

# **REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 19-08-2019**

**Mødedato** Mandag d. 19. august 2019 kl. 19:45

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Orientering om muligheder for en permanent bevilling til aftenrenhold.....	5
Orientering om indsamling af malerbøtter sammen med farligt affald via rød boks.....	7
Orientering om Festival for verdensmålene.....	10
Orientering om cykelregnskab 2018.....	12
Orientering om partshøring vedrørende Skolen på Grundtvigsvej, skolegård.....	15
Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmændene Thyge Enevoldsen, ..	17
Status for arbejdet med Smart City august 2019.....	19
Engtoftevej 7, 4.tv., Etablering af ny bolig i eksisterende tagetage.....	25
Danasvej 39 – Baghuset – Konvertering fra erhverv til ny bolig.....	28
Falkoner Allé 12A-B - Ny bolig i tagetage samt konvertering fra erhverv til ny bolig på 1. sal.....	31
Borups Allé 138, st. tv. Konvertering fra erhverv til en ny bolig.....	33
Kong Georgs Vej 67, Anvendelsesændring fra erhverv til udslusningsboliger.....	35
Kong Georgs Vej 36, Opførelse af tilbygning.....	37
Status på bycyklerne.....	39
Frederiksberg Allé: videre arbejde med helhedsplan efter dialog med Slots- og Kulturstyrelsen.....	42
Åbning og kommunikation af Nyt Bynet.....	46
Stoppested på Frederiksberg Allé.....	48
Strategi for bekæmpelse af luftforurening.....	50
Ansøgning om etablering af ny forhave ud for Frederik VI's Allé 14.....	52
Godkendelse af projektforslaget for skybrudsprojektet Skolen på La Cours Vej.....	53
Godkendelse af projektforslaget for skybrudsprojektet til Ny Hollænderskolen ved Hortensiavej.....	55
Flere grønne byrum - projekter til udførelse 2019.....	57
Endelig vedtagelse af lokalplan 220 for familieboliger Lindevangs Allé 3A.....	61
Almene boliger som krav i lokalplaner.....	65
Lukket.....	71

## Punkt 258: Meddelelser

00.22.04-P35-8-18

### Sagsfremstilling

#### a. Opsat billboard på Nordre Fasanvej 129-131

Frederiksberg Kommune modtog 26. juli 2017 en klage over et billboard/skærm opsat på ejendommen Nordre Fasanvej 129-131 på gavlen mod krydset ved Mariendalsvej.

Billboardet er opsat uden tilladelse (efter planloven), og Frederiksberg Kommune har krævet det nedtaget (fysisk lovliggørelse).

Ejeren af billboardet påklagede kommunens afgørelse til planklagenævnet.

Planklagenævnet har 7. august 2019 givet Frederiksberg Kommune medhold i afgørelsen, og billboardet skal derfor nedtages.

#### b. Status på lokalplanprocessen Prins Henriks Skole Værnedamsvej

Den 9. april 2019 blev der afholdt ekstraordinært borgermøde, i forbindelse med at By- og Miljøudvalget den 6. februar 2019 vedtog en startredegørelse for skolens eksisterende område ved Værnedamsvej. Der var en god debat under hele borgermødet, hvor ca. 100 borgere deltog.

I forlængelse af den vedtagne startredegørelse, har Den Franske Skoles bestyrelse og Udvikler umiddelbart inden sommerferien forhandlet en ny aftale på plads. Tidsplanen for lokalplanprocessen følger ikke længere den oprindelige tidsplan, men forvaltningen forventer, at arbejdet med lokalplanen genoptages i løbet af 2019. Udvikler oplyser, at der vil være god tid til den videre planproces, da der alligevel først kan bygges på Værnedamsvej, når skolen er flyttet.

#### c. Informationskampagne om kvalitetstillægget

Ved åbningen af Cityringen indføres det lovbestemte kvalitetstillæg i metroen. Metroselskabet har til de to ejerkommuner udarbejdet et notat, der beskriver baggrunden for tillægget, og hvordan det implementeres.

By- og Miljøudvalget bad om en redegørelse for Frederiksberg Kommunes oprindelige stillingtagen til kvalitetstillægget.

#### d. Invitation til indvielse af legepladsen Kejserinde Dagens Plads

I år er legepladsmidlerne bl.a. gået til en totalreovering og udvidelse af legepladsen på Kejserinde Dagens Plads.

Legepladsen indvies onsdag den 21. august kl. 10.00 af borgmesteren. Børnehaver i nærheden er inviteret til indvielsen.

By- og Miljøudvalget inviteres ligeledes med til indvielse af den nye legeplads.

#### e. Foretræde for By- og Miljøudvalget

Ejeren af Godthåbsvej 132 har i mail den 13. august 2019 ønsket at få foretræde for udvalget vedr. lokalplan 193 –

Endelig vedtagelse af bevarende lokalplan for Fuglebakkebebyggelsen - da han er blevet opmærksom på, at der i tillæg til ny lokalplan er indarbejdet radikale ændringer for sin ejendom.

Sagen forventes forelagt udvalget i løbet af efteråret, så forvaltningen foreslår, at foretrædet sker denne dag.

#### f. Cyklisme og skilte

Balder Mørk Andersen har spurgt til status på dialogen med politiet om cyklisteres højresving for rødt, at der enkelte steder er ændret på undtagelsen til at køre over for rødt i nogle af de T-kryds, hvor det tidligere var tilladt.

#### g. Falkoner Centret

Renoveringen af Falkoner Centret blev drøftet.

#### h. Temamøde vedr. udarbejdelse af mobilitetspolitikken

På baggrund af den ændrede tidplan for budgetprocessen, flyttes temamødet vedr. mobilitetspolitikken fra mandag den 23. september til mandag den 28. oktober.

#### i. Peter Bangs Vej – Ensretning og evt. erstatning til butikkerne

Udvalget bad på mødet den 12. august om en redegørelse vedr. Peter Bangs Vej – dels om ensretningen, dels om evt. erstatning til butikkerne. Forvaltningen har udarbejdet redegørelserne.

#### j. Falkoner Allé 114 A-B

By, Byggeri og Ejendomme har over sommeren modtaget ansøgning om byggetilladelse på ovennævnte ejendom til at opføre fire tofamiliehuse, istandsætte den bevaringsværdige bygning til to boliger samt nedrive bygningen, der er sammenbygget med den bevaringsværdige bygning.

Der blev holdt møde med arkitekten for projektet sammen med stadsarkitekten.

Projektet vurderes som fint gennemarbejdet. Både volumen- og materialemæssigt vurderes det at passe fint ind i det eksisterende villakvarter på Falkonergårdsvej.

Forvaltningen v/stadsarkitekten havde nogle få kommentarer, som skal indarbejdes og herudover skal projektet nøje målsættes, så det sikres, at det følger bestemmelsen i Lokalplan nr. 26 om højde mod skel.

Det aftales, at der skal fremsendes en udtalelse fra Rådvald om, at den fremgangsmåde for renovering og istandsættelse af den bevaringsværdige bygning, som ansøger har valgt, er den bedst mulige. Arkitekten fortalte, at Rådvald vil blive benyttet gennem hele byggeprocessen.

Forvaltningen afventer det reviderede projekt, der forventes at følge By- og Miljøudvalgets beslutning af 7. maj 2018. Forvaltningen følger projektet nøje, og projektet forelægges udvalget til endelig godkendelse.

#### **k. Pkt. 276 – Strategi for bekæmpelse af luftforurening – borgerhenvendelse Platanvej/Kingosgade**

By-, Kultur-, og Miljøområdet har i tilknytning til pkt. nr. 276 ”Strategi for bekæmpelse af luftforurening” modtaget en henvendelse fra en repræsentant fra facebookgruppen ”nejtillukningafplatanvej”. Der argumenteres i henvendelsen for, at især Kingosgade er stærkt belastet af luftforurening som følge af lukningen af Platanvej, og at dette fremadrettet bør ændres. Henvendelse vedlægges. By-, Kultur-, og Miljøområdet skal foreslå, at henvendelsen indgår i den fortsatte behandling af den høring, som pt. foretages, om de fremtidige forhold for Platanvej.

#### **l. Pkt. 277 – Ansøgning om etablering af ny forhåve ud for Frederik VI's Allé 14**

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om etablering af forhåve ud for Frederik VI's Allé 14, idet der sammen med ansøgningen er vedlagt tre skitseforslag. I indstillingen peger forvaltningen på løsningsforslag B. Imidlertid har ansøgeren kontaktet forvaltningen, idet man alligevel ikke ønsker at fremme forslag B, idet beboerne i stueetagen er bange for gener og indkigsmulighed ved en af cykelstativer ud for ejendommen som vist i skitse B.

Derfor peger forvaltningen som et alternativ på løsning C, idet også dette løsningsforslag indeholder en optimal cykelparkering.

# Punkt 259: Orientering om muligheder for en permanent bevilling til aftenrenhold

00.00.00-G01-31-19

## Resume

I forbindelse med vedtagelsen af Budget 2018 blev der - som et led i indsatsen for et grønnere, renere og smukkere Frederiksberg - afsat 300.000 kr. i 2018 og 2019 til styrket aftenrenhold. Indsatsen har afledt et generelt løft af byens renholdelsesniveau ved indførelse af forskudt arbejdstid. Sagen forelægges med henblik på udvalgets stillingtagen til, om bevillingen til aftenrenhold skal gøres permanent.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller at tage orientering om mulighederne for en permanent bevilling til aftenrenhold til efterretning og at oversende sagen til budgetforhandlingerne.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om mulighederne for en permanent bevilling til aftenrenhold tages til efterretning,

## Sagsfremstilling

I forbindelse med vedtagelsen af Budget 2018 blev der - som et led i indsatsen for et grønnere, renere og smukkere Frederiksberg - afsat 300.000 kr. i 2018 og 2019 til styrket aftenrenhold.

Indsatsen har afledt et generelt løft af byens renholdelsesniveau ved indførelse af forskudt arbejdstid. Tiltaget afspejler sig eksempelvis i kommunens borger- og brugermålinger, som viser, at byen opleves meget ren, ligesom kommunens aktuelle affaldsmåling fra april 2019 blandt andet viser, at der er sket et fald i skraldemængden på 21 procent siden sidste års forårsmåling.

