandragende skybrud og kunstgræs jjv.pdf

Notat om belysninger og master

Visualisering af boldbaner set fra Rådmand Steins Alle

Høringssvar nr. 1, Torben Jensen

Høringssvar nr. 2, Søren Sigurd Barret

Høringssvar nr. 3, M. Sepstrup

Høringssvar nr. 4, Niels Bent Johansen

Partshøringssvar nr. 5 Lennart Kofoed

partshøringssvar nr. 6 Annemarie Vibeke Andersen

Revideret Ansøgers kommentering af høringssvar

Skema over indsigelser - Lysmaster Jens Jessens Vej 22A

Punkt 313: Affaldsgebyrer 2019

07.00.00-G01-10-17

Resume

Kommunen skal årligt fastsætte gebyrer på affaldsområdet. Der fremlægges på den baggrund forslag til gebyrer for 2019. Gebyrerne foreslås fastholdt uændret bortset fra erhvervsvirksomheders benyttelse af genbrugsstation, hvilke foreslås reguleret i overensstemmelse med indstilling fra Amager Ressourcecenter.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at affaldsgebyrer for 2019 fastsættes i overensstemmelse med vedlagte gebyrblad.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at affaldsgebyrer for 2019 fastsættes i overensstemmelse med vedlagte gebyrblad.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen skal fastsætte affaldsgebyrerne for 2019.

Af udkast til gebyrblad jf. bilag 1 fremgår forslaget til gebyrer for de enkelte ordninger i 2019. De foreslåede ændringer i forhold til de nuværende gebyrer vedrører alene gebyrer for erhvervsvirksomheders benyttelse af genbrugsstation. Her har Amager Ressourcecenter, der driver genbrugsstationer i ejerkommunerne, indstillet, at der sker regulering. Mest markant ændres abonnementet for kassevogne fra 9.200 kr. til 10.900 kr. om året, ekskl. moms. Ændringerne har baggrund i en brugerundersøgelse, der viser, at der er grundlag for blandt andet den foreslåede regulering vedrørende abonnementsbetaling for kassevogne, som kommer med større mængder end de andre biltyper.

For kommunens institutioner m.v. opkræves der en genbrugstakst for deltagelse i ordninger for genanvendeligt affald m.v. Taksten, som er arealafhængig, fastholdes uændret.

By- og Miljøområdets vurdering

De foreslåede ændringer, som alene vedrører erhvervsvirksomheders brug af genbrugsstationer, vurderes at afspejle den konstaterede benyttelse jf. ARC's brugerundersøgelse. Der vurderes i øvrigt ikke at være behov for justering af gebyrerne.

Økonomi

Idet reguleringer af gebyrerne kun vedrører erhvervsvirksomheders benyttelse af genbrugsstationer har sagen kun betydning for de virksomheder, der bruger genbrugsstationerne i ARC's ejerkommuner. Den konkrete betydning er helt afhængig af den enkelte virksomheds benyttelse af ordningen, herunder om det vælges at betale pr. gang eller der købes et årsabonnement.

De ændrede gebyrer vedrørende benyttelse af genbrugsstationer opkræves af ARC direkte hos de enkelte virksomheder, hvilket betyder, at affaldsområdets mellemværende med kommunen ikke påvirkes.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K.
CS/ON

Bilag

Gebyrblad 2019 - udkast

Gebyr for erhvervsadgang til genbrugsstationer 2019

Punkt 314: Forslag til støjhandlingsplan (vejstøj) 2018-2023

09.11.00-G01-3-18

Resume

Frederiksberg Kommune skal i 2018 i henhold til støjbekendtgørelse udarbejde en ny 5-årig støjhandlingsplan for vejstøj. Handlingsplanen skal være baseret på den i 2017 opgjorte støjkortlægning og indeholde de mål og indsatser kommunen har til bekæmpelse af vejstøj. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til om Forslag til Støjhandlingsplan for vejstøj 2018-2023 skal godkendes og sendes i 8 ugers offentlig høring.

Beslutning

By-og Miljøudvalget indstiller, at forslag til Støjhandlingsplan for vejstøj 2018-2023 godkendes og sendes i 8 ugers offentlig høring.

Indstilling

By-og Miljøområdet indstiller, at forslag til Støjhandlingsplan for vejstøj 2018-2023 godkendes og sendes i 8 ugers offentlig høring, idet målsætning om at ingen boliger er stærkt støjbelastet i 2025 indarbejdes.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 13. august 2018 sagen efter drøftelse. By- og Miljøområdet skal til de på mødet faldne bemærkninger anføre følgende:

"I beskrivelsen af kommunens langsigtede målsætninger (side 5) udelades ordene ”over en 25 års periode”, idet der ønskes en hurtige realiseringstakt"

Forslag til Støjhandlingsplan 2018-2023 indeholder ligesom den gældende Støjhandlingsplan langsigtede målsætninger for reduktion af støjbelastningen fra trafikken. Den eksisterende Støjhandlingsplans mål (30 år) er videreført i forslaget som et nu 25 års mål. Realiseringen af det foreslåede langsigtede mål "antallet af boliger belastet af et støjniveau over den vejledende grænseværdi på 58 dB reduceres markant, og at ingen boliger udsættes for en støjbelastning over 68dB", vil kræve en dramatisk reduktion af støjniveauet fra trafikken på i størrelsesorden 6-10 dB i forhold til i dag, hvilket kun kan nås ved systematisk anvendelse af helt nye og støjsvage transportformer - f.eks. elkøretøjer kombineret med støjsvage belægninger, støjreducerende dæk mv. Målets realisering afhænger således, efter By- og Miljørådets vurdering, af hvor hurtigt man tror, at den grønne transportomstilling realistisk set er slået fuldt igennem i Danmark og på Frederiksberg. Formuleringen 25 år kan således efter By- og Miljørådets vurdering udelades. By- og Miljøområdet skal iøvrigt, for så vidt angår ønsket om en hurtigere realiseringstakt, henvise til nedenstående.

Målsætningerne for udendørs støjbelastning ændres til ”antallet af boliger belastet af et støjniveau over den vejledende grænseværdi på 58 dB reduceres med mindst 50% senest i 2025, og at ingen boliger udsættes for en støjbelastning over 68 dB i 2022”.

Støjkortlægningen 2017 viser, at ca. 20.400 boliger, svarende til ca. 37 % af boligerne på Frederiksberg er belastet af et støjniveau over den vejledende grænseværdi på 58 dB. Ca. 1.850 (3,4%) boliger er belastet af et støjniveau over 68 dB. En bolig defineres som støjbelastet, hvis den - beregnet udenpå facaden - udsættes for en støjbelastning over den vejledende grænseværdi, og som stærkt støjbelastet, hvis den udsættes for en støjbelastning over 68 dB. Det vil, da støjbelastningen opgøres udenpå facaden, efter By- og Miljørådets vurdering, ikke være teknisk muligt allerede i 2025/2022 at reducere støjbelastningen med de foreslåede niveauer, da reduktionen primært vil skulle ske ved kilden. F.eks. vil en støjreduktion på 6-10 dB være nødvendigt for at opfylde det foreslåede mål for de ca. 1.850 stærkt støjbelastede boliger. For at opfylde dette vil f.eks. 75- 90 % af trafikken, med den eksisterende støjende bilteknologi, helt ville skulle fjernes fra de overordnede trafikveje. Det vil med de eksisterende gennemsnitlige levealder for fossile køretøjer - f.eks. personbiler knap 16 år i i dag - realistisk kræve betydeligt længere tid end 2022/2025, før at "den grønne transportomstilling" støjmessigt vil have væsentlig effekt. Til sammenligning kan det nævnes at Københavns Kommune arbejder med et specifikt mål i 2025 om en 20 % reduktion af de stærkt støjreducerende boliger, hvilket efter By- og Miljørådets opfattelse, hvis man ønsker at fastsætte et specifikt mål, må anses for mere realistisk.

"Indførelse af hastighedsbegrænsning på 40 km/t på alle sideveje op til de største hovedveje, om nødvendigt ved anvendelse af hastighedsdæmpende foranstaltninger. Veje op til skoler prioriteres først."

Nedsættelse af hastigheden vil som udgangspunkt have positiv effekt på støjniveauet fra vejtrafikken, og kan under idelle forhold give ca. 1,5 dB pr. 10 km/t reduktion. Men faktum er, at der på Frederiksberg typisk ikke køres særligt stærkt på kommunens veje, og slet ikke på de mindre veje, hvor vejprofilet typisk er præget af parkerede biler i begge sider, og det ikke er muligt at køre særligt stærkt.

Gennem mange år er der løbende udført trafiktællinger på kommunens veje, både systematisk på udvalgte lokaliteter og ad hoc på andre på baggrund af borgerhenvendelser og andre ønsker. Et udtræk af data fra den database, hvor alle

kommunens trafikmålinger ligger, viser, at den typiske gennemsnitshastighed på en frederiksbjergsk lokalvej ligger i størrelsesordenen 35 km/t. Indførelse af en 40 km hastighedsbegrænsning kan derfor ikke forventes at give en positiv effekt på støjniveauet. Endelig skal det bemærkes, at indførelse af 40 km hastighedsbegrænsninger skal godkendes af politiet, og på baggrund af de tilbagemeldinger forvaltningen har fået på nyligt fremsendte ansøgninger om indførelse af lokale hastighedsbegrænsninger, kan det ikke forventes, at der vil blive givet tilladelse hertil. Afslagene er begrundet i, at der de pågældende steder ikke har været hastighedsrelaterede uheld eller ligger ældreinstitutioner, skoler, børnehaver og lignende institutioner for børn. Det vil være de færreste lokalveje, der kan leve op til disse forudsætninger.

Etablering af hastighedsdæmpende bump kan få en negativ påvirkning på støjniveauet, da der kan forekomme støj ved passage af bumpet, ligesom der kan være støj fra henholdsvis nedbremsning og efterfølgende acceleration. Så den samlede vurdering af indførelse af 40 km hastighedsbegrænsning på lokalveje med f.eks. bump vil efter By- og Miljørådets vurdering være, at der i praksis opnås et støjniveau svarende til det nuværende.