Byens aktiviteter er, også efter normal arbejdstid, stadig stigende, og erfaringer viser, at det er vigtigt med vedvarende afhjælpende renholdelsesindsatser, da indsatserne i sig selv virker præventive.

Helt konkret bidrager ordningen for aftenrenhold til, at udsatte steder såsom metrostationer, bymidten og hovedstrøg renholdes også uden for normal arbejdstid. Hertil kommer, at aftenteamet har mulighed for at afhjælpe pludseligt opstået renholdelsesbehov efter normal arbejdstid. Ordningen hindrer ligeledes, at fugle - særligt skader - ikke hiver affald op af affaldskurvene for at finde føde. Endeligt - men ikke mindre vigtigt - medvirker ordningen til, at renhold af byens udsatte steder er overstået inden morgentrafikkens begyndelse, ligesom aftenbrugerne af byrummene oplever et generelt renere Frederiksberg.

Bevillingen ophører med udgangen af 2019, og dermed ophører ordningen også. Fra et borgerperspektiv vil byen om aftenen, men også om morgenen, herefter kunne opleves mindre ren blandt andet på grund af fyldte affaldskurve og affald i nærheden heraf. I forårs- og sommermånederne vil man ligeledes i større omfang end i dag opleve, at affaldet er taget op af affaldskurvene og spredt i området af fugle. I forhold til opgaveløsningen vil fokus fra andre renholdelses- og grønneopgaver skulle flyttes i morgentimerne til renholdesopgaven som pt. løses om aftenen.

Ved at gøre ordningen permanent vil det rene Frederiksberg, som kommer til udtryk i kommunens borger- og brugermålinger, kunne opretholdes.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at ordningen for øget renhold uden for normal arbejdstid i høj grad medvirker til et smukkere, renere og grønnere Frederiksberg. Hertil kommer, at kommunens aktuelle affaldsmåling fra april 2019 understreger, at renholdelsesindsatserne har en positiv effekt. Brugen af byen viser også et behov for den udvidede ordning.

## Økonomi

Hvis ordningen skal gøres permanent vil der skulle bevilges 300.000 kr., som ikke er afsat i nuværende budget.

## Borgmesterpåtegning

Ingen.

## Behandling

By- og Miljøudvalget, M  
SV/OP

# Punkt 260: Orientering om indsamling af malerbøtter sammen med farligt affald via rød boks

07.13.04-G01-1-19

## Resume

På baggrund af en henvendelse med ønske om etablering af indsamlingsordning for større emner farligt affald fra villaer, har forvaltningen lavet en screening af mulige scenarier. Scenarierne bør undersøges nærmere under indsatsen for farligt affald i forlængelsesperioden for den eksisterende affalds- og ressourceplan med henblik på nærmere kvalificering af behov, effekt og økonomi samt fordele og ulemper ved de enkelte løsninger.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om indsamling af malerbøtter sammen med farligt affald via rød boks til efterretning, idet der gennemføres et forsøg som beskrevet i sagsfremstillingen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om indsamling af malerbøtter sammen med farligt affald via rød boks tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 6. maj 2019 sagen, idet udvalget ønskede en uddybet beskrivelse af løsningsmulighed 1. Denne gives i det efterfølgende.

Der er flere forhold, som har betydning for, om den eksisterende ordning med rød boks eventuelt kan udvides. Det drejer sig i det væsentligste om kapaciteten på bilen, der indsamler farligt affald, bemanningen af bilen, arbejdsforhold, samt hvor stort behovet er for indsamling, ud over hvad der kan være i den røde boks. Da sidstnævnte er afgørende for alle forholdene, foreslår forvaltningen, at der gennemføres et forsøg, for at kunne vurdere behovet/potentialet. I det efterfølgende er der redegjort nærmere for de nævnte forhold, mulige løsninger og for et forsøg.

### *Uddybet beskrivelse af eksisterende ordning*

Miljøboksen til farligt affald i villaer tømmes i dag i faste ruter fire gange årligt. Miljøboksen har et volumen på 40 liter. I dag må man kun aflevere det farlige affald, der kan være i miljøboksen. Den bil, der henter affaldet, er særligt indrettet til formålet, da affaldet ikke må blandes sammen, men skal sorteres i forskellige typer miljøaffald på bilen. Bilen benyttes også til at hente farligt affald fra miljøkabsordningen i etageboliger og kommunale enheder, klinisk risikoaffald fra apoteker og lignende samt malerbøtter fra farvehandlere. Bilen kører derfor alle dage hele året rundt med undtagelse af lørdage og søndage.

### *Muligheder og forudsætninger for en udvidelse*

Det er muligt at lave et distrikt mere, så der serviceres færre husstande på hver rute. Med denne løsning er det muligt at holde arbejdsbelastningen for medarbejderne, som følge af ekstra løft under knæhøjde, nede. Det vil imidlertid kræve, at der indkøbes en ekstra miljøbil og ansættes en ekstra medarbejder. En miljøbil koster omkring 1 million kr., hvis den er dieseldrevet. El-drevne miljøbiler forventes at komme på markedet i efteråret 2020 og prisen vil forventeligt ligge mellem 3,5 og 4 millioner kr. En fuldtidsmedarbejder koster omkring 500.000 kr årligt.

### *Afklaring af behov/potentiale gennem forsøg*

Det konkrete behov/potentiale for at medtage farligt affald, der ikke kan være i miljøboksen, kendes ikke i dag. Da forvaltningen kun modtager få henvendelser herom, er der ikke nogen indikation af behovet.

En vurdering af behovet er dog væsentligt af hensyn til vurdering af behov for eventuel at anskaffe en ekstra bil og ansætte ekstra mandsskab jf. ovenfor. Bilen har en begrænset kapacitet, som skal indrettes anderledes, alt afhængig af mængden af hver enkelt type farligt affald, der indsamles. Ligeledes er det aktuelt svært at vurdere, hvor stor arbejdsbelastningen, pga. ekstra løft under knæhøjde, vil blive for skraldemændene, hvis større emner/mængder farligt affald (fx malerbøtter) føjes til den eksisterende miljøboksordning.

Forvaltningen vurderer derfor, at det er hensigtsmæssigt at gennemføre et forsøg, der kvalificerer omfang/mængder/behov i villaerne og dermed også arbejdsbelastning og økonomi. Forvaltningen har indledningsvist haft en mand med ude at køre på ruten den 14. maj 2019. Der var fem husstande med malerbøtter stillet frem, som de tog med, hver husstand havde 5-6 malerbøtter, men det hænder at en enkelt husstand har helt op til 25 malerbøtter. Forvaltningen foreslår, at malerbøtter og lignende forsøgsvist inkluderes i den faste ruteindsamling næste gang der indsamles farligt affald via miljøboksen (uge

36/37). På basis af forsøget kan behov og løsningsmuligheder vurderes, og en varig løsning eventuelt implementeres i den kommende Affalds- og Ressourceplan.

#### *Tidligere sagsfremstilling*

På baggrund af en henvendelse med ønske om etablering af indsamlingsordning for større emner/mængder farligt affald fra villaer, fx malerbøtter, har forvaltningen lavet en screening af mulige scenarier.

I dag hentes farligt affald fra villaer via en miljøboks, også kaldet Rød Boks. Ordningen blev indført i foråret 2016 og var tænkt som et supplement til genbrugsstationen, hvor borgerne til enhver tid kan komme af med farligt affald. Formålet med indførelsen af miljøboksen var at sikre, at der ikke havner så meget farligt affald i restaffaldet ved at gøre det nemt for borgerne at håndtere det korrekt. Undersøgelser viser, at størstedelen af det farlige affald, som villaer typisk har, kan være i en miljøboks (fx batterier, it- og teleudstyr, lyskilder og spraydåser).

I dag er det således kun det farlige affald, der kan være i miljøboksen, der afhentes. En ordning hvor større emner/mængder farligt affald, der ikke kan være i boksen, sættes ud på vejen til afhentning er aktuelt fravalgt. Det er den blandt andet fordi forvaltningen vurderer, at det i visse tilfælde vil være uforvarsomt at have farligt affald stående frit fremme. Det gælder fx, hvis der står flasker eller dunke med miljø- eller sundhedsskadelige stoffer, som forbipasserende uforvarende kan komme til at åbne, anvende eller vælte. Det gælder også lysstofrør, der kan vælte og gå i stykker. Samtidig er der risiko for spild af maling på vej og fortov, hvis en hank på en malerbøtte fx knækker i forbindelse med afhentning. Farligt affald i miljøboksen er umiddelbart beskyttet mod den slags. Med dette fravalg er det op til borgerne selv at aflevere større emner/mængder farligt affald på kommunens genbrugsstation.

Forvaltningen får stort set aldrig henvendelser fra borgere, der har problemer med at komme af med større emner/mængder farligt affald. De enkelte, der er kommet har handlet om malerbøtter, der har været for store til at komme ned i miljøboksen. Er malerbøtterne tomme, skal de i beholderen til restaffald. Er der maling i bøtterne, skal de afleveres som farligt affald. Dels fordi det kan indeholde sundhedsskadelige eller miljøfremmede stoffer, dels fordi der drypper maling ned på vejen, hvis det indsamles i komprimatorbilerne til restaffald. Disse er nemlig ikke altid 100 % tætte.

I fremlæggelsen af sagen om forlængelse af Affalds- og Ressourceplanen 2018 på By- og Miljøudvalgets møde den 29. april 2019 er der lagt op til en øget indsats for at få mere farligt affald samlet ind. I den forbindelse vil det være naturligt at undersøge, om der fremadrettet kan indsamles større mængder/emner farligt affald fra villaer.

Følgende scenarier foreslås undersøgt nærmere med henblik på kvalificering af behov, effekt og økonomi samt fordele og ulemper ved de enkelte løsninger:

#### *1. Udvidelse af eksisterende miljøboks til også at omfatte afhentning af stort farligt affald*

Vurderes ikke at være en mulighed. Dels fordi der ikke er plads til mere på bilen, og dels på grund af arbejds miljømæssige hensyn til skraldemanden.