Sammenfatning/anbefaling.

Det er By- og Miljørådets vurdering, at formuleringen "over en 25 års periode" i de langsigtede målsætninger (side 5) med fordel kan udgå.

Det er forvaltningens vurdering, at det alene af tekniske årsager, da støjbelastningen officielt opgøres udenpå facaden af boligen, ikke er realistisk at fastsætte et mål om "at antallet af boliger belastet af et støjniveau over den vejledende grænseværdi på 58 dB reduceres med mindst 50% senest i 2025, og at ingen boliger udsættes for en støjbelastning over 68 dB i 2022". Det forslås i stedet, at der fastsættes et specifikt mål om en 20 % reduktion af de stærkt støjbelastede boliger (målt udenpå facaden) i 2025. Derudover foreslås det, jf. budgetaftalen 2019, at der anføres en målformulering om støjbeskyttelse (blandt andet via støjpartnerskaber) af alle stærkt støjbelastede boliger over 68 dB senest i 2025.

Det er By- og Miljørådets vurdering, "at Indførelse af hastighedsbegrænsning på 40 km/t på alle sideveje op til de største hovedveje, om nødvendigt ved anvendelse af hastighedsdæmpende foranstaltninger samt at veje op til skoler prioriteres først.", ikke pga. de i praktisk lave hastigheder på Frederiksberg, vil have støjmessig effekt.

Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte sagen på mødet den 4. juni 2018. By- og Miljørådet skal i relation den foreslåede indsats om brug af støjsvage dæk ved indkøb af nye køretøjer og ved udskiftning af dæk i almindelighed anføre følgende: Forslaget (jf. side 13 og 17) omfatter krav til nye dæk, som lever op til EU's fremtidige grænseværdier på 72 dB (svarende til mærket med 2 lydbølger på dæksiden). Kravet vil være gældende for kommunens ca. 200 køretøjer. Den støjmessige effekt ved brug af støjsvage dæk vurderes generelt som beskeden på grund af de kommunale køretøjers relative lave andel af den samlede køretøjsbestand og de generelt lave hastigheder på Frederiksberg. Den foreslåede indsats skal således primært ses som et signal om, at der indtænkes støjreducerende tiltag alle steder hvor det er muligt. En yderligere skærpelse af kravene til dækkenes støjudslip (f.eks. så de skal overholde EU's skarpeste krav svarende til 1 lydbølge) vurderes at kunne være problematisk i forhold til øvrige dækmæssige parametre, f.eks. sikkerhedsforhold (ved glatføre), samtidig med at det vil være økonomisk omkostningskrævende for kommunen. En skærpelse (til 1 lydbølge) vil ikke støjmessigt give nævneværdigt yderligere effekt.

Frederiksberg Kommune skal ifølge støjbekendtgørelsen udarbejde en ny 5-årig støjhandlingsplan i 2018 omfattende støj fra de kommunale veje. Til brug for støjhandlingsplanen er der i 2017 udarbejdet en ny støjkortlægning. Kortlægningen viser, at ca. 20.400 boliger (mod 24.000 i 2012) af kommunens boliger er belastet af et støjniveau over 58 dB (Lden) (beregnet ved husfacaden), som er den vejledende grænseværdi. Ca. 1.860 boliger (mod ca. 5.200 boliger i 2012) er belastet af et støjniveau over 68 dB (Lden), hvilket betyder, at boligen karakteriseres som særligt støjbelastet. De støjbelastede boliger findes overvejende langs trafikvejene. Ca. 15.700 (mod ca. 18.300 i 2012) er belastet af et natstøjniveau over 52 dB (Lnight). Der findes pt. ikke grænseværdier for natstøj. Støjkortlægningen er nærmere specificeret og indarbejdet i Støjhandlingsplanen. Den positive udvikling i støjbelastningen skyldes blandt andet udlægning af støjreducerende asfalt, konstaterede hastighedsnedsættelser samt at bidraget fra Københavns Kommune og Vejdirektoratet (Bispengbuen) er reduceret. Et mere præcist datagrundlag vurderes, af rådgiverfirmaet SWECO, også at spille en rolle.

Støjhandlingsplanen 2018-2023 bygger videre på den eksisterende Støjhandlingsplan 2013-2018,

<https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/2017-01/stoejhandlingsplan20132018.pdf>

De betyder, at de langsigtede mål i den eksisterende plan fastholdes (nu formuleret som 25 årig mod tidligere 30 årig) ligesom alle de centrale indsatser videreføres. En nyt kapitel omkring bæredygtig mobilitet er anført, som samler indsatserne omkring bæredygtig mobiltet som de er beskrevet i Kommuneplan 2017, Trafik- og mobilitetsplan 2018 og Bæredygtighedsplan for miljøet (2018-2021) - som pt. behandles i By- og Miljøudvalget.

Støjhandlingsplanen fastsætter følgende langsigtede mål for reduktion af støjen over en 25 års periode (indarbejdet i Kommuneplan 2017):

Udendørs støjbelastning: Frederiksberg Kommune har som mål, at antallet af boliger belastet af et støjniveau over den vejledende grænseværdi på 58 dB reduceres markant, og at ingen bolig udsættes for en støjbelastning over 68 dB.

Indendørs støjbelastning: Det er kommunens mål, at ingen boliger er belastet af et støjniveau fra trafikken over den vejledende (internt i boligen) grænseværdi på 33 dB. Realiseringen af de langsigtede mål vil kræve helt nye

transportformer, hvilket harmoniserer med Frederiksbergs og Danmarks langsigtede mål om overgang til det fossilfrie samfund, herunder overgang til brug af miljøvenlige (støjsvage) transportformer som f.eks. elkøretøjer.

De langsigtede mål er konkretiseret i strategier samt forslag til mål og indsatser for den kommende 5 års periode. Der foreslås følgende specifikke mål:

At alle trafikveje forsat har støjreducerende asfalt (pt. har alle trafikveje, bortset fra enkelte kommende klimaveje støjsvag asfalt).

At alle nye boliger (ca. 135 opføres årligt) samt tilknyttede udearealer er støjbeskyttet. Dette sker løbende via fastsættelse af støjvilkår i lokalplaner og byggetilladelser.

At mindst 100 stærkt støjbelastede boliger over 68 dB støjbeskyttes via indgåelse af nye støjpartnerskaber (hidtil er ca. 293 boliger siden 2007 støjbeskyttet via støjpartnerskabsordningen).

At alle nye og ombyggede støjbelastede kommunale institutioner støjbeskyttes (pt. er alle eksisterende særligt støjbelastede institutioner støjbeskyttet via selvstændig indsats).

At der er udpeges yderligere relevante stilleområder (pt. er følgende områder områder udpeget i Kommuneplan 2017: Frederiksberg Have, Søndermarken, Solbjerg Park Kirkegård, Frederiksberg Ældre Kirkegård, Landbohøjskolens Have, Grøndalsengen - herunder mindre del af 5. juni Plads, samt dele af Den Grønne sti (strækningen mellem Peter Bangs Vej og Roskildevej)).

I planforslag 2018-2023 foreslås følgende nye områder overvejet til udpegelse; Søfrontsparken (lommeparken ved Skt. Jørgens Sø), Stien helt i vest langs banen mellem Roskildevej og Peter Bangs Vej (Kærlighedsstien). Derudover foreslås af støjmæssige hensyn en mindre justering i den allerede udpegede strækning på den grønne sti (Peter Bangs Vej - Roskildevej), således at den stopper lidt tidligere ud for Roskildevej.

Udpegnings af 2 mulige nye stilleområder følger de samme principper som de hidtidigt udpegede områder. Det vil generelt sige, at en stor del af et udpeget stilleområde ikke er belastet af et støjniveau over 45 dB, samt at området har en betydelig offentlig rekreativ værdi. Der skal være fri offentlig adgang til området. Udpegnings af et stilleområde er ikke til hinder for, at der foregår rekreative aktiviteter såsom boldspil, motionsaktiviteter, lejlighedsvisse koncerter etc. Området skal optages i kommuneplanen som stilleområde, og kommunen skal i den fremtidige byplanlægning arbejde for, at området forbliver stille. Dette betyder også, at en række områder, såsom f.eks. Lindevangsparken ikke er medtaget i forslaget (pga. trafikforhold og støjniveau). Det skal understreges, at planen ikke er til hinder for, at kommunen løbende kan arbejde for at udvikle og udpege yderligere stilleområder end de i forslaget foreslåede. De foreslåede områder er bare dem, som jf. kriterier, synes oplagte nu.

Der opsættes som noget nyt et mål om at alle kommunens køretøjer senest i 2023 skal have støjreducerende dæk, hvilket er en EU-mærkningsordning for støjsvage dæk muliggør.

Indsatserne er konkretiseret og udbygget i temaerne: Bæredygtig mobilitet, Reduktion af støjbidrag fra vejtrafik, Stilleområder og byrum, Nattestøj og sundhed, Støjpartnerskaber, Institutioner, Øvrige indsatser- kommunikation (information) mv.

Derudover indeholder planen et bilag med specifikke opgørelser over støjbelastningen, beskrivelse af støjområder, grænseværdier m.v. i overensstemmelse med reglerne i støjbekendtgørelsen. Øvrige myndigheders (Banedanmark, Vejdirektoratet (Bispengbuen), Metroen) støjkortlægning samt deres evt. støjhandlingsplaner er kort opsummeret i planen.

Ifølge støjbekendtgørelsen skal planen sendes i en 8 uger lovpligtig høring. I henhold til overholdelsen af tidsfrister i støjbekendtgørelsen for færdiggørelsen af planen skal By- og Miljøområdet anbefale, at dette snarest iværksættes.