#### *2. Miljøboks med fast ruteindsamling suppleret med mulighed for afhentning af stort farligt affald mod gebyr*

Eksisterende miljøboks bevares i den nuværende form med fast ruteindsamling, men suppleres af mulighed for bestilling af afhentning af stort farligt affald mod et særligt gebyr. Det skønnes, at prisen vil komme til at ligge mellem 300-350 kr. pr. bestilling. Prisen skal dog kvalificeres nærmere, da den vil afhænge af, om der skal indkøbes en ny bil, og hvor stor efterspørgsel der er på ordningen.

#### *3. Miljøboks som bestillerordning suppleret med mulighed for bestilling af afhentning af stort farligt affald*

Eksisterende miljøboksordning med fast ruteindsamling erstattes af bestillerordning og suppleres med mulighed for bestilling af afhentning af stort farligt affald. Det vurderes umiddelbart, at denne ordning vil kunne implementeres uden meromkostninger, da den vil erstatte den eksisterende ruteindsamling, og der vil være besparelser forbundet med kun at køre efter bestilling fremfor at køre hele ruter igennem som i dag.

#### *4. Miljøbilsordning med faste holdepladser*

Der indføres en særskilt miljøbilsordning som kører rundt til faste holdepladser i villaområderne, hvor borgerne kan komme aflevere malerbøtter, lysstorrør og lignende. Der har tidligere eksisteret en miljøbilordning på Frederiksberg. Ordningen blev dog afskaffet, da der ikke var ret mange der gjorde brug af muligheden. Ordningen vil derfor skulle nytænkes, fx kan indsamlingstidspunktet ændres fra hverdage til lørdage. Det skønnes at prisen vil ligge omkring 10.000 kr. pr. lørdag.

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

På baggrund af forvaltningens screening af problemets omfang vurderes der for nuværende ikke, at der er behov for ændringer i den eksisterende indsamlingsordning for farligt affald fra villaer. Forvaltningen vil dog lade det indgå i den planlagte overordnede analyse af potentielle indsatser for at få mere farligt affald samlet ind i forlængelsesperioden af

Affalds- og Ressourceplanen 2018 med henblik på at lægge indsatsen, hvor der er størst effekt. Det foreslås endvidere, at der i forbindelse med udarbejdelsen af den kommende Affald- og Ressourceplan indgår overvejelser om generelt øget fleksibilitet i ordningerne ved eksempelvis at øge antallet af hente- og bringeordninger.

## **Økonomi**

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
CS/SR

## **Historik**

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 6. maj 2019, pkt. 166:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet der ønskedes en uddybet beskrivelse af løsningsmulighed 1.

### **Indstilling 6. maj 2019, pkt. 166:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om indsamling af malerbøtter sammen med farligt affald via rød boks tages til efterretning.

# Punkt 261: Orientering om Festival for verdensmålene

00.13.00-A50-2-19

## Resume

Den 13. og 14. september arrangerer non-profit organisationen Sustainable Now "Festival for verdensmålene" i samarbejde med Frederiksberg Kommune og CBS Student & Innovation House. Festivalen vil præsentere debatter, oplevelser og inspiration til hverdagen, der tager afsæt i FNs verdensmål. Fredagens aktiviteter har særligt fokus på folkeskolerne og uddannelsesinstitutionerne, mens lørdagen inviterer til, at alle Frederiksbergs borgere skal lægge vejen forbi.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om Festival for verdensmålene til efterretning.

Udvalget anmodede om, at forvaltningen inviterer flere foreninger og råd fra Frederiksberg.

## Indstilling

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller, at orientering om Festival for verdensmålene tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Den 13. og 14. september arrangerer non-profit organisationen Sustainable Now "Festival for verdensmålene" i samarbejde med Frederiksberg Kommune og CBS Student & Innovation House. Sustainable Now står for indhold og afvikling af arrangementet i samarbejde CBS Student & Innovation House og med input fra Frederiksberg Kommune. Arrangementet foregår på Solbjerg Plads og ved området foran CBS, og vil være to dage med oplevelser, debatter, ny viden og aktiviteter, der tager afsæt i alle FNs verdensmål. Fredag har fokus på de lokale skoler og uddannelsesinstitutioner, mens lørdag er åben for alle kommunens borgere.

Målet med festivalen er at formidle viden om verdensmålene og dermed skabe engagement blandt kommunens borgere, herunder studerende, skoleelever, børnefamilier, erhvervsliv, foreninger med flere, og skal ses som en samlende platform for initiativer, projekter og formidling i kommunen. Konkret er alle folkeskolerne blevet kontaktet med tilbud om at deltage i workshopforløb, der er særlig tilrettelagt til den målgruppe, og samtlige studenterorganisationer på CBS kører i samarbejde med studenterorganisationer fra blandt andet KU Science og Sundhed samt DTU et spor for de unge.

Borgmester Simon Aggesen og rektor fra CBS Nikolaj Malchow-Møller byder velkommen til festivalen fredag kl. 12. Frederiksberg Kommune deltager blandt andet med workshopforløb om den kommende Affalds- og Ressourceplan og samtalsaloner om den bæredygtige hverdag.

Sustainable Now koordinerer pressedækningen og kommunikationen med Frederiksberg Kommune.

Invitationen er vedlagt som bilag.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at festivalens tema er fint i tråd med kommunens øvrige arbejde for at omsætte FNs verdensmål til konkrete handlinger i hverdagen i kommunen som virksomhed og blandt borgere, virksomheder og byens øvrige aktører.

## Økonomi

Sustainable Now har det overordnede budgetansvar for projektet. Frederiksberg Kommune har bidraget til en andel af festivalens samlede budget, gennem 150.000 kr. fra Bæredygtighedsmidlerne, 150.000 kr. fra kommunikationsmidlerne i Affald og Genbrug, 100.000 kr. fra Borgmesterens eventpulje og 50.000 kr. fra Undervisningsudvalgets pulje.

## Borgmesterpåtegning

Ingen.

## Behandling

Alle fagudvalg  
CS/PS

## Bilag

Invitation\_Festival for Verdensmålene

# Punkt 262: Orientering om cykelregnskab 2018

05.00.00-G01-109-19

## Resume

By- og Miljøudvalget bliver med denne sag orienteret om Cykelregnskab 2018, som gør endelig status på målene i Cykelpolitik 2013-18. Regnskabet indeholder status på nøgletal om cykeltrafikken i Frederiksberg Kommune.

## Beslutning

Balder Mørk Andersen bad om, at sagen behandles i Kommunalbestyrelsen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om Cykelregnskab 2018 tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune udarbejdede det første cykelregnskab i 2004, og derpå et cykelregnskab for 2005-2006. Disse dannede baggrund for kommunens første cykelpolitik, som løb til og med 2012. Cykelregnskaberne er efterfølgende blevet brugt til at følge op på status på målene i den gældende cykelpolitik. I forbindelse med den seneste cykelpolitik, som udløb med udgangen af 2018, blev der lavet en cykelhandlingsplan med forslag til hvilke aktiviteter, der kunne gennemføres for at bidrage til at opnå målene i Cykelpolitik 2013-18. Der har således siden 2016 været afsat midler til opfølgning på cykelhandlingsplanen og til forbedring af cykelparkering ud over midler til anlæg af cykelstier. Mange af de foreslåede aktiviteter i cykelhandlingsplanen er blevet gennemført i perioden. Udvalget behandlede den 11. marts 2019 sagen om udmøntning af puljen til opfølgning på cykelhandlingsplanen, hvor der blev gjort status på de mange aktiviteter, der er gennemført i cykelhandlingsplanen. Cykelregnskab 2018 gør endelig status på, hvordan det er gået i forhold til målene i cykelpolitikken (se komplet oversigt bagerst i cykelregnskabet). Det er det 7. i rækken af cykelregnskaber for Frederiksberg Kommune.

By- og Miljøudvalget besluttede den 11. marts 2019, at der skal udarbejdes en mobilitetspolitik for Frederiksberg Kommune, som skal sætte retning og give de overordnede rammer for den fremtidige planlægning af byens samlede mobilitet - herunder transportformer - og byrum.

I Cykelpolitik 2013-18 er visionen, at "Frederiksberg er byen, hvor det er attraktivt at cykle for borgere i alle aldre", og herudover er der tre overordnede mål.

Status for 2018 er følgende:

- 71 % af cyklisterne er tilfredse eller meget tilfredse med Frederiksberg som en cykelvenlig by.  
*Mål: 90 %.*  
Til sammenligning synes 84 % af cyklisterne i Københavns Kommune, at København er en god eller meget god cykelby.
- 31 % af alle ture foregik på cykel.  
*Mål: 40 %.*  
Til sammenligning var det 32 % af alle ture i Københavns Kommune, der foregik på cykel i 2018.
- 81 % af alle ture under 5 km blev foretaget på cykel eller til fods.  
*Mål: 90 %.*  
Til sammenligning er det 82 % i Københavns Kommune.