By- og Miljørådets vurdering:

By- og Miljøområdet vurderer, at udarbejdelsen af den lovpligtige 5-årig støjhandlingsplan for vejstøj med planen er opfyldt. Derudover understøtter planen kommunens overordnede visioner og målsætninger - særligt visionen "Livskvalitet i hverdagen". Planen vil således medvirke til, at den sundhedsskadelige støj forsat reduceres til gavn for borgerne og brugerne af byen.

Økonomi

Planen forventes ikke at medføre nye udgifter. Der er i budget 2018 og overslagsårerne afsat en gennemsnitlig pulje på 0,4 mio. kr. årligt til indgåelse af støjpartnerskaber. Der er i budget 2018 og overslagsårerne afsat en slidlagspulje på 8 mio. kr., hvor udgifterne til støjreducerende asfalt indgår. Udgifter til f.eks. støjreducerende tiltag i byfornyelsen og lokalplanlægningen indgår allerede idag som et standardvilkår og forventes ikke at medføre nye udgifter. Obligatorisk anvendelse af støjsvage dæk på kommunale køretøjer, som også indgår som et EU-krav til konstruktørerne, forventes ikke at medføre ekstraomkostninger for kommunen. Der er ikke udgifter forbundet med udpegnings af nye stilleområder.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K
CS/NKJ

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 13. august 2018, pkt. 255:
By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 13. august 2018, pkt. 255:
By-og Miljøområdet indstiller,
at forslag til Støjhandlingsplan for vejstøj 2018-2023 godkendes og sendes i 8 ugers offentlig høring.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 4. juni 2018, pkt. 229:
By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

Indstilling 4. juni 2018, pkt. 229:
By-og Miljøområdet indstiller,
at forslag til Støjhandlingsplan for vejstøj 2018-2023 godkendes og sendes i 8 ugers offentlig høring.

Bilag

Støjhandlingsplan 2018-2023 FK

Punkt 315: Mindre omdisponering og nye skilte i Nordre Fasanvej Kvarteret

01.11.20-P20-16-17

Resume

Med denne sag skal der tages stilling til en omdisponering i Nordre Fasanvej Kvarteret Syd primært med henblik på øge opholdsmulighederne og cykelparkeringen på Kronprinsesse Sofies Vej samt opsætte nye vejnavneskilte med historiske beskrivelser. Endelig søges de sidste bevillinger til Områdefornyelse Nordre Fasanvej Kvarteret.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at omdisponeringen godkendes,
2. at skilteprojektet og prioritering heraf godkendes,
3. at der anlægsbevilges 509 t. kr. i udgifter og 109 t. kr. i indtægter til Nordre Fasanvej Kvarteret Nord, finansieret af de afsatte rådighedsbeløb i 2018 til formålet,
4. at der anlægsbevilges 192 t. kr. i udgifter og 64 t. kr. i indtægter til Nordre Fasanvej Kvarteret Syd, finansieret af de afsatte rådighedsbeløb i 2018 til formålet.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at omdisponeringen godkendes,
2. at skilteprojektet og prioritering heraf godkendes,
3. at der anlægsbevilges 509 t. kr. i udgifter og 109 t. kr. i indtægter til Nordre Fasanvej Kvarteret Nord, finansieret af de afsatte rådighedsbeløb i 2018 til formålet,
4. at der anlægsbevilges 192 t. kr. i udgifter og 64 t. kr. i indtægter til Nordre Fasanvej Kvarteret Syd, finansieret af de afsatte rådighedsbeløb i 2018 til formålet.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget godkendte omdisponeringen den 20. august 2018. Sidenhen er der kommet nye oplysninger frem, som gør, at sagen er trukket fra magistraten. Den gamle sag erstattes af denne.

Arrangementet den 9. juni 2018 under Bispeengbuen markerede afslutningen af de udadvendte aktiviteter i Områdefornyelse Nordre Fasanvej Kvarteret. Der pågår dog stadig anlægsprojekter, og områdefornyelsen er derfor ikke formelt afsluttet, ligesom de sidste midler ikke er bevilget. Af anlægsprojekter kan nævnes løftet af Kronprinsesse Sofies Vej og Holger Danskes Vej samt sammenhængen mellem det nye byggeri på Mariendalsvej og Stjernen.

Behovet for at omdisponere i Nordre Fasanvej Kvarteret Syd skal ses i lyset af flere elementer. Dels er der mindreforbrug på temaerne Mødesteder og Unges hverdag. Projektet for Udearealerne ved Mariendalshallen blevet billigere end forventet. Dels er det blevet tydeligt, at ekstra midler til Kronprinsesse Sofies Vej vil få projektet til at hænge endnu bedre sammen, samt sikre at projektet giver det tiltrængte løft. Projektet på Kronprinsesse Sofies Vej handler om tryghed, begrønning, ophold samt klimahåndtering. De ekstra midler betyder flere opholdsmuligheder i form af flere bænke, som er stærkt efterspurgt af borgerne. Det vil betyde, at det grønne præg på strækningen sikres. Ikke mindst vil det betyde bedre og mere cykelparkering, som er en udfordring.

Dels har arbejdet med gennemgang af kommunens veje og status heraf vist, at der var en tegnefejl på matrikelkortet. Dette betyder, at hele passagen mellem Godthåbsvej og Holger Danskes Vej faktisk er offentligt areal, og ikke delvist privat. Derfor er der behov for, at passageprojektet tilføres ekstra midler, da det ikke kan forventes, at de private grundejere fortsat vil betale for anlæg. Dels har Kvartergruppen, som er en følgegruppe af lokale interessenter og aktører, der har fulgt områdefornyelsen fra begyndelsen af, længe gerne villet have det historiske mere frem. Da Lys under Buen blev billigere end indledningsvist disponeret, er der midler til overs. Disse foreslås anvendt til at skifte vejskilte ud, således navnet suppleres med kort historisk karakteristik af navnet. Dette medvirker til at tydeliggøre historien i kvarteret.

Førsteprioriteten vil være vejene:

- Kronprinsesse Sofies Vej
- Dronning Olgas Vej
- Kong Georgs Vej
- Prins Constatins Vej
- Nitivej

- Ane Katrines Vej
- Mariendalsvej

Da der ikke er indhentet priser endnu, og økonomien for etablering af skilte er baseret på et kvalificeret overslag, haves det præcise økonomiske overblik ikke. På den baggrund vil nedenstående anden prioritet blive gennemført, såfremt midlerne rækker til det.

- Holger Danskes Vej
- Munkensvej
- Priorvej
- Bispeengen

Alle ovennævnte projekter, der foreslås tilført ekstra midler, er under temaet Tryk færdigen. Bevillingerne søges også til dette tema.

Endelig er der et element af projektstyring i omdisponeringen. Områdefornyelse Nordre Fasanvej Kvarteret er teknisk set delt i to områdefornyelser – Nord og Syd – med hver sin økonomi. I Syd er afsat 4 mio. kr. til temaet Fundraising, kommunikation, koordinering, facilitering mv. ud af de i alt 22,5 mio. kr. (i forhold til 18 mio. kr. i Nord). Det er således en større økonomi og dermed større projekter at håndtere. Endvidere er projektet om sammenhæng mellem nybyggeriet på Mariendalsvej og Stjernen lokaliseret i Syd, som først afsluttes i 2019. Dette er årsagen til, at det samlede forbrug i dette tema estimeres til at blive 4,6 mio. kr.

Altså foreslås temaerne Mødesteder og Unges hverdag nedskrevet, mens temaerne Tryk færdigen og Fundraising, kommunikation mm. tilføres midler. De færre midler til Mødesteder og Unges hverdag medfører ikke ændringer eller reduktion af projekter. Dertil kan det siges, at projekterne på Kronprinsesse Sofies Vej og passagen også indeholder mindre mødesteder. Den samlede ramme overholdes.

By- og Miljøområdet vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at omdisponeringen i Syd er nødvendig for på kvalificeret vis at styre Nordre Fasanvej Kvarteret Syd det sidste stykke, inden det lukker ned i foråret 2019. Desuden medfører omdisponeringen ikke ændringer eller besparelser i hverken eksisterende eller planlagte projekter. Endvidere vurderes det, at tilførslen af ekstra midler til Kronprinsesse Sofies Vej betyder, at nogle store beboerønsker imødekommes i form af øget begrønning, flere bænke og cykelparkeringspladser. Skilteprojektet vil medvirke til at imødekomme kvartergruppens ønske om at tydeliggøre kvarterets særlige historie. Endelig vurderes det, at tilførslen af ekstramidler til passagen er nødvendig for, at passagen etableres.

Økonomi

Nordre Fasanvej Kvarteret Nord lukkes i 2018, mens Nordre Fasanvej Kvarteret Syd lukker i foråret 2019, da projektet om at skabe sammenhæng mellem nybyggeriet på Mariendalsvej og Stjernen er afhængig af netop nybyggeriet, som først afsluttes i 2019.

Omdisponering af Nordre Fasanvej Kvarteret Syd

TEMA	VEDTAGET	FORESLÅET ÆNDRING	NY DISPONERING
Programudarbejdelse	300.000		300.000
Tryk færdigen	6.975.000	+ 725.000	7.700.000
Klima og samling om det grønne	2.300.000		2.300.000
Mødesteder - nye muligheder for aktivitet og ophold	6.200.000	- 1.050.000	5.150.000
Unges hverdag	1.700.000	- 275.000	1.425.000
Lokale erhverv og iværksætterkultur	1.000.000		1.000.000
Boligmiljø	25.000		25.000
Fundraising, kommunikation, koordinering, facilitering mv.	4.000.000	+ 600.000	4.600.000

TOTAL	22.500.000	0	22.500.000
-------	------------	---	------------

Bevilling

Projektet Kronprinsesse Sofies Vej og et eventuelt skilteprojekt hører under temaet Tryk færden i både Nordre Fasanvej Kvarteret Nord og Syd.

I Nord er bevilget 17,491 mio. kr., og der er således 0,509 mio. kr. tilbage af rådighedsbeløbet. I Syd er 22,308 mio. kr., og der er således 0,192 mio. kr. tilbage af rådighedsbeløbet.