For at opnå disse overordnede mål for cykeltrafikken har Frederiksberg Kommune arbejdet med otte indsatsområder:

1. Fremkommelighed og sikkerhed for cyklister
2. Cyklistadfærd
3. Børn på cykel
4. Ældre på cykel
5. Cykelparkering ved trafikale knudepunkter
6. Samarbejde med erhvervsliv og uddannelsesinstitutioner
7. Tværorientatorisk samarbejde om cykelfremme
8. Dialog og kommunikation

Udviklingen i cyklisternes tilfredshed og i de øvrige nøgletal i perioden 2012 til 2018, hvor der er lavet delstatus i hhv. 2014 og 2016, varierer. Det vil sige, at der for de fleste mål ikke er en konstant positiv udvikling imod målet henover årene. Følgende er en beskrivelse af udviklingen for de vigtigste nøgletal i cykelregnskabet:

Fremkommelighed og sikkerhed for cyklister	<p>Cyklisternes tilfredshed med omfanget af cykelstinet er faldet med 3 %-point fra 85 % i 2016 til 82 % i 2018 (mål: 90 % skal være tilfredse).</p> <p>Andelen af cyklister, der føler sig trygge i trafikken, er ligeledes faldet til 66 %, efter at 74 % var tilfredse i 2016 (mål: 80 %).</p> <p>Samme udvikling gør sig gældende i forhold til dræbte og tilskadekomne, hvor der var 30 i 2018, efter at der 'kun' var 20 i 2017. Det vil sige, at Frederiksberg Kommune ikke har nået målsætningen om maksimalt 12 dræbte eller tilskadekomne cyklister i 2018 (jf. målsætningen om en reduktion på 50 % i antallet af dræbte og tilskadekomne fra 2010 til 2020).</p>
Cyklistadfærd	<p>Det er stadig de andre cyklister, som cyklister føler sig mest generet af i trafikken - 60 % i 2018. Dog er der sket et fald ift. til 2014 og 2016, hvor hhv. 66 % og 68 % følte sig generet af andre cyklister (mål: mindre end 30 %). 46 % synes, at der er en god og hensynsfuld cyklistadfærd på Frederiksberg (mål: 80 %). 48 % overholder færdselsloven ifølge eget udsagn. Dette ligger på samme niveau, som i de to foregående cykelregnskaber. Målet var, at 25 % flere overholder færdselsloven ift. basisåret, det vil sige mindst 61 % i 2018.</p>
Børn på cykel	<p>I forhold til antallet af børn, der går eller cykler sammen med deres forældre til daginstitution, var der i 2018 63 % der gik eller cyklede sammen med deres forældre - et fald fra 79 % i 2016 og 82 % i 2014 (mål: 95 %). I forhold til skoleelever gik eller cyklede 81 % til og fra skole i 2018 (mål: 85%). I 2016 var det 77 % og i 2014 var det 73 % .</p> <p>Til gengæld er færre forældre trygge ved, at deres børn cykler i 2018, nemlig 39 %, hvor det i 2016 var 46 % (mål: 90 %).</p> <p>Forældrenes tilfredshed med kommunens sikring af skolevejen er stagneret og er 62 % i 2018 (mål: 90 %).</p>
Cykelparkering ved trafikale knudepunkter	<p>Der er en positiv udvikling i cyklisternes tilfredshed med cykelparkering ved trafikale knudepunkter, men målene om at mindst 90 % af cyklisterne skal være tilfredse med henholdsvis muligheden for at finde et ledigt cykelstativ (35 % er tilfredse i 2018) og standarden af cykelstativerne ved trafikale knudepunkter (40 % er tilfredse i 2018) er ikke nået. Cyklisternes tilfredshed med parkeringsfaciliteterne omkring uddannelsesinstitutioner er også steget, men har på tilsvarende vis ikke nået målet - 27 % er tilfredse, og målet er 80 %.</p> <p>I forhold til cyklisternes tilfredshed med cykelparkeringsfaciliteter på handeleggader og omkring supermarkeder er den steget til 39 % (mål: 90 %). Til gengæld er andelen af ture til fods eller på cykel med indkøbsformål faldet siden 2016 (74 %) til 2018, hvor den er 64 % (mål: 75 %).</p>
Dialog og kommunikation	<p>Det er et mål, at 80 % af cyklisterne skal være tilfredse med kommunens information. Det gælder både dialogen med cyklister og ikke-cyklister, informationen om de forskellige tiltag og aktiviteter, der igangsættes i forhold til at gøre det attraktivt at være cyklist på Frederiksberg og gennemførelse af aktiviteter og kampagner til fastholdelse af eksisterende cyklister og ligeledes til ikke-cyklister for at motivere dem til at cykle. Status er, at 34 % er tilfredse i 2018, hvor det i 2016 var 39 %.</p>

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

Overordnet set er der kun få af Cykelpolitik 2013-18s mål, der er nået, på trods af at der er sat mange initiativer i værk inden for indsatsområderne. Det er forvaltningens vurdering, at det bl.a. kan skyldes, at målene muligvis har været for ambitiøse. Forvaltningen vurderer også, at der er behov for en tydeligere prioritering mellem trafikformerne, som også vil gøre det lettere at kommunikere budskaber ud til cyklisterne. Pladsen er trang på Frederiksberg, og det vil alt andet lige

skabe udfordringer i forhold til mange af de emner, der er undersøgt i cykelregnskabet. Med udarbejdelsen af en mobilitetspolitik, vil der være mulighed for en mere helhedsorienteret tilgang til mobilitet og herunder prioritering mellem transportformerne. Såfremt kommunen fortsat vil prioritere bæredygtige transportformer, som f.eks. cyklisme, er det vigtigt at have mål på området, og følge op på dem i form af cykelregnskaber eller lignende.

## **Økonomi**

Ingen

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, K.

ML/LA

## **Bilag**

Cykelregnskab 2018

# Punkt 263: Orientering om partshøring vedrørende Skolen på Grundtvigsvej, skolegård

02.34.30-P19-14-19

## Resume

I forbindelse med udvidelsen af skolegården er der foretaget partshøring af naboejendommene. By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en indsigelse, som fremlægges for By- og Miljøudvalget med denne orienteringssag.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om partshøring til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om partshøring tages til efterretning

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet ønsker en udvidelse af skolegården på Skolen på Grundtvigsvej mod syd. Dels er der købt et areal af naboen mod syd og dels er der indgået en lejeaftale af noget areal mod øst. De nye arealer samt den sydlige del af skolegården omdisponeres på følgende måde:

Et centralt placeret boldbur opdeler sammen med de eksisterende træer skolegården i flere mindre områder.

Mod vest etableres et bakkelandskab i gummi med rutsjebane og klatretorv, omkring boldburet etableres en oplevelsessti/bevægelsesforløb, øst for boldburet opretholdes en lille have og to legehuse og det sydvestlige hjørne bliver et "stille-område" med forskellige siddemøbler.

I forbindelse med indretningen projekteres med at opføre en 2,3 - 2,6 meter høj hegnsmur (målt fra terræn) og et 1,9 - 2,0 meter højt træhegn i skel, i forlængelse af et allerede eksisterende træhegn, mod ejendommene Henrik Steffens Vej 4-6 og Gammel Kongevej 144.

Da hegnsmuren og træhegnet ønskes højere end 1,8 m i skel kræver det byggetilladelse, og derfor er sagen sendt i parthøring. Der er indkommet en indsigelse til projektet fra naboejendommen på Henrik Steffens Vej 4-6.

Indsigelsen berører flere forhold end hvad der er partshørt om, blandt andet påstand om at den udvidede del af skolegården ikke er i overensstemmelse med plangrundlaget. Dette forhold har beboerne fra Henrik Steffens Vej 4-6 allerede påklaget til Planklagenævnet og bliver behandlet i denne instans.

I forhold til byggesagen fremføres det, at den påtænkte rutsjebane fra rampen vil give direkte indblik samt vil føre til et højt støjniveau, og at der ikke er lavet nogen tiltag for at mindske støjgener. Desuden udtrykkes der bekymring over, at muren vil medføre skyggegener i gårdarealet, og man ønsker derfor, at muren bliver opsat med en vis afstand til skel. Envidere påtales det uensartede udtryk, som de forskellige højder på mur og træhegn vil frembyde.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der overordnet med det samlede projekt, er taget det fornødne hensyn til naboerne. Området bliver netop indrettet med forskellige siddemøbler nærmest skellet og muren bliver udført i en højde af 2,3 meter for at mindske støj og indbliksgener. Nærmest skel udføres faldundelag, der også har en støjdæmpende effekt. Den forhøjede mur vil medføre marginal mindre skygge på gårdarealet før middagstid, da der i forvejen er eksisterende skure o.l. i samme højde. By-, Kultur og Miljøområdet vurderer dog også, at den projekterede rutsjebane ikke udføres og udfører gerne plankeværket og forhøjer eksisterende plankevæk mod Henrik Steffens Vej 4-6 i samme højde som muren.

## Økonomi

Ingen

## Borgmesterpåtegning

Ingen

## Behandling

By- og Miljøudvalget  
PBM/CE

## **Bilag**

Partshøringssvar nr. 1

Bilag til partshøring

Ansøgning om byggearbejde

HSV 4-6

# **Punkt 264: Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmændene Thyge Enevoldsen, Lone Loklindt, Balder Mørk Andersen og Mette Bram om CO2-neutralt byggeri**

01.02.05-G01-22-19

## **Resume**

2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmændene Thyge Enevoldsen, Lone Loklind, Balder Mørk Andersen og Mette Bram har stillet forslag om, at Frederiksberg Kommune skal ansøge om som frikommune forsøg at stille krav om CO2-neutralt byggeri i lokalplaner. I denne sag redegør forvaltningen for mulighederne herfor.

## **Beslutning**

By- og Miljøudvalget indstiller, at Frederiksberg skal ansøge om som frikommuneforsøg at få lov til at stille lokalplanskrav om CO2-neutralitet og DGNB-certificering ved ustøttet nybyggeri.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt Kommunalbestyrelsen beslutter, at Frederiksberg skal ansøge om, som frikommuneforsøg, at få lov til at stille lokalplanskrav om CO2-neutralitet ved ustøttet nybyggeri.

## **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen oversendte den 25. februar 2019 følgende forslag fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmændene Thyge Enevoldsen, Lone Loklindt, Balder Mørk Andersen og Mette Bram om CO2-neutralt byggeri.

"Forslag om CO2-neutralt byggeri,

Kommunalbestyrelsen beslutter, at Frederiksberg skal ansøge om, som frikommuneforsøg, at få lov til at stille lokalplanskrav om CO2-neutralitet ved ustøttet nybyggeri.

### *Begrundelse:*

Den grønne koalition ønsker, at Frederiksberg skal være et grønt fyrtårn for resten af Danmark. Som en af de rigeste kommuner i et af de rigeste lande bør vi vise, at fremtiden må være grøn. Et led i dette er i lokalplaner at kunne stille krav om, at nybyggeri kan opføres, så det ikke belaster vores klima. Derfor bør Frederiksberg søge om at blive frikommune på dette vigtige område".

### *Bemærkninger til forslaget*

Med den gældende planlov er der ikke mulighed for at stille krav om fx CO2-neutralitet eller DGNB certificering i nybyggeri i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplaner. En ansøgning om frikommuneforsøg kunne indeholde en anmodning om at få stillet disse muligheder til rådighed.

Et CO2-neutralt byggeri er et byggeri, hvor det sikres, at der produceres den samme mængde energi, som der forbruges. Dertil kan man evt. lægge den mængde energi, det har kostet at producere bygningen, samt den energi det vil koste en dag af bortskaffe den. En CO2-neutral bygning, vil i praksis blive opført med fokus på et meget lavt energiforbrug i driftsfasen i kombination med energiproduktion – f.eks. i form af solceller. Risikoen herved er dog, at der fokuseres for ensidigt på energiforbrug og dermed for lidt på andre vigtige aspekter af en bygnings bæredygtighed.

En DGNB-certificering har et bredere perspektiv, idet den forholder sig til både miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed. Gennem DGNB-certificering sikres det, at energiforbruget i bygningsdrift holdes på et lavt niveau. Derudover sikres byggeriets bæredygtighed via krav til bl.a. indeklima, klimasikring og evt. brug af sundheds- og miljøskadelige stoffer. DGNB-certificering har således flere parametre at arbejde ud fra og dermed større fleksibilitet i den arkitektoniske bearbejdning, når et projekt skal bearbejdes i forhold til den eksisterende kontekst.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det kan være hensigtsmæssigt, hvis der gives hjemler til at stille krav om byggeriers bæredygtighed. Forvaltningen vurderer umiddelbart, at forslaget lever op til de overordnede rammer og krav for frikommuneforsøg III, men vurderer samtidig, at der generelt kan være mulighed for at påvirke lovgivningen på planområdet på anden vis. F.eks. ved at rette henvendelse til Erhvervsstyrelsen og anmode om generelt at få Planloven revideret, så de ønskede hjemler tilvejebringes. Planloven revideres hyppigt, og det er forvaltningens vurdering, at der

generelt er stigende fokus på bæredygtighed. På byggeområdet er der endvidere et arbejde i gang med at indføre frivillige bæredygtighedsklasser, ligesom der på EU niveau arbejdes på et fælles rapporteringssystem kaldet LEVEL.

## **Økonomi**

Ingen.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K.  
LRM/JD

# Punkt 265: Status for arbejdet med Smart City august 2019

85.11.00-G01-1-14

## Resume

By- og Miljøudvalget præsenteres med denne sag for en status på Frederiksberg Kommunes Smart City projekter med særlig fokus på de resultater, som indtil videre er opnået, samt forvaltningens anbefalinger til mulige næste skridt for arbejdet med Smart City i Frederiksberg Kommune.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at orienteringen om status på arbejdet med Smart City i Frederiksberg kommune tages til efterretning,
2. at finansieringen af det videre forløb for projektet Smart Parkering estimeret til 2,75 mio. kr. oversendes til budgetforhandlingerne,
3. at finansieringen af projektet Smart Cykelparkering ved Frederiksberg Metro/Frederiksberg Gymnasium med et investeringsbehov på 1 mio. kr. oversendes til budgetforhandlingerne.

Udvalget anmodede forvaltningen om en sag, der redegør for mulighederne for at arbejde videre med smart cityløsninger på andre områder end det tekniske og inddragelse af borgere og aktører i større omfang end hidtil.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at orienteringen om status på arbejdet med Smart City i Frederiksberg Kommune tages til efterretning,
2. at By- og Miljøudvalget tager stilling til finansieringen af det videre forløb for projektet Smart Parkering estimeret til 2,75 mio. kr.,
3. at By- og Miljøudvalget tager stilling til finansiering af projektet Smart Cykelparkering ved Frederiksberg Metro/Frederiksberg Gymnasium med et investeringsbehov på ca. 1 mio. kr.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget præsenteres for en status på udvalgte Smart City projekter og deres resultater. Der har siden sidste statusorientering i januar fortsat været fokus på projekter inden for det tekniske område – særligt klima- og mobilitetsprojekter. Dog er der taget skridt til at sikre bredere forankring, idet der er nedsat et Smart City Board. Der er fortsat fokus på tidlig og bred borger- og virksomhedsinddragelse i de konkrete projekter og via Smart City Challenge.

Nærværende orientering har fokus på de projekter og initiativer, som ønskes igangsat, er igangsat eller er afsluttede siden sidste orientering i januar 2019. Det drejer sig om følgende:

- Smart City-netværket (Smart Forsyning)
- Smart Parkering
- Smart Cykelparkering
- Klimavej Mariendalsvej
- Monitoreringsprojektet ”Digitalt vand” på Langelands Plads
- IoT sensorer i glasbeholdere
- Etablering af Smart City Board

I bilag 1 beskrives desuden nogle af de øvrige igangværende projekter og initiativer:

- Forsøg med trafiktællinger ved hjælp af kunstig intelligens på Allégade
- SAnD - Sikker og Anvendt Data
- Smart City Challenge 2019
- Smart City Cybersecurity Lab (SCL)
- Intelligent belysning
- Scannerbil
- Open Data DK (ODDK)

### *Frederiksberg Smart City-netværk (Smart Forsyning)*

Siden Smart City-netværkets officielle indvielse den 10. september 2018, har forsyningen blandt andet arbejdet videre med udvidelse af Smart City-netværket samt installation af de sidste vand- og fjernvarmemålere, som netop understøttes og muliggøres af netværket.

Inden årets udgang forventer Forsyningen at have installeret ca. 5.000 vandmålere og 4.350 fjernvarmemålere hos Forsyningens kunder. Fra at have modtaget ca. 50.000 aflæsninger om året fra fjernvarmemålerne modtager Frederiksberg Forsyning i dag over 10 mio. aflæsninger pr. dag.

Ud over monitorering af det specifikke reeltids forbrug hos Forsyningens kunder, bidrager aflæsningerne også til synliggørelse af lækager, som i dag bruges til at advisere borgere, erhvervsdrivende eller kommunen. Eksempelvis er der på baggrund af reeltids aflæsningerne identificeret og udbedret en lækage i en privat bolig og i en daginstitution på Frederiksberg før de voldte større skader.

Forsyningen arbejder i den kommende tid på dels at bearbejde de mange aflæsninger ved hjælp af kunstig intelligens, dels at synliggøre data digitalt til brug for Forsyningens egne kunder, således at de selv kan monitorere forbruget og tidligt sætte ind over for eventuelle lækager.

### *Smart Parkering*

Smart Parkering er et pilotprojekt, der har undersøgt forskellige teknologier med henblik på at ændre adfærd hos bilisterne gennem at minimere søgetrafik efter ledige p-pladser og derved nedsætte CO2 udledningen på Frederiksberg. Projektet er nu afsluttet, og forvaltningen er klar med sine anbefalinger til næste skridt.

Målet med pilotprojektet har været at indsamle information om ledige p-pladser og udstille data til serviceleverandører, borgere m.fl., så informationen bliver tilgængeliggjort af så mange kanaler som muligt og adfærdsændringen understøttet bedst muligt.

Projektet har også skulle identificere den bedste løsning til Frederiksberg, som kan bidrage med bedre viden om brugen af kommunens p-pladser til brug for parkeringsanalyser samt planlægning af nye parkeringsanlæg. Udover egne erfaringer er der også blevet skelet til tilsvarende projekter i andre byer i og udenfor Danmark (fx. København, Berlin, Munchen).

Erfaringerne fra projektet, og fra tilsvarende projekter i andre byer, peger på kamerateknologi som den bedste løsning på Frederiksberg og særligt ved afgrænsede p-anlæg over og under jorden. In ground sensorerne viste sig ustabile og for besværlige at montere i asfalten. De ødelagde asfalten, var svære at vedligeholde og krævede perioder med afspærring af pladser for at tilgå sensorerne. Radarteknologien har aldrig rigtig fanget an i branchen, og er knapt så relevant som kamerateknologien, som har vundet indpas i branchen på grund af gode stabile resultater især i dagtimerne, hvor kameraerne leverer en meget høj præcision.

I testperioden har der på p-pladsen bag rådhuset været opsat 5 kameraer, der anonymt registrerer, hvilke parkeringspladser, der er ledige, samt hvor længe bilerne har været parkeret. Data fra kameraerne viser blandt andet belægningsgraden på p-pladsen samt omsætningen af p-pladser. Det sidste er et udtryk for hvor længe, bilisten skal vente på en ledig p-plads. Bilag 2 viser eksempler på data fra projektet.

Data fra forsøget viser eksempelvis, at der er stor omsætning af p-pladser inden for rådhuset åbningstid, og bilister kun skal vente få minutter for at få en ledig p-plads. Data viser også, at kapaciteten langt fra udnyttes i aften- og nattetimer. Samtidig ved vi fra parkeringsanalyserne, at der er efterspørgsel på pladser på vejene rundt om samtidig med, at der er ledig kapacitet i flere af kommunens parkeringskældre.

Et af pilotprojektets mål har været at tilgængeliggøre data fx til private leverandører med henblik på at skabe en forandring hos bilisterne via leverandørernes vejvisnings-/parkeringsløsninger. Desværre har leverandørerne ikke ønsket at anvende kommunens data, på grund af manglende standardisering af data byerne imellem. Flere af leverandørerne på Frederiksberg har baseret deres forretningsmodeller på egne data, mens de venter på KL m.fl. arbejder på standardisering af parkeringsdata.

Forvaltningens vurdering er derfor, at den ændrede adfærd i stedet skal understøttes på anden vis fx ved hjælp af skiltning af ledige p-pladser i byrummet. Dette støttes af erfaringer fra andre byer. Bilister med lokalkendskab har en tendens til at køre direkte hen hvor de erfaringsmæssigt ved at der kan være ledige p-pladser og uden at anvende mobile services. Skiltning med oplysning af antal ledige pladser i de større kommunale parkeringsanlæg/handelsstrøg vil synliggøre områder med ledige pladser og flytte en del af trafikken dertil.

Pilotprojektet viser også, at de testede løsninger, ikke kan bidrage med parkeringsmønstre for kommunens beboer- og pendlerlicenser. For at kunne ændre parkeringsadfærden hos disse bilister, er det nødvendigt at kende deres nuværende vaner og behov. Det kunne derfor være interessant at igangsætte en undersøgelse, hvor kommunen opnår bedre viden om bilister med beboer- og pendlerlicenser, som kan indgå i den videre trafik- og parkeringsplanlægning.