Disse søges hermed bevilget til en merbevilling til Kronprinsesse Sofies Vej, Passagen mellem Godthåbsvej og Holger Danskes Vej samt skilteprojekt sammen med en indtægtsbevilling på henholdsvis 170.000 kr. i Nord og 64.000 kr. i Syd. Etablering af vejnavneskilte med historisk tekst anslås at koste henholdsvis 210.000 kr. i Nord og 150.000 i Syd for både første- og andenprioritet.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M og K
JD/BHW

Punkt 316: Udskiftning af vejbelysning - anlægsbevilling vedrørende fremrykkede midler fra 2019 til 2018

05.01.12-G01-1-18

Resume

Ved behandlingen af 1. forventede regnskab på mødet i kommunalbestyrelsen den 24. april 2018, blev det samtidigt besluttet at fremrykke anlægsmidler fra 2019 til 2018, herunder midler fra puljen til udskiftning af vejbelysningen. Samlet er der tale om 1.994.000 kr. I sagen fremlægges forslag til disponering af midlerne og endvidere søges om anlægsbevilling på det fremrykkede beløb.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at forslaget til disponering af midlerne godkendes,
2. at der meddeles anlægsbevilling på i alt 1.994.000 kr. finansieret af det fremrykkede rådighedsbeløb i 2018.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at forslaget til disponering af midlerne godkendes,
2. at der meddeles anlægsbevilling på i alt 1.994.000 kr. finansieret af det fremrykkede rådighedsbeløb i 2018.

Sagsfremstilling

På mødet den 16. april 2018 godkendte By- og Miljøudvalget forvaltningens forslag til disponering af dette års midler til udskiftning af vejbelysningen. Budgettet for 2018 var oprindeligt på 4 mio. kr., men med en fremrykning af 1,5 mio. kr. fra 2018 til 2017, er budgettet i 2018 reduceret til 2,5 mio. kr. Dertil kommer et overført merforbrug fra 2017 på 6.000 kr. dvs. en samlet pulje på 2,494 mio. kr.

Med beslutningen om i år at fremrykke 2 mio. kr. fra 2019 til 2018, opnås et samlet budget til udskiftning af vejbelysningen i 2018 på 4,494 mio. kr.

Udskiftningen af vejbelysningen disponeres i forhold til den oprindelige strategi, hvor de mest energitunge lyskilder udskiftes først.

By- og Miljøområdet vurderer

By- og Miljøområdet vurderer, at med de fremrykkede midler vil den foreslåede udskiftning i 2018 bidrage til, at udfasningen af energitunge lyskilder til mere energieffektive lyskilder sker i en endnu hurtigere takt. Det understøtter således i højere grad målsætningen i forhold til nedbringelse af energiforbruget og CO₂-udslippet. Samtidig vil der opnås en bedre belysning, der øger sikkerheden og trygheden. Udskiftningen vil også betyde, med en indsats, der intensiveres i de kommende år, at Frederiksberg får en moderne, mere tidssvarende og fremtidssikker belysning, der lever op til Smart City-strategien. For at nå målsætningen om en halvering af energiforbruget i 2020, er det vigtigt fortsat, som minimum at fastholde den nuværende indsats med de midler, der er afsat i overslagsårene. Det vurderes, at med de afsatte budgetmidler, vil der i 2022 være udskiftet ca. 50% af samtlige lyskilder/armaturer.

Økonomi

På budgettet for 2018 var der oprindeligt afsat 4 mio. kr., men en fremrykning på 1,5 mio. kr. fra 2018 til 2017, samt et overført merforbrug fra 2017 på 6.000 kr., har reduceret beløbet til 2,494 mio. kr. Med beslutningen om at fremrykke yderligere knap 2 mio. kr. fra 2019 til 2018, er der således i 2018 samlet 4,494 mio. kr. til rådighed til udskiftning af vejbelysningen. Med den ansøgte anlægsbevilling udgør den samlede bevilling et tilsvarende beløb.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K
ML/PR/NK

Bilag

Bev. skema Udskiftning af vejbelysning 2018

Punkt 317: Høring af udkast til ny sundhedspolitik for Frederiksberg Kommune 2019-2022

29.09.04-P22-4-18

Resume

Frederiksberg Kommune skal beslutte en ny Sundhedspolitik, som erstatning for Sundhedspolitik 2015-2018. I procesplanen for udvikling af en ny sundhedspolitik besluttede Sundheds- og Forebyggelsesudvalget, at politikken skulle udvikles på baggrund af evalueringens anbefalinger og inkludere perspektiver fra kommunens civilsamfund. Den nyeste viden om sundhedstilstanden på Frederiksberg og om effektive metoder til forebyggelse skulle danne grundlag for Sundhedspolitikken. Sundheds- og Forebyggelsesudvalget har den 13. august godkendt Sundhedspolitikken med henblik på høring i relevante fagudvalg og råd og Sundhedspolitikken fremlægges således i denne sag.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at der tilføjes ordet ”sikker” foran ”trafikafvikling”, at der tilføjes et kort afsnit om bynatures positive indvirkning, og at i målsætningen om aktiv transport nævnes cykler.

Et mindretal i udvalget (Balder Mørk Andersen og Thyge Enevoldsen) ønskede, at der tilføjes en målsætning om at mindske antallet af biler i byen samt en målsætning om at arbejde imod lysforurening.

Indstilling

Sundheds- og Forebyggelsesudvalget indstiller, at

- udkast til Sundhedspolitik 2019-2022 drøftes i Børneudvalget, Undervisningsudvalget, Socialudvalget, Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget, Ældre- og Omsorgsudvalget samt By- og Miljøudvalget med henblik på fremsendelse af eventuelle høringssvar til behandling i Sundheds- og Forebyggelsesudvalget.

Sagsfremstilling

Sundheds- og Forebyggelsesudvalget besluttede den 13. august at sende udkast til Sundhedspolitik 2019-2022 i høring i Børneudvalget, Undervisningsudvalget, Socialudvalget, Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget, Ældre- og Omsorgsudvalget samt By- og Miljøudvalget, samt Det grønne råd, Frederiksberg Erhvervsråd, Frederiksberg Fælles Elevråd, Handicaprådet, Integrationsrådet, Udsatterrådet, Ungerådet, Ældrerådet samt i Hovedudvalget. Efter høring fremlægges politikudkastet til behandling i Sundheds- og Forebyggelsesudvalget.

Frederiksberg Kommunes nuværende Sundhedspolitik (2015-2018) blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 20. april 2015 (sag nr. 104). Den 19. februar 2018 (sag nr. 16) behandlede Sundheds- og Forebyggelsesudvalget evaluering af Sundhedspolitik 2015-2018. Evalueringen gav blandt andet indblik i graden af implementering af den nuværende sundhedspolitik på tværs af fagudvalg og forvaltningsområder og i sammenhængen mellem sundhedspolitikens indsatser og faglige anbefalinger for forebyggelse. I forbindelse med evalueringen blev også vedtaget proces for udvikling af kommunens næste sundhedspolitik.

Borgernes sundhed har for den enkelte betydning for, hvordan han eller hun lever og trives. For kommunen har borgernes sundhed også betydning. Ikke kun fordi kommunen ønsker sig borgere, der trives, men også fordi borgernes sundhed har indflydelse på omkostningerne til kommunal medfinansiering af sygehusudgifter, til pleje og omsorg, til overførselsindkomster som følge af påvirkning af arbejdsevnen og til støttende tilbud, for eksempel hjælp til børn, unge og familier. Forebyggelse kan betale sig, både menneskeligt og samfundsøkonomisk, og den borgerrettede forebyggelse bør derfor prioriteres i alle kommunens forvaltningsområder.

I denne sag præsenteres første udkast til Sundhedspolitik 2019-2022 og vejen dertil. Dernæst beskrives opfølgning på sigtelinjer for Sundhedspolitik 2015-2018, inklusiv den nyeste viden om frederiksbergborgernes sundhed baseret på Region Hovedstadens Sundhedsprofil 2017. Opfølgningen tjener som afsæt for forslag til nye sigtelinjer. Endelig foreslås plan for implementering af Sundhedspolitik 2019-2022.

Vejnen hen mod Sundhedspolitik 2019-2022

I procesplanen for udvikling af en ny sundhedspolitik besluttede Sundheds- og Forebyggelsesudvalget, at politikken skulle udvikles på baggrund af evalueringens anbefalinger og inkludere perspektiver fra kommunens civilsamfund. Den

nyeste viden om sundhedstilstanden på Frederiksberg og om effektive metoder til forebyggelse skulle danne grundlag for Sundhedspolitikken.

I løbet af forårets proces er indsatsområder i en kommende politik blevet justeret, nuanceret og konkretiseret. Først af ledere og medarbejdere fra alle forvaltningsområder i kommunen. Siden gennem inddragelse af råd og andre repræsentanter for borgere og civilsamfund.

Mål og indsatsområder i den ny politik

Resultatet af processen er en sundhedspolitik, der er en opdateret udgave af den nuværende sundhedspolitik (se bilag 1). I tråd med evalueringen er de brede indsatsområder fastholdt, idet de var en gevinst for den tværgående implementering af sundhedspolitikken i den foregående periode. Overskrifterne på indsatsområder er nu:

Sundt byliv, som sætter fokus på, hvordan vi kan skabe sunde rammer i Nordeuropas tættest befolkede kommune. Gennem udformningen af alt fra natur, grønne åndehuller, faciliteter, kultur- og fritidsliv, infrastruktur, byudvikling, miljø og klimatilpasning skabes muligheder for menneskene i byen. Vi vil gøre det nemmere at dyrke idræt og motion i hverdagen, mødes med andre og leve uden usunde miljøpåvirkninger.

Sundhed for alle, som sætter fokus på, at alle skal have mulighed for at leve et sundt liv. Den sociale ulighed i sundhed er blevet endnu større de sidste fire år, og er en af de helt store sundhedsudfordringer i Danmark. For at sikre sundhed for alle fokuserer vi på lige adgang til sundhedstilbud, på at tænke sundhed ind i sociale indsatser og beskæftigelsesindsatser, og på at arbejde med sunde rammer, information og tilbud, så flere for eksempel vælger et røgfrit liv og et liv med lidt mindre alkohol.