Forvaltningens vurdering er, at der ved disse licenstyper skal bruges en anden teknologi, som dels kan lokalisere bilerne ved hjælp af positionsdata, dels identificere parkeringspresset- og behovet opdelt på disse licenstyper for den videre

trafikplanlægning. Positioneringsdata kan eksempelvis indsamles via nummerpladegenkendelse, mobiltelefoner eller GPS-trackere. En sådan dataindsamling vil kræve samtykke fra bilisterne, da der vil være tale om behandling af almindelige persondata og en frivillig ordning, hvor et repræsentativt udsnit af beboer- og pendlere med parkeringslicenser kunne derfor være vejen frem. Undersøgelsen vil også kunne give kommunen et mere præcist indblik i de reelle søgetider efter ledige p-pladser på Frederiksberg.

#### *Anbefalinger til næste skridt - Smart Parkering 2.0*

Samlet set viser erfaringerne fra projektet, at kameralsøsningen egner sig bedst til afgrænsede over- og underjordiske parkeringsanlæg. Enkelte af kommunens underjordiske parkeringsanlæg har allerede implementeret lignende teknologi. Forvaltningen foreslår derfor, at løsningen udvides til de øvrige anlæg og data samles og synliggøres via skiltning i byrummet og via de leverandører, der ønsker data.

Specifikt indebærer forslaget:

- ?At kamerateknologien udvides til samtlige kommunens parkeringskældre, parkeringspladsen bag rådhuset samt udvalgte handelsstrøg med henblik på at synliggøre ledig kapacitet i en samlet digital løsning for borgere og besøgende og derigennem opnå bedre udnyttelse af kommunens parkeringsanlæg.
- ?At der for parkeringskældrenes vedkommende tælles ind- og udkørsler som et billigere alternativ til monitorering af samtlige pladser.
- ?At den digitale løsning kombineres med fysisk skiltning af antallet af ledige pladser i nærliggende parkeringsanlæg med henblik på at guide bilisterne hen til nærmeste ledige p-pladser.
- ?At data stilles til rådighed for private parkeringsleverandører, vejvisningsservices, borgere m.fl.

Derudover foreslås det:

- ?At der igangsættes en frivillig ordning med tracking af beboer- og pendlere på Frederiksberg med henblik på at opnå viden om beboer- og pendlerlicenshavernes parkeringsbehov og -mønstre.

Samlet set estimeres Smart Parkering 2.0 at koste ca. 2,75 mio. kr. i anlæg samt en årlig drift på 250.000 kr./år.

Investeringen omfatter:

- Kameralsøsning til samtlige kommunale parkeringskældre, parkeringspladsen bag rådhuset samt 2-3 udvalgte handelsstrøg
- Indkøb af digital løsning til samling og distribution af data
- Indkøb og opsætning af uden- og indendørsskiltning til formidling af antallet af ledige pladser samt dertil hørende etablering og tilslutning til strøm
- Indkøb af ca.1000-1500 trackingdevices med tilhørende softwareløsning til en frivillig ordning for indsamling af parkeringsmønstre for bilister med beboer- og pendlerlicenser.

Grundet investeringens størrelse vil løsningen skulle udbydes. Investeringen kan justeres efter antallet af parkeringsanlæg, der skal indgå i projektet.

Ved politisk tilslutning til finansiering af projekter vil der senere på året blive forelagt en projektbeskrivelse, -plan m.m.

#### *Smart Cykelparkering*

I forlængelse af projektet Smart Parkering foreslås det, at anvende kamerateknologi på cykelparkeringskælderen under Frederiksberg Gymnasium, som er i direkte tilknytning til Frederiksberg Metrostation. By- og Miljøudvalget bedes derfor tage stilling til en eventuel finansiering af projektet.

Løsningen suppleres af skilte strategisk placeret fx ved Den Grønne Sti, som vil guide cyklister direkte hen og ned i cykelparkeringskælderen ved hjælp af cykel-rulle-rampen. Skiltning i cykelkælderen vil medvirke til at udnytte de bagerste pladser i kælderen, så kapaciteten udnyttes bedst muligt og kommunen får det maksimale ud af sin anlægsinvestering. Derudover vil kommunen opnå bedre datagrundlag om brugen af cykelkælderen, dens belægningsgrad, hvor længe cykler er parkeret etc.

Cyklisterne vil opleve bedre overblik over ledige parkeringsmuligheder og lettere transportskifte mellem cykel og metro. Løsningen forventes også at flytte nogle af de mange cykler over jorden ned i kælderen samt bidrage til hurtigere identificering af efterladte cykler, da løsningen vil kunne identificere cykler, der ikke har været flyttet i fx 3 uger.

Løsningen vil være den første af sin art i Danmark, men er baseret på gennemprøvet teknologi med flere års erfaringer fra blandt andet Utrecht i Holland, hvor nudging af cyklister, ved hjælp af skilte, har en positiv effekt på hvor cyklerne parkeres. Der vil på By- og Miljøudvalgets studietur til Utrecht i september måned netop være mulighed for at se, hvordan teknologien anvendes på et af verdens største cykelparkeringsanlæg ved Utrecht Centraal Stationsplein, som håndterer ca. 12.500 underjordiske cykelparkeringspladser i flere niveauer.

Løsningen vil koste ca. 1 mio. kr. at etablere og 144.000 kr. for 3 års drift. Kommunen ejer al projektets byudstyr, hard- og software samt data. Løsningen vil let kunne skalleres til andre indendørs og udendørs cykelparkeringsanlæg og drage nytte af den eksisterende softwareplatform.

Se bilag 3 for yderligere beskrivelse af projektet Smart cykelparkering.

#### *Klimavej Mariendalsvej*

Som et led i kommunens skybrudsplan er der igangsat en række klimatilpasningstiltag, herunder på Mariendalsvej, der skal minimere konsekvenserne ved skybrud, og hvor IoT indgår som en naturlig del af løsningerne. IoT sensorer bruges til at overvåge kapaciteten og driften i skybrudsanlægget med henblik på at iværksætte nødvendige foranstaltninger ved nedbrud, varsle beredskab og berørte borgere samt til at forudsige behovet for vedligeholdelsesarbejder (fx vedligeholdelse af de permeable veje).

Arbejdet udføres i tæt samarbejde med blandt andre Frederiksberg Forsyning og de respektive konsortier på de specifikke klimaveje.

Projektet på Mariendalsvej har derudover specifikt skulle bidrage med anbefalinger til hvilken sensorteknologi, der fremover skal bruges for at opnå de ønskede data fra kommunens øvrige skybrudsprojekter. Resultaterne fra brugen af IoT sensorer fra Mariendalsvej indgår allerede i skybrudsprojektet på Langelands Plads, som der redegøres for senere i denne afrapportering.

Ved hjælp af IOT sensorer måler kommunen i dag vandstanden i det overfladenære grundvand, i magasinet under vejen samt den lokale nedbør på Mariendalsvej. På baggrund af data om magasinets fyldnings- og tømningegrad er kommunen i stand til at følge større hændelser og se effekten af klima-anlægget. Se bilag 4 for eksempler på data fra sensorerne på Mariendalsvej.

Data fra sensorerne viser eksempelvis, at magasinerne under vejen ikke bliver fyldt op ved dagligt nedbør, og at der er en hurtig nedsivning til det overfladenære grundvandsspejl. Der har i måleperioden ikke været lokalt skybrud på Mariendalsvej, og der er derfor endnu ikke informationer om, hvordan systemet reagerer under ekstremesituationer. Forvaltningen har dog opnået gode erfaringer i, hvilke sensorer, der fungerer bedst og hvordan de bør skal installeres i anlæggene. Erfaringer, som der endnu ikke er så mange andre kommuner, der har gjort sig.

Ud fra de nuværende målinger er det desværre ikke muligt på Mariendalsvej at måle den afledte volumen fra anlægget til kloakken. Dette vil dog blive etableret i forbindelse med monitoreringsprojektet på Langelands Plads.

Sidst, men ikke mindst, vil erfaringerne fra dette og de øvrige klimaprojekter blive delt bl.a. i regi af den regionale SAnd-projekt (beskrevet i bilag 1), således at kommunen selv og andre kommuner kan få glæde af den viden forvaltningen hidtil har opnået.

#### *Monitoreringsprojektet "Digitalt vand" på Langelands Plads*

I maj måned indgik Frederiksberg Kommune, Frederiksberg Forsyning og CALL Copenhagen en aftale om at monitorere og afprøve intelligent og aktiv styring af skybrudsvolumenet på Langelands Plads. Projektet "Digitalt vand" skal blandt andet måle vandbalancen og vandets flow i anlægget med henblik på at etablere aktiv styring af vandets afstrømningen fra pladsen. Dette vil muliggøre tilbageholdelse af mere vand uden at kompromittere sikkerheden for borgere og brugere af pladsen, bidrage til optimering af rensningsanlæggenes drift og mindske risikoen for overløb.

Projektet bygger videre på resultaterne med IoT-sensorer fra Mariendalsvej, og vil fremover være med til at sætte standarden for aktiv styring af skybrudsanlæg.

Projektet kigger også ind i mulighederne for at bruge det tilbageholdte vand til at nedsætte den "urbane varme ø-effekt", altså overophedningen af byerne særligt i de varme måneder på grund af byens mange hårde overflader med dertil lille mulighed for nedkøling fx via fordampning.

Projektet er det første af sin art, og det forventes, at der vil være stor interesse i projektet. Af samme grund etableres der et projektsite, der beskriver løsningen og udstiller udvalgte måledata. Derudover vil der blive opstillet en infoskærm på pladsen, så borgere og besøgende på pladsen ligeledes kan følge med.

Digitalt vand er finansieret af Region Hovedstadens fyrtårns projekt 'Digital Infrastruktur og Fælles Datahub i Greater Copenhagen' og løber indtil udgangen af 2020.

#### *IoT-sensorer i glasbeholdere*

I løbet af foråret er ”fyldesensorer” blevet installeret i 20 af kommunens offentlige glasbeholdere med henblik på at teste, om det er teknologisk muligt og rentabelt at hjemtage valide fyldedata på byens glasbeholdere ved hjælp af IoT-sensorer.

Der skeles selvfølgelig også til erfaringer fra andre byer. De få kommuner, som allerede har implementeret fyldesensorer i glasbeholdere, har langt større afstande end Frederiksberg, har andre kontrakter for afhentning og har ikke installeret støjdæmpende foranstaltninger i deres beholdere. Deres erfaringer kan derfor ikke direkte bruges, og forsøget skal derfor teste om der er en effekt for Frederiksberg ved at indføre behovsstyrede tømninger ved hjælp af IoT-sensorer.

I dag er kommunens aftale vedrørende tømning baseret på erfaringer indhentet fra leverandørens månedlige tømningsrapporter, som viser de respektive beholders vægt og beregnede fyldningsgrad. Beholdernes fyldningsflow og reelle vægt kendes først, når beholderne tømmes.

Fyldesensorerne bidrager med data om, hvordan beholderne fyldes mellem tømningerne, samt den aktuelle fyldningsgrad (se figur 1 og 2, bilag 1). Håbet er, at sensordata på sigt vil kunne vise om kommunen har en tilstrækkelig effektiv udnyttelse af glasbeholdernes kapacitet.

Endelig vil forsøget bidrage med anbefalinger, som kan indarbejdes i fremtidige udbud på glasafhentning.

Forsøget løber året ud, hvorefter By- og Miljøudvalget vil blive præsenteret for forsøgets resultater primo 2020. Se bilag 5 for en mere uddybende beskrivelse af projektet og erfaringerne indtil videre.

#### *Etablering af Frederiksberg Smart City Board*

Der er blevet nedsat et Smart City Board (SCB) med henblik på at prioritere og koordinere, hvilke Smart City projekter, der fremover skal kobles på Smart City-netværket.

Derudover har SCB også til formål at sikre at fremdriften i udviklingen af Frederiksberg som en smart city.

SCB er indkaldt til det første møde i september 2019, og består af repræsentanter fra Frederiksberg Forsyning og Frederiksberg Kommune. Boardet vil mødes halvårligt og afholde tematiserede møder, hvortil relevante eksterne aktører vil blive inviteret.

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

By-, Kultur- og Miljørådet vurderer, at Frederiksberg Kommune er langt fremme med implementering af Smart City løsninger sammenlignet med andre byer i Danmark, og at der er god fremdrift i kommunens Smart City projekter. Især på klima- og mobilitetsområdet har Frederiksberg opnået interessante resultater, og er klar til næste skridt, hvilket specifikt forudsætter en afklaring omkring finansiering for projekterne Smart Parkering og Smart Cykelparkering.

Takket være Smart City-netværket har vi en enestående infrastruktur, som gør Frederiksberg særlig attraktiv at samarbejde med for leverandører af Smart City-løsninger, der ønsker at teste og implementere deres løsninger i en befolkningstæt og bymæssig kontekst. Dette ses tydeligt i forhold til klimaprojektet på Langelands Plads, hvor vi sætter os i førertrøjen for en aktiv styring af klimatilpasningen.

Denne position forsøges fastholdt via løbende dialog med Innovationspartnerskaber og store såvel som små Smart City-aktører om konkrete løsninger på særligt klima og mobilitetsområdet, hvor forvaltningen forsat vil have sit hovedfokus i de kommende år.

## **Økonomi**

Forvaltningen har i sagen foreslået to projekter, hvor By- og Miljøudvalget bedes tage stilling til finansieringen. Det drejer sig om:

- 1) Smart Parkering 2.0
- 2) Smart Cykelparkering

#### *Ad 1) Smart parkering*

By- og Miljøudvalget bedes tage stilling til finansieringen af det videre forløb for projektet Smart Parkering, som er estimeret til at koste ca. 2,75 mio. kr. i anlæg, samt en årlig drift på 250.000 kr./år.

Estimatet er baseret på prisindikationer fra markedet og vil kunne skaleres efter antallet af parkeringsanlæg, der ønskes medtaget i projektet. Nærværende forslag omfatter samtlige kommunens parkeringskældre, p-pladsen bag rådhuset og 2-3 udvalgte handelsstrøg.

Grundet investeringens størrelse vil løsningen skulle udbydes.

#### *Ad 2) Smart Cykelparkering*

For Smart Cykelparkering bedes By- og Miljøudvalget tage stilling til finansieringen af etableringsomkostningerne, som er estimeret til 1 mio. kr. i anlæg og 144.000 kr. for 3 års drift, svarende til 48.000 kr. pr. år.

Konkret tilbud ligger til grund for finansieringsbehovet af projektet Smart Cykelparkering.

### **Borgmesterpåtegning**

Ingen

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M.

HH/CFM

### **Bilag**

Bilag 1 - Status øvrige Smart City projekter august 2019

Bilag 2 - Smart Parkering

Bilag 3 - Smart Cykelparkering

Bilag 4 - Klimavej Mariendalsvej

Bilag 5 - Orientering om forsøg med Iot-sensorer i glasbeholdere

# Punkt 266: Engtoftevej 7, 4.tv., Etablering af ny bolig i eksisterende tagetage

02.34.02-P19-172-19

## Resume

Sagen omhandler muligheden for at indrette en ny bolig i den resterende del af ejendommens tagrum. Tagrummet indeholder i dag én selvstændig bolig samt tørreloft og depotrum. Sagen forelægges til udvalgets stillingtagen, da boligen ikke følger Kommuneplan 2017's rammebestemmelser for etablering af opholdsareal og bilparkeringsplads.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at etablering af bilparkeringsplads fraviges mod indbetaling til Frederiksberg Kommunes Parkeringsfond i henhold til gældende takstblad og etablering af opholdsarealer på 50% af tagboligens etageareal fraviges på betingelse af, at der udføres yderligere grønne tiltag i gårdrummet.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at etablering af bilparkeringsplads fraviges mod indbetaling til Frederiksberg Kommunes Parkeringsfond i henhold til gældende takstblad og etablering af opholdsarealer på 50% af tagboligens etageareal fraviges på betingelse af, at der udføres yderligere grønne tiltag i gårdrummet.

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om etablering af en ny bolig i resten af ejendommens eksisterende tagrum, som i dag er indrettet til tørreloft og depotrum til ejendommens boliger. Der etableres depotrum i kælderens til erstatning for de depotrum, som nedlægges.

Ejendommen er i dag indrettet med ni beboelseslejligheder, og i det eksisterende tagrum findes allerede en eksisterende lejlighed. Den eksisterende lejlighed blev tilladt i 1916. Denne lejlighed bliver opgraderet med niveaufri adgang, da ejendommens bagtrappe bliver omdannet til en elevator med stop på alle etager. Med den nye ansøgning vil ejendommens tagetage herefter bestå af en eksisterende bolig på 100,5 m<sup>2</sup> og en ny bolig på 138,5 m<sup>2</sup>.

I forbindelse med etableringen af den nye bolig ansøges om fire nye to- og trefagskviste mod gaden og to nye tofagskviste mod gården.

Ejendommen har fornyligt fået renoveret facade og gårdrum. Der er etableret opholdsmuligheder for beboerne ved åbne flisebelagte opholdsarealer med borde. Derudover er der i gården et skur til møbler og grill samt overdækket cykelparkering og affaldshåndtering. Projektet lægger ikke op til at tilvejebringe yderligere opholdsarealer.

Ejendommen er indrettet uden bilparkeringspladser, og det er ikke muligt at etablere en ny bilparkeringsplads til tagboligen på ejendommen.

### Regelgrundlag

Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan og der er derfor ikke tale om dispensationer, men fravigelser fra kommuneplanens rammebestemmelser.

Nærværende sag er et eksempel på boligtilvækst i eksisterende ejendom i området øst for Fasanvejslinjen, hvor der er særligt pres på bilparkerings- og opholdsarealer. I dette område kan der kun opnås tilladelse til at fravige kommuneplanens rammer for opholdsareal og parkeringskrav, hvis projektet tilføjer andre værdier til den omgivende by:

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

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

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 7.B.2 Frederiksberg Allé/Vesterbrogade, der udlægger området til "etageboliger, 110 % bebyggelsesprocent, 6 etager" (side 83). Ejendommen er udpeget som bevaringsværdig med SAVE-værdien 4.

### Generelle rammebestemmelser

*Parkering: Familieboliger 1 bil pr. bolig (side 17)*

*Opholds- og legearealer: Familieboliger 50 % af etageareal (side 18)*

### Bygningsreglement 2018, BR18

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

Bygningsreglementets bestemmelser for tilstrækkelige opholds- og parkeringsarealer vurderes opfyldt, såfremt kommuneplanens rammebestemmelser følges.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at projektet tilvejebringer en ny familiebolig af tidssvarende kvalitet, som får niveaufri adgang. Det vurderes, at ejendommens samlede bevaringsværdier ikke svækkes ved ombygningen, da der ikke ændres på tagets form, de foreslåede kviste udføres som eksisterende og elevator etableres i bagtrappetårn. Ejendommen er fornylig blevet facaderenoveret og fremstår pæn og velholdt. Derudover vurderes det, at ejendommens eksisterende opholdsarealer rummer gode muligheder for ophold og leg efter en nylig renovering, men at der med fordel kunne etableres yderligere grønne tiltag, eksempelvis i form af sedumtag på skur eller større plantekasser.

### **Økonomi**

Såfremt der fraviges fra kommuneplanens rammebestemmelser, skal der i henhold til parkeringsfondens takstblad indbetales 262.020 kr. pr. bilparkeringsplads. Frederiksberg Kommune skal indbetale et tilsvarende beløb. Er bilparkeringspladsen ikke anlagt senest 5 år efter en evt. tilladelse, tilbagebetales det indbetalte beløb.

### **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
PBM/MMH

### **Bilag**

Indsendelse 3, Supplerende materiale\_fulde udgave\_01.pdf

Indsendelse 3, A105.1\_3D Facade, Eks. forhold.pdf

Indsendelse 3, A102.1\_Opstalter, Eks. forhold.pdf

Indsendelse 3, A100.1 - Tagetage Plan Eks- forhold.pdf

Indsendelse 2, GÅRDMILJØ 4.jpg

Indsendelse 2, GÅRDMILJØ 3.jpg

Indsendelse 2, GÅRDMILJØ 2.jpg

Indsendelse 2, GÅRDMILJØ 1.jpg

Indsendelse 2, A105 - 3D Facade\_02.pdf

Indsendelse 2, A104 - 3D\_02.pdf

Indsendelse 2, A103 - Kviste\_02.pdf

Indsendelse 2, A102 - Opstalter\_02.pdf

Indsendelse 2, A101 - Snit A-A & B-B\_02.pdf

Indsendelse 2, A100 - Tagetage Plan\_02.pdf

Indsendelse 1, Dispensationsansøgning - P-plads.pdf

Indsendelse 1, Dispensationsansøgning - opholdsareal.pdf

Indsendelse 1, Dispensationsansøgning - bebyggelsesprocent.pdf

# Punkt 267: Danasvej 39 – Baghuset – Konvertering fra erhverv til ny bolig

02.34.02-P19-35-18

## Resume

Sagen omhandler muligheden for at konvertere erhverv i et baghus til beboelse. En integreret 23 kvm stor tidligere lagerbygning nedrives til fordel for et opholdsareal på terræn. Der etableres en altan på 1. sal i gavlen mod nord/vest. Sagen forelægges til udvalgets stillingtagen, da boligen ikke følger Kommuneplan 2017's rammebestemmelser for etablering af opholdsareal og bilparkeringsplads.