Børns og unges sundhed, som sætter fokus på at skabe sunde og trygge rammer for børnene på Frederiksberg. Vores barndom og ungdom er afgørende for vores sundhed senere i livet. Når de fagprofessionelle omkring barnet, den unge og familien vurderer, at livskvaliteten er truet, vil vi handle. Tidlig hjælp er afgørende. Fokus på Sundhed og forebyggelse skal være en naturlig del af daginstitutioner, skoler, fritidstilbud og ungdomsuddannelsers kerneydelse.

Robuste fællesskaber og mental sundhed, som sætter særligt fokus på, hvordan der på Frederiksberg kan skabes en socialt bæredygtig by, hvor alle har mulighed for at deltage i robuste fællesskaber. Menneskers fysiske og mentale sundhed hænger sammen. Vi vil arbejde for, at byens fællesskaber bliver gode til at tage imod og inkludere flere.

En forandring i forhold til den nuværende politik er, at afsnittet 'Hvor vil vi hen?' er erstattet af afsnittet 'Vi når vores mål ved, at...' i alle fire indsatsområder. Med inspiration fra Frederiksbergstrategien er der hermed en tydeligere handlingsdimension knyttet til hvert af de fire indsatsområder. Afsnittene er formuleret med udgangspunkt i den bedst tilgængelige viden om, hvilke metoder og tilgange til forebyggelse, der er effektive, fra KL's forebyggelsesudspil, fra Sundhedsstyrelsens reviderede forebyggelsespakker, fra FN's verdensmål samt fra WHO's European Healthy City Network.

Sigtelinjer som guide for ny sundhedspolitik

En opfølgning på sigtelinjer for Sundhedspolitik 2015-2018 fremgår af bilag 2. I de forløbne år er der sket en positiv udvikling på mange sigtelinjer. På den positive side er der eksempelvis færre unge, der har prøvet hash, og færre unge, der drikker alkohol meget og tidligt, både blandt de helt unge og blandt de yngre voksne. Her er det værd at bemærke, at nogle sigtelinjer ikke er indfriet, fordi de var meget ambitiøse. Eksempelvis er andelen af elever i 9. klasse, der har prøvet at være fulde, faldet fra 61% i skoleåret 2012/2013 til 45% i 2016/2017. Målet var imidlertid, at andelen skulle reduceres til 40%, hvorfor sigtelinjen ikke er indfriet, den positive udvikling til trods.

På andre områder er udviklingen stagneret eller negativ. Andelen af dagligrygere er stagneret, mens der er kommet flere dagligrygere blandt unge. Andelen af storforbrugere af alkohol er stagneret, og Frederiksberg ligger stadig signifikant over regionsgennemsnittet, når det gælder brug af alkohol. Flere spiser usundt, og andelen der er svært overvægtige er steget. Indenfor mental sundhed går udviklingen også den forkerte vej: Der er en signifikant stigning i andelen af borgere, der har søvnproblemer og stress.

Det skal bemærkes, at udviklingen på Frederiksberg i vid udstrækning afspejler udviklingen på landsplan. Udviklingen skal således ikke tages som udtryk for, at implementeringen af Sundhedspolitik 2015-2018 er slået fejl. Men det er udtryk for, at forebyggelsen skal prioriteres stærkere over hele landet, og også på Frederiksberg, for at imødegå vilkår og påvirkninger i vores samfund, der skaber usunde byer og er en trussel mod borgernes sundhed og trivsel.

I forslaget til sigtelinjer for Sundhedspolitik 2019-2022 er der i vid udstrækning taget udgangspunkt i den nuværende politiks sigtelinjer, med henblik på at kunne følge udviklingen over tid. Hvor målene i sundhedspolitikken er ændret, ændres sigtelinjerne dog tilsvarende. I de tilfælde, hvor sigtelinjen er indfriet, sættes nye, ambitiøse sigtelinjer. I de tilfælde, hvor udviklingen er stagneret eller negativ, fastholdes sigtelinjen eller reduceres.

Plan for implementering af Sundhedspolitik 2019-2022

I tråd med evalueringens resultater anbefales det, at den ny sundhedspolitik i lighed med den nuværende implementeres med en fast organisering på tværs af den kommunale organisation. Det anbefales endvidere, at hvert fagudvalg fortsat vedtager egne handleplaner med henblik på klar forankring af indsatserne.

Evalueringen viste, at der var høj grad af overensstemmelse mellem de i alt 115 indsatser i handleplanerne for Sundhedspolitik 2015-2018 og faglige anbefalinger for borgerrettet forebyggelse. Samtidig konkluderede evalueringen dog, at der i implementeringen af en ny sundhedspolitik skulle beskrives færre indsatser i fagudvalgenes handleplaner. Formålet med de færre indsatser er at sikre større fokus og en mere forpligtende ramme i implementeringen og bedre overblik over de prioriterede indsatser. Da Sundhedspolitik 2019-2022 samtidig har et tydeligere handlingsaspekt indenfor hvert enkelt indsatsområde, er der lagt op til en snævrere ramme for, hvilke indsatser, der især prioriteres i handleplanerne. Det er hermed blevet tydeliggjort, at alle fagudvalg har en tydelig rolle at spille og et ansvar for at nå sundhedspolitikens mål og i at få spillet sundhed og forebyggelse ind i flere, tværgående arenaer. Dette er en prioritering i kommunen og det vil være et fokus for Sundheds- og Forebyggelsesudvalgets arbejde.

Som led i efterårets høringsproces inviteres Kommunalbestyrelsen til et temamøde om mål og indsatsområder i den nye Sundhedspolitik. På mødet vil Direktionen præsentere forslag til Sundhedspolitik 2019-2022 og en ekstern oplægsholder vil fortælle om, hvad vi kan gøre for at give borgerne på Frederiksberg et længere liv med flere gode leveår.

Tidsplan

13. august 2018	Første udkast til ny sundhedspolitik behandles af SFU
17. september 2018	Udkast til ny sundhedspolitik præsenteres for Kommunalbestyrelsen på et temamøde med henblik på at debattere mål, indsatsområder og strategi for at styrke sundhedsfremme og forebyggelse på tværs i kommunen
September 2018	Høring om ny sundhedspolitik i råd og øvrige fagudvalg samt i Hovedudvalget
Oktober- november 2018	Revideret sundhedspolitik inklusiv plan for implementering behandles af SFU, Magistraten og Kommunalbestyrelsen
Oktober- november 2018	Udvikling af handleplaner udvikles i alle forvaltningsområder med udgangspunkt i tværgående organisering
Ultimo 2018	Afhængig af plan for implementering behandles handleplaner for ny sundhedspolitik i alle fagudvalg

Økonomi

Ingen bevillingsmæssige konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

Børneudvalget, Undervisningsudvalget, Socialudvalget, Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget, Ældre- og Omsorgsudvalget samt By- og Miljøudvalget den 17. september 2018.

Bilag

Bilag 1 Sundhedspolitik 2019-2022

Bilag 2 Opfølgning på sigtelinjer Sundhedspolitik 2015-2018_SFU

Bilag 3 Sigtelinjer for Sundhedspolitik 2019-2022

Punkt 318: Områdeudvikling Finsensvej Vest

01.00.05-P00-6-18

Resume

Sagen beskriver den videre proces for Områdeudvikling Finsensvej Vest. Forslag til mål og succeskriterier opstilles og en struktur for organisering af det videre arbejde foreslås med henblik på godkendelse.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at mål, succeskriterier og organisationsstruktur for områdeudviklingen udvikles med udgangspunkt i det i sagen beskrevne godkendes,
2. at der indenfor det afsatte beløb på 0,5 mio. kr. i budget 2018 inddrages en ekstern konsulent i den videre proces med kortlægning og tilrettelæggelse af områdeudvikling samt til at bistå med udarbejdelse af evt. fondsansøgninger.

Indstilling

By- og Miljøområdet og Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet indstiller, at det godkendes

- at mål, succeskriterier og organisationsstruktur for områdeudviklingen udvikles med udgangspunkt i det i sagen beskrevne,
- at der indenfor det afsatte beløb på 0,5 mio. kr. i budget 2018 inddrages en ekstern konsulent i den videre proces med kortlægning og tilrettelæggelse af områdeudvikling samt til at bistå med udarbejdelse af evt. fondsansøgninger.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede med budgetforliget 2018 at afsætte 0,5 mio. kr. til en foranalyse og ansøgningsarbejde for en ny områdefornyelse i Finsensvej Vest-kvarteret:

Igennem mange år har der været områdefornyelse i forskellige kvarterer på Frederiksberg. Det største og nyeste skud på stammen er Nordre Fasanvej Kvarteret. Partierne er enige om, at det er vigtigt at bygge videre på de gode erfaringer, der er opnået med både fysiske og boligsociale indsatser i samarbejde med borgerne i Svømmehalskvarteret, Søndermarkskvarteret og ved Nordens Plads. Der igangsættes derfor en foranalyse og et ansøgningsarbejde for en ny områdefornyelse omkring den vestlige del af Finsensvej.

På Socialudvalgets område besluttedes tilsvarende, at social bæredygtighed også fortsat skal understøttes gennem områdebaseret og helhedsorienteret byudvikling m.v.:

Frederiksberg er – og skal fortsat være - en tryk, levende og inkluderende by, der understøtter borgerens livskvalitet i hverdagen. Partierne har de senere år prioriteret den socialt bæredygtige by gennem en stærk integrationsindsats, gennem områdebaseret og helhedsorienteret byudvikling, boligsociale indsatser og samarbejde med især de almene boligorganisationer.