## Beslutning

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

## Indstilling

By- Kultur og Miljøområdet indstiller, at krav om etablering af bilparkeringsplads fraviges mod indbetaling til Frederiksberg Kommunes Parkeringsfond i henhold til gældende takstblad og etablering af opholdsarealer på 50% af boligens etageareal fraviges på betingelse af, at gårdarealet istandsættes og forskønnes.

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om konvertering af et baghus fra erhverv til én bolig i to etager, med mulighed for liberalt erhverv.

Det lille baghus fra 1890'erne på 123 m<sup>2</sup> er beliggende i gården ved en mindre etageejendom med otte lejligheder og i et område ved Lykkesholms Alle / Sankt Knuds Vej, hvor det er kendetegnende, at baghusene anvendes til beboelse.

Det samlede opholdsareal for ejendommen forøges, idet lagerbygningen fra 1944 nedrives til fordel for et opholdsareal. På 1. sal i baghusets nord/vestlige gavl opsættes en lille altan på 1,5 m<sup>2</sup>.

Baghuset er opført i to etager og beliggende i skel mod Lykkesholms Allé 35. Baghuset har i dag status som erhverv/kontorformål, men har stået tomt i en årrække.

Hverken for- eller baghus er udpeget som bevaringsværdige men har begge en SAVE-værdi på 5. Baghusets skorsten er ikke i drift, men bevares som et arkitektonisk aftryk fra bygningens tid som smedje.

Der er foretaget partshøring af naboerne på Danasvej 34, og i forhuset på Danasvej 39. Forvaltningen har i den forbindelse modtaget 5 høringssvar, hvoraf et svar omhandler spørgsmål til bygherren om forskellige forhold, som er besvaret. To svar omhandler indblik- og røggener og de øvrige to svar omhandler muligheden for beboelse jf. lovgivningen for området.

### Regelgrundlag

Ejendommen er omfattet af Byplanvedtægt nr. 31 fra 1977, hvor det væsentligste formål er at bevare områdets karakter af boligområde. Da området er fuldt udbygget, fastsætter vedtægten kun retningslinjer for bebyggelsens anvendelse: §2:

*"Byplanvedtægtens væsentligste formål er at bevare områdets karakter af boligområde med dertil knyttede boligorienterede funktioner ...". og §3, stk.1.: "Ejendomme ... må kun anvendes til boligformål ...".*

Kommuneplanens rammeområde 6.B.10 tillader bebyggelse i 6 etager, med en bebyggelsesprocent på max 110.

### Kommuneplan 2017 - Rammer

#### *Retningslinjer for boligtilvækst (side 7)*

Nærværende sag er et eksempel på boligtilvækst i eksisterende ejendom i området øst for Fasanvejslinjen, hvor der er særligt pres på bilparkerings- og opholdsarealer. I dette område kan der kun opnås tilladelse til at fravige kommuneplanens rammer for opholdsareal og parkeringskrav, hvis projektet tilføjer andre værdier til den omgivende by:

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

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

*"-Konverteringer fra erhverv til bolig vil ofte betyde, at der skal stilles andre krav til parkering, opholdsarealer, støj mm., hvorfor der skal tages konkret stilling i hvert enkelt tilfælde."*

*"-Små og mellemstor erhverv skal som udgangspunkt fastholdes, hvorfor der kan forventes tilbageholdenhed med konverteringer fra erhverv til bolig."*

*Generelle rammebestemmelser*

*Parkering: Familieboliger 1 bil pr. bolig (side 17)*

*Opholds- og legearealer: Familieboliger 50 % af etageareal (side 18)*

Bygningsreglement 2018, BR18

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

Bygningsreglementets bestemmelser for tilstrækkelige opholds- og parkeringsarealer vurderes opfyldt, såfremt kommuneplanens rammebestemmelser følges.

*By- Kultur og Miljøområdet vurdering*

By- Kultur og Miljøområdet vurderer, at formålet som bolig er i overensstemmelse med Byplanvedtægt nr. 31.

Bygningens oprindelige karakter, ydre fremtræden og sammenhæng med omgivelserne er forskønnet og tilpasset, således at ejendommens bærende værdier er bevaret og tilført nye kvaliteter. Den mindre bygningsmasse og det grønne udeareal vil kunne give ejendommen et positivt løft, men skal bearbejdes yderligere.

Det er ikke muligt at etablere en bilparkeringsplads på ejendommen.

Set i byens perspektiv vurderes det nye og lidt større gårdmiljø at være en væsentlig forbedring af de eksisterende opholdsmuligheder for alle beboerne i ejendommen.

Vurdering af mulige indbliksgener fra ønsket altan vil blive behandlet i en evt. efterfølgende byggesag.

## **Økonomi**

Såfremt der fraviges fra kommuneplanens rammebestemmelser, skal der i henhold til parkeringsfondens takstblad indbetales 262.020 kr. pr. bilparkeringsplads. Frederiksberg Kommune skal indbetale et tilsvarende beløb. Er bilparkeringspladsen ikke anlagt senest 5 år efter en evt. tilladelse, tilbagebetales det indbetalte beløb.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
PBM/ARH

## **Bilag**

Eksisterende forhold på ejendommen

Situationsplan 20.06.2019

Plantegning stue. 20.06.2019

Plantegning 1.sal. 20.06.2019

Facader

Foto 1 - Hele gården

Foto 2 - Set fra Vest

Foto 3 - Set fra Øst

Partshøring

Spørgsmål vedr. Partshøringssvar nr. 1

Partshøringssvar nr. 2 Mads Mortensen

Partshøringssvar nr. 3 Hans Christian Rørdam

Partshøringssvar nr 4 Morten Ejning

Partshøringssvar nr. 5 - Benny Rosborg

Indsendelse 5, Svar på partshøring .pdf

SKEMA VEDR. HØRINGSSVAR

# Punkt 268: Falkoner Allé 12A-B - Ny bolig i tagetage samt konvertering fra erhverv til ny bolig på 1. sal

02.34.02-P19-113-18

## Resume

Sagen omhandler mulighed for etablering af to nye boliger. Dels en ny bolig på 74 m<sup>2</sup> i tagetagen i eksisterende pulterrum og vaskerum og dels en konvertering af 65 m<sup>2</sup> erhverv til bolig på 1. sal. Sagen forelægges til udvalgets stillingtagen, da boligerne ikke følger Kommuneplan 2017's rammebestemmelser for boligernes gennemsnitsstørrelse og etablering af opholdsareal.

## Beslutning

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

## Indstilling

By, Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt der fraviges fra kommuneplanens rammebestemmelser om boligernes gennemsnitsstørrelse på mindst 100 m<sup>2</sup> og 50% opholdsareal ved etablering af en ny bolig i tagetagen, på betingelse af, at gårdarealet optimeres og forbedres,
2. hvorvidt der fraviges fra kommuneplanens rammebestemmelser om boligernes gennemsnitsstørrelse på mindst 100 m<sup>2</sup> og 50% opholdsareal ved konvertering fra erhverv til ny bolig på 1. sal, på betingelse af, at gårdarealet optimeres og forbedres.

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om at etablere to nye boliger i ejendommen. Dels en ny bolig på 74 m<sup>2</sup> i tagetagen i eksisterende pulterrum og vaskerum og dels en konvertering af 65 m<sup>2</sup> erhverv til bolig på 1. sal i opgang 12B.

Ejendommen er tegnet af arkitektprofessor Viggo Møller-Jensen og blev præmieret af Frederiksberg Kommune i 1953-1954, men er ikke SAVE-registreret idet ejendommen er opført efter 1940. Ejendommen er atypisk, fordi ejendommen er tilladt opført forsøgsvis som en beboelses- og forretningsbygning på 5-7 etager med enkeltværelser i tagetagen med direkte trappeforbindelse til de underliggende lejligheder. Bygningen fremstår med 6 etager inkl. tagetagen til gadeside og 8 etager til gårdside, fordi lejlighederne er i flere niveauer, indskudte etager, dog ikke med fuld etagehøjde.

Erhvervsenheden på 1. sal har efter ansøgers oplysninger været anvendt til lægekonsultation.

Alle lejligheder i ejendommen har adgang til en eller flere altaner og elevator. Ejendommens ubebyggede arealer fremstår i dag kedelige og nedslidte, og størstedelen af arealerne bliver anvendt til parkering.

I forbindelse med etableringen af to nye boliger vil der ske en forbedring af opholdsarealerne. Parkeringsarealet komprimeres men antallet på 19 fastholdes. Ændringen medfører, at det bliver muligt at placere 28 cykelparkeringspladser, 4 pladser til ladcykler, 14 depotrum samt vaskerum i den nordøstlige del af det tidligere parkeringsareal. Mod vest, tættest ved bygningen, udlægges opholdsarealer afskærmet mod parkeringsarealet med plantekummer. Løsningen med plantekummer benyttes, da ejendommens kælder strækker sig ud under en stor del af gårdarealet.

Der etableres et nyt affaldsskur, som erstatter det eksisterende opbevaringsskur. De nedlagte depotrum i tagetagen retableres i et nyt skur i den nordøstlige del af gården. Begge skure udføres i malet træ i mørkegrøn farve og med sedum på taget. Forbedring af de ubebyggede arealer medfører, at det samlede opholdsareal øges fra 15% til 37% inkl. altaner og tagterrasser.

### Regelgrundlag

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 104 fra 1999. Ejendommen er beliggende i et område, hvor ejendommen kan