I 2018 fremlægges et samlet plangrundlag for den socialt bæredygtige by med pejlemærker for arbejdet. Sammen med en midtvejsstatus for brugen af anvisning og udlejning i den almene sektor skal dette danne grundlag for en ny prioritering af både sociale indsatser, områdefornyelser og andre tiltag i forhold til social bæredygtighed i byen.

Partierne ønsker en opfølgning på dette, og heri skal indgå et fælles blik på alle kommunale såvel som private investeringer i det enkelte lokalområde.

Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet nedenstående oplæg og forslag til igangsættelse af arbejdet med området Finsensvej Vest.

Området Finsensvej Vest

Området afgrænses mod syd af Peter Bangs Vej, mod vest af kommunegrænsen mod Vanløse, mod nord af metrolinjen mellem Flintholm St. og Lindevang St. og mod øst af Lindevangsparken/Ved Lindevangen. Dette er en foreløbig afgrænsning, som der skal arbejdes videre med.

Området har i forhold til resten af Frederiksberg en større andel af personer udenfor arbejdsmarkedet og, en højere andel af unge uden ungdomsuddannelse. Fire af kommunens syv boligområder med en boligsocial indsats findes i området: de kommunale beboelsesejendomme Finsens Have og Flintholm Allé samt boligområderne Solbjerg Have og Lindevangsparken. Disse områder er præget af forskellige grader af udsathed og utryghed, som der arbejdes med i kommunens og boligorganisationernes boligsociale indsatser, herunder ”Integrationspakken” (forebyggende boligsocial ungeindsats) samt i den særlige tryghedsindsats i Finsens Have.

Andre dele af området rummer ressourcestærke borgere i villakvarterer, ejer- og andelsboligforeninger og private udlejningsejendomme. Det er samtidig et af kvarterets styrker, men som helhed er området meget sammensat og uden en samlet kvarteridentitet og sammenhængskraft.

Det fysiske byrum bærer præg af, at Finsensvej Vest som udgangspunkt er en udpræget hverdagsby uden større attraktioner for besøgende eller beboere, og, med undtagelse af KU.BE og Lindevangsparken, mangel på mødesteder ude og inde samt kulturel infrastruktur. En opgradering af både offentlige og private udearealer og bygninger vil kunne

medvirke til at gøre kvarteret mere oplevelsesrigt, grønnere og en bedre og tryggere ramme om kvarterets byliv. Her vil en fokusering af kommunens byfornyelsesindsats i dette område kunne bidrage til forbedringer af boliger og gårdarealer, ligesom en koordinering med klimaindsatsen vil kunne bidrage til forbedringer i det offentlige rum.

Områdets større veje, særligt Finsensvej, kan opfattes som en fysisk og/eller kulturel barriere i området. S-banen skærer kvarteret igennem og deler det i to, hvorfor det kan overvejes, om der skal etableres forbindelser på tværs af banen.

Ved en øget samtænkning af kommunens indsatser på det sociale område med forbedringer af uderum og bygningsmasse er det målsætningen at skabe et mere attraktivt kvarter med blandede boligtyper og en bred beboersammensætning til fremme af den sociale bæredygtighed.

Udgangspunktet for områdeudviklingen

Områdefornyelsen i Nordre Fasanvejs kvarteret har vist, hvordan en indsats over en årrække med inddragelse af udvikling af kvarterets egne ressourcer kan skabe lokalt forankrede og vedvarende forbedringer og fremme private projekter.

Tidligere områdefornyelser har været finansieret af stat og kommune i fællesskab. Mulighederne for statslig medfinansiering er imidlertid reduceret, og der skal derfor findes anden finansiering af mulige fysiske forbedringer af området, evt. fra diverse fonde.

Der er samtidigt et ønske om et tværgående samarbejde, der integrerer flere målsætninger, og som inddrager sociale og andre indsatser sammen med de fysiske forbedringer. For at understrege, at udviklingen af Finsensvej Vest kvarteret kræver en nytænkning af organisering, finansiering, indsatser og tværgående samarbejde, og at arbejdet i høj grad skal tage udgangspunkt i eksisterende projekter og indsatser, anvendes udtrykket ”områdeudvikling” i det følgende.

En række eksisterende indsatser, både i lokalområdet og i kommunen generelt, understøtter på forskellig vis disse målsætninger, bl.a. de to geografisk definerede ledernetværk for Socialt Bæredygtig By, den generelle boligsociale indsats, Integrationspakken, tryghedsindsatsen i Finsens Have. Med budgetforliget 2019-2022 blev det besluttet at afsætte 0,6 millioner kr. årligt til en fortsættelse af tryghedsindsatsen i Finsens Have, hvor der er prioriteret midler til fortsat styrkelse af den boligsociale indsats i området samt etablering af servicevagt i området med udgangspunkt i, at indsatserne forankres i et bredere fokus på udviklingen af det samlede område omkring Finsensvej Vest.

Dertil kommer, at et eventuelt salg af de kommunale boliger (ejendommene Finsens Have og Gustav Johannsens Vej) sammen med renovering af disse ejendomme og renovering og nybyggeri i de almene boligområder forventes at kunne bidrage til både social bæredygtighed og fysisk renovering og udvikling af byområdet. Yderligere vil en eventuel, eksternt finansieret, boligsocial helhedsplan for det samlede boligområde på et senere tidspunkt kunne bidrage, jf. erfaringerne fra Søndermarkskvarteret.

Sigtepunkterne i strategien for Socialt Bæredygtig By, som forelægges Socialudvalget på mødet d. 17. september 2018, og som tager afsæt i Frederiksbergstrategiens tema om livskvalitet i hverdagen, er centrale for områdeudviklingen. Dvs. indretning af byen med blandede boligområder, nybyggeri og byudvikling, sammenhængskraft i lokalområdet med blandede aktiviteter og målgrupper, samt styrkelse af fællesskaberne i området. Løsningerne for området skal findes i samarbejde både på tværs af kommunen og i samarbejde med eksterne aktører og frivillige.

Områdeudvikling Finsensvej Vest skal på den baggrund snarere end et afgrænset projekt ses som en ny organisatorisk tilgang, som skal sikre, at de forskellige sociale indsatser og byudviklingstiltag, m.v. i området spiller bedst muligt sammen med udgangspunkt i kerneopgaven for den enkelte indsats.

Den tværgående tilgang blev også i et vist omfang anvendt i Områdefornyelsen Nordre Fasanvej, hvor områdefornyelsen blev koblet med klimaindsatsen i området og med en boligsocial indsats for øget tryghed. Den boligsociale indsats under områdefornyelsen medvirkede i samarbejde med kommunens øvrige boligsociale indsatser og SSP til, at der var en tidlig opmærksomhed på problemer med utryghed i området, som dermed kunne imødegås med en målrettet forebyggelsesindsats.

Mål for områdeudviklingen

Det overordnede formål med områdeudviklingen er at styrke kvarterets sammenhængskraft og sociale bæredygtighed, skabe attraktive byrum og tidssvarende boliger samt sikre en klimarobusthed gennem et tværgående samarbejde, der omfatter flere af kommunens forvaltningsområder og inddrager eksterne samarbejdspartnere, herunder de almene boligorganisationer.

De konkrete mål for områdeudviklingen kunne som udgangspunkt være :

- Øget social bæredygtighed
- En prioriteret byfornyelsesindsats med henblik på flere tidssvarende boliger og opholdsarealer
- Fremme af mødesteder og interaktion på tværs af kvarteret
- Sikre at kvarteret er robust over for klimaforandringer

Målsætningen om øget social bæredygtighed vil blive adresseret gennem den boligsociale indsats i området, som også omfatter den forebyggende boligsociale ungeindsats i 2018-2020 (Integrationspakken), i forbindelse med evt. salg af kommunens beboelsesejendomme og i gennem nybygning og renovering af almene boliger.

Prioritering af byfornyelse af områdets utidssvarende boliger og gårdrum vil blive tænkt ind i en ny byfornyelsesstrategi for Frederiksberg. Den gældende byfornyelsesstrategi udløber med udgangen af 2018, og forvaltningen vil derfor inden årets udgang fremlægge et forslag til ny strategi til politisk behandling. Her vil der blive foreslået en geografisk fokusering på området Finsensvej Vest.

Fremme af mødesteder på tværs vil dels være en del af en fysisk områdeudvikling af de rekreative udeområder, dels blive udviklet gennem Ledernetværket Socialt Bæredygtig By Lindevangsparken/Solbjerg Have, som i projektet Byrumsambassaden og med deltagere fra SSA, BUO, Kultur og Fritid (KU.BE) samt en almen boligorganisation søger at fremme samarbejdet på tværs mellem kommunale og andre aktører med henblik på øget interaktion mellem brugergrupperne.

Klima- og skybrudsløsninger kan også bidrage til at skabe nye rekreative udeområder. En robusthed sikres ved at etablere løsninger til håndtering af de øgede nedbørsmængder, således at skader på bygninger og andet materiel undgås. Det gøres også ved at sikre gode vilkår for bytræer, som giver en grøn by, hjælper med at håndtere luftforurening og modvirker varmeeffekt, altså afhjælper overophedning af byen.

Succeskriterier

Mulige succeskriterier og indikatorer er:

- Øget social bæredygtighed
 - Øget antal unge (18-29-årige) i uddannelse/beskæftigelse.
 - Øget antal beboere i de almene boligafdelinger (og i kvarteret som helhed) med uddannelses-/arbejdsmarkedstilknytning. (Begge kriterier opgøres allerede: i forbindelse med den boligsociale ungeindsats (integrationspakken) og i forbindelse med Rammaaftalen mellem kommunen og de almene boligorganisationer om kommunal anvisning og fleksibel udlejning).
 - Evt. andre tilgængelige indikatorer opgjort i forbindelse med Socialt Bæredygtig By.
- En prioriteret byfornyelsesindsats:
 - Flere tidssvarende boliger og opholdsarealer.
 - Flere private investeringer i forbedringer.
- Fremme af mødesteder og interaktion på tværs af kvarteret:
 - Etablering af nye byrum.
 - Øget samarbejde mellem områdets aktører om faciliteter og aktiviteter.
- Sikre at kvarteret er robust over for klimaforandringer:
 - Etablering af lokale skybruds- og klimaprojekter.
 - Øge mængden af bytræer.

Det foreslås, at mål og succeskriterier for områdeudviklingen udvikles videre med udgangspunkt i de nævnte målsætninger og succeskriterier.

Organisering

Arbejdet med områdeudviklingen forudsætter et bredt samarbejde mellem kommunens forskellige forvaltningsområder og dermed en organisatorisk velfungerende governancestruktur, som baserer sig på de eksisterende projekter og indsatser og giver mulighed for at inkludere de forskellige interessenter.

De relevante indsatser omfatter, som allerede nævnt, kommunens og boligorganisationernes boligsociale arbejde i Finsens Have, Lindevangskvarteret, Flintholm Allé samt Solbjerg Have. Dertil kommer forskellige projekter, som er forankret i det boligsociale arbejde: Integrationspakken og de to geografisk definerede ledernetværk under Socialt Bæredygtig By. En række projekter til udvikling af bygningsmassen og uderum er igangsat, herunder: renovering af Solbjerg Have, byggeri af nye almene boliger på Peter Graus Vej, boligudvikling af de almene afdelinger Finsenshave og Havremarken, muligt salg af kommunale beboelsesejendomme i Finsens Have og Gustav Johannesens Vej.

På kulturområdet har KU.BE med en fondsbevilling igangsat projektet "På kanten af kulturen", som skal inddrage frivillige unge fra området med henblik på at fremme de udsatte unges brug af kulturhuset.

Med henblik på at etablere en effektiv governancestruktur for arbejdet med områdeudvikling etableres en styregruppe på direktørniveau og en kommunal koordinationsgruppe, som skal sikre det tværgående perspektiv og inddragelse af alle relevante projekter, indsatser og aktører i området. Derudover etableres en aktørgruppe, hvor både kommunale og eksterne aktører deltager. Denne struktur foreslås at danne udgangspunkt for det videre arbejde.

Den videre proces

I den videre proces skal områdeudviklingens mål og succeskriterier udvikles videre, og eksisterende projekter og indsatser i området skal kortlægges. Dette gælder først og fremmest på By- og Miljøområdet og Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet, men også indsatser på Børne- og Ungeområdet og Kultur og Fritid skal inddrages i lighed med andre ressourcer og projekter, eksempelvis i almene boligafdelinger. Ligeledes skal en afgrænsning af området besluttes. Der skal desuden skabes et overblik over de forskellige projekters og indsatser tidsfølge og indbyrdes kobling og afhængighed. Dette gælder fx i forhold til salget af de kommunale beboelsesejendomme og afklaring af anvisning i forhold til byfornyelses- eller klimaindsatser i området. Endvidere bør det også afklares, om der er planlagte eller igangværende indsatser i det tilgrænsende område af Københavns Kommune, som der kan samarbejdes med i forhold til at opnå synergi og styrke områderne yderligere. Til dette arbejde foreslås der inddraget en ekstern konsulent, som honoreres indenfor rammen af det afsatte beløb 0,5 mio. kr. til foranalyse. Konsulenten skal også undersøge mulighederne for ansøgning til forskellige fonde samt bistå med udarbejdelse af fondsansøgninger.

Den ovenfor nævnte organisering foreslås etableret nu for at sikre koordination mellem nuværende og planlagte projekter og indsatser og for at sikre, at den beskrevne tværgående tilgang til områdeudviklingen implementeres som et bærende princip.

En ny sag vil blive forelagt udvalgene i foråret 2019 med henblik på beslutning om det videre arbejde med områdeudviklingen.

Økonomi

Det afsatte beløb på 0,5 mio. kr. anvendes til finansiering af en ekstern konsulent til foranalyse og afdækning af eksterne finansieringsmuligheder samt udarbejdelse af fondsansøgninger.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

Socialudvalget og By- og Miljøudvalget den 17. september 2018.

Punkt 319: Miljømæssige forhold i bred forstand i forbindelse med etablering og drift af kunstgræsbaner

04.00.00-A00-1-18

Resume

Kultur- og Fritidsudvalget bad den 11. juni 2018 forvaltningen om en sag om de miljømæssige konsekvenser i bred forstand af kunstgræsbaner. Forvaltningen gør her rede for de miljømæssige forhold og overvejelser, der følges i forbindelse med etablering og drift af kommunale kunstgræsbaner på Frederiksberg. Som led heri er der indhentet kommentarer fra Frederiksberg Idræts-Union.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at redegørelse om de miljømæssige forhold og overvejelser, der følges i forbindelse med etablering og drift af kommunale kunstgræsbaner på Frederiksberg, tages til orientering.

Sagsfremstilling

Kultur- og Fritidsudvalget bad den 11. juni 2018 forvaltningen om en sag om de miljømæssige konsekvenser i bred forstand af kunstgræsbaner. Nedenfor gør forvaltningen rede for de miljømæssige forhold og overvejelser, der følges i forbindelse med etablering og drift af kommunale kunstgræsbaner på Frederiksberg. Som led heri er der indhentet kommentarer fra Frederiksberg Idræts-Union (FIU).

By- og Miljøområdets Frederiksberg Gartner- og Vejservice (FGV) er ansvarlig for drift og pleje af kommunens boldbaner af både naturgræs og kunstgræs, mens FIU administrerer banerne og fordeler tider til foreningslivets brug af de kommunale baner.

Generelt har forvaltningen og FIU et stort fokus på de miljømæssige forhold og konsekvenser i forbindelse med etablering og drift af kommunens kunstgræsbaner. Det gælder i forhold til bl.a. følgende punkter:

- Opbygning, materialevalg og type af kunstgræs/gummigranulat i anlægsløsningerne
- Tiltag i anlægsløsninger til minimering af spredning af gummigranulat uden for baneanlæggene
- Genbrug/recirkulering af kunstgræs/gummigranulat fra nedslidte, udskiftede kunstgræstæpper
- Kunstgræsbanernes drænforhold og tilslutning til kloak
- Kunstgræsbaner og omgivelser/naboer - belysning og støj

Forvaltningens redegørelse nedenfor tager derfor udgangspunkt i ovennævnte punkter.

Kunstgræsbaner på Frederiksberg - indledende bemærkninger

Ifølge Kommuneplan 2017, byens Kultur- og Fritidspolitik 2015-2018 og Frederiksbergstrategien 2016 spiller Frederiksbergs fodboldbaner (og byens øvrige idrætsfaciliteter) en vigtig rolle som led i at sikre byens borgere, foreningsliv og skoler de bedste rammer for et bevægelsesfremmende, aktivt og socialt hverdagsliv.

Det er derfor vigtigt, at Frederiksberg kan tilbyde vedligeholdte og tidssvarende fodboldbaner - og gerne baner med en sportsfunktionel og holdbar kvalitet, så de kan bruges så meget som muligt og hele året rundt.

På Frederiksberg er der i dag følgende 11-mands fodboldbaner af kunstgræs (med mulighed for at spille 7/8-mands fodbold og 5-mands fodbold på tværs): 5 stk. på idrætsanlægget på Jens Jessens Vej, 1 stk. på Nandrupvej Idrætsanlæg og 1 stk. i Frederiksberg Idrætspark (opvisningsbane).

Hertil kommer de 6 nye 11-mands kunstgræsbaner, der etableres på Jens Jessens Vej i perioden oktober 2018 til august 2019 - kombineret med etableringen af et nyt skybrudsanlæg i samme område. De 6 nye baner vil erstatte de 6 baner af naturgræs, der i dag er på idrætsanlæggets resterende boldbaneareal af naturgræs, hvorved der således vil være i alt 11 stk. 11-mands kunstgræsbaner på Jens Jessens Vej.

Status på dette kombinerede projekt med nyt skybrudsanlæg og nye kunstgræsbaner - efter tilbudsphase og afholdt licitation - forelægges By- og Miljøudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget den 20. august 2018.

Fordele ved fodboldbaner af kunstgræs

Kommunens fodboldbaner af både naturgræs og kunstgræs anvendes i vid udstrækning maksimalt i forhold til belastningsgrænsen, og også set i sammenhæng med ventelister i byens fodboldklubber er der behov for en løbende vedligeholdelse og renovering af byens eksisterende boldbaner samt en løbende investering fremadrettet i nye/flere baner - gerne af kunstgræs. Også set i forhold til.

Ved at anlægge fodboldbaner af kunstgræs kan både banekapaciteten og banekvaliteten forøges. Baner af kunstgræs slides ikke i samme grad som baner af naturgræs og har en vedvarende og høj slidstyrke. Derfor kan kunstgræsbaner også bruges mere effektivt/intenst og belastes mere end naturgræsbaner. Dette er især vigtigt, når man i en så befolkningstæt og næsten fuldt udbygget kommune som Frederiksberg er betydeligt flere borgere og fodboldaktive om at dele kommunens fodboldbaner sammenlignet med samtlige andre danske kommuner. På samme måde er Frederiksberg derfor også særligt udfordret i forhold til at finde ledige arealer til nye idrætsfaciliteter - heriblandt boldbaner, hvilket igen understøtter vigtigheden i effektive og slidstærke anlægsløsninger.

Hvis der er belysning til kunstgræsbaner, bliver værdien og investeringen af kunstgræsbanerne endnu større. De kunstgræsbaner, der i dag er på Frederiksbergs idrætsanlæg, har derfor alle belysning/lysmaster, så banerne - foruden den intense brug heraf i sommerhalvåret - også kan anvendes i eftermiddags- og aften timerne i vinterhalvåret. På denne måde forlænges fodboldsæsonen, og udnyttelsesgraden af banerne forøges væsentlig i forhold til naturgræsbaner - til glæde for de mange fodboldaktive (bredde og eliten).

Samtidig frigives der tider i kommunens indendørs idrætsfaciliteter/haller til glæde for andre "indendørs" idrætsgrene og brugere, når fodboldklubberne i vinterhalvåret ikke søger/benyttter tider i de indendørs faciliteter, da fodboldklubberne i vinterhalvåret fortsat kan træne/spille på de store, udendørs kunstgræsbaner med lys.

Opbygning, materialevalg og type af kunstgræs/gummigranulat i anlægsløsningerne

For så vidt angår opbygning, materialevalg og type af kunstgræs/gummigranulat i anlægsløsningerne, når kommunen etablerer nye kunstgræsbaner, er der fokus på at få den bedst mulige sportsfunktionelle løsning til glæde for de mange brugere, og som samtidig overholder de miljømæssige myndighedskrav på området.

De nævnte kunstgræsbaner på byens idrætsanlæg er alle såkaldte 3. generations kunstgræsbaner med stabiliserende infill bestående af kvartssand og stødabsorberende gummigranulat. Dansk Boldspil-Union (DBU) anbefaler 3. generations kunstgræsbaner, hvis banerne skal bruges til fodbold på både bredde- og eliteniveau (træning, kampe og turneringer) - med tilhørende, sportsfunktionelle krav.

I forbindelse med materialevalg benytter Frederiksberg Kommune gråt industrigummi (EPDM) som gummigranulat - og ikke med det i Danmark da hidtil mere brugte SBR infill, som er baseret på gamle bildæk, hvorfra der ved regn udvaskes forurenende stoffer. EPDM-gummi udleder betydeligt færre kemiske stoffer end SBR-gummi.

Det skal bemærkes, at forvaltningen og FIU løbende følger med i udviklingen - såvel nationalt som internationalt - inden for etablering og drift af kunstgræsbaner. Dette gælder både i forhold til type og (omfanget af) brug af gummigranulat, erfaringer med brug og drift, de sportsfunktionelle og brugsmæssige krav, materialevalg, bæredygtighed, lys, drænforhold og de miljømæssige aspekter og konsekvenser i både anlægsfasen, miljøhåndteringsfasen og driftsfasen.

I forhold til kunstgræsbaner helt uden/med begrænset brug af gummigranulat ses i dag også en løbende udvikling på området. I fx Norge er man her i 2018 ved at anlægge de første fodboldbaner af kunstgræs uden brug af gummigranulat. Der er tale om en type kunstgræs med en anderledes opbygning og infill end de nævnte 3. generations kunstgræsbaner - og med en række begrænsninger i forhold til sportsfunktionelle egenskaber og krav til boldbanerne sammenlignet med 3. generations kunstgræsbanerne med gummigranulat.

Set ud fra et fagligt såvel sportsfunktionelt som brugs- og driftsmæssigt synspunkt vurderer forvaltningen og FIU, at det er for tidligt at kunne "konkludere" noget i forhold til denne udvikling og disse nye, alternative anlægsløsninger - også i forhold til evt. gode, brugsmæssige og dokumenterbare erfaringer hermed.

Modsat er der vedvarende gode og veldokumenterede erfaringer med de nævnte 3. generations kunstgræsbaner, hvorfor denne sikre og fagligt forsvarlige løsning fortsat prioriteres på Frederiksberg, når vi taler om kunstgræsbanernes opbygning og materialevalg. Det skal også ses i lyset af, at kunstgræsbanerne på Frederiksbergs idrætsanlæg bruges så massivt af byens fodboldforeninger (og skoler), som de gør i dag (hele året) til træning og kampe (bredden og elite, ungdomshold og seniorhold).

Tiltag i anlægs løsninger til minimering af spredning af gummigranulat uden for baneanlæggene

I forbindelse med brugen af kunstgræsbaner med gummigranulat kan det ikke undgås, at brugerne efter træning/kamp kommer til at tage gummigranulat med ud fra baneanlægget/området (fra sokker og sko primært). Forvaltningen og FIU er også opmærksom på at reducere/fjerne dette miljøproblem.

Som led i det kombinerede anlægsprojekt med etablering af nyt skybrudsanlæg og 6 nye 3. generations 11-mands kunstgræsbaner på Jens Jessens Vej arbejdes der derfor også med flere miljømæssige tiltag i anlægs løsningen mhp. en minimering af spredning af granulat uden for boldbaneanlægget.

Foruden en etablering af selve den skybrudsmur i beton, der vil omkranse de 6 nye baner, og som derfor i sig selv vil være med til at minimere spredningen af gummigranulat uden for anlægget, er der også lagt op til en etablering af rist og støvlerensere ved udgangene fra banerne. Her kan støvler og strømper også tømmes for gummigranulatet efter træning/kamp. Det afbørstede gummigranulat kan herefter tilbageføres til banearealet.

Som supplement til ovenstående nævner FIU også, at den type absorberende shock-pad, der indgår i opbygningen af 3. generations kunstgræsbanerne på Frederiksberg, herunder også er tiltænkt ved de 6 nye baner på Jens Jessens Vej, også er med til at nedbringe mængden af genopfyldningen af gummigranulat "på toppen af banerne" - og således også indirekte i forhold til, hvor meget gummigranulat, der kan spredes uden for banerne.

Genbrug/recirkulering af kunstgræs/gummigranulat fra nedslidte og udskiftede kunstgræstæpper
Forvaltningen har også fokus på miljøhåndteringen, når der arbejdes med anlæg og drift af kunstgræsbaner.

I 2016 blev de 3 kunstgræstæpper på Jens Jessens Vej (bane 1-3) udskiftet med nye kunstgræstæpper. De 3 baner er tilbage fra 2006 og er de første kommunale boldbaner af kunstgræs på Frederiksberg. Og efter 10 års massivt brug blev banernes nedslidte kunstgræstæpper udskiftet. Det er første gang, at kommunen skulle udskifte nedslidte kunstgræstæpper på baner, da de 3 kunstgræsbaner var de første af slagsen.

Som følge af kommunens fokus på de miljømæssige konsekvenser blev det i dette anlægsprojekt i 2016 sat krav til en bæredygtig miljøhåndtering af materialerne/affald. Derfor var der i denne entreprise også stillet krav om en bortskaffelse af eksisterende kunstgræsbelægning inkl. sand- og gummi-infill for 100 % genbrug og recirkulering, hvilket efterfølgende af entreprenøren blev dokumenteret udført (via ReMatch).

I alt var der tale om genbrug/recirkulering af 534,2 ton kunstgræs, og ReMatch tilkendegav i forbindelse med dokumenteringen heraf, at man herved havde sparet miljøet for en udledning på mere end 400 tons CO₂.

Kommunen vil sætte tilsvarende krav til bæredygtig miljøhåndtering af materialer/affald i forbindelse med fremtidige anlægsprojekter, der indebærer udskiftning af nedslidte kunstgræstæpper på byens boldbaner.

Kunstgræsbanernes drænforhold og tilslutning til kloak

En del af de miljømæssige udfordringer ved drift og pleje af kunstgræsbaner er dræn- og kloakforholdene.

Kunstgræsbanerne på Frederiksberg er alle anlagt med fuld udledning/dræning til kloak. Det vil sige, at banerne afvandes ved dræn, og at drænvandet udledes direkte til kloak - og derfra videre til rensningsanlæg. Dette sker i henhold til den afgivne tilladelse fra Miljømyndigheden - og i henhold til miljøbeskyttelsesloven.

I forbindelse med den nævnte udskiftning af kunstgræstæpper i 2016 blev de miljømæssige konsekvenser afdækket, og hvor der blev refereret til en sag om en kunstgræsbane i Gørlev i Kalundborg Kommune.

Undersøgelser viser, at kunstgræsbaner kan indeholde skadelige stoffer i drænvandet, herunder blandt andet zink, ftalater (plastblødgørere), nonylphenoler og salt fra driften (vinter-vedligeholdelse af banen).

Kunstgræsbanerne på Frederiksberg er ikke som i Gørlev-sagen med dræning til recipient og evt. nedsivning til undergrund. Da afledning i Frederiksberg Kommune foregår til rensningsanlæg via kloakken, sker der en væsentlig reduktion af den forurening, som trods alt udledes. Alligevel finder alle parter det hensigtsmæssigt, at der tilstræbes anvendt stoffer uden skadelig indflydelse på vandmiljøet, hvilket der løbende er fokus på - også i forhold til udviklingen generelt på dette område.

Som en del af den nævnte tilladelse fra Miljømyndigheden ved både etablering af nye kunstgræsbaner og reovering af eksisterende kunstgræsbaner i Frederiksberg Kommune stilles der krav om regelmæssig prøvetagning og afrapporteringer i driftsfasen, så de gældende krav mv. i forhold til bl.a. udledning af skadelige stoffer overholdes.

Kunstgræsbaner og omgivelser/naboer - belysning og støj

Kommunens kunstgræsbaner på byens idrætsanlæg har belysning/lysmaster, jf. også afsnit ovenfor om fordelene herved. Da disse baner alle ligger mere eller mindre tæt på naboer, anden bebyggelse mv., kan brugen af banerne give anledning til gener for de omkringboende. Dette gælder såvel fra belysning som fra støj fra aktiviteterne og ophold på banerne i øvrigt.

Dette søges - i tæt samarbejde forvaltningen og FIU imellem - begrænset gennem målrettet lyssætning, materialevalg (type af belysning, støjsvage hegn/bander/underlag m.m.) og tidspunkter/regulering for brug og tilgængelighed - samt ikke mindst i forhold til en god dialog med brugerne om god adfærd, regler og praksis på anlæggene (hverdage og weekender) også i relation til de omkringboende naboer.

Set i sammenhæng med ovenstående så kan det slutteligt nævnes, at forvaltningen ved større anlægssager, der involverer enten etablering af nye kunstgræsbaner eller renovering af eksisterende kunstgræsbaner på Frederiksberg, afdækker behovet for gennemførelse af VVM-redegørelse, der er en redegørelse for, hvordan et bygge- eller anlægsprojekt vil påvirke det omgivende miljø – herunder naboer.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

Kultur- og Fritidsudvalget og By- og Miljøudvalget (begge orientering) den 17. september 2018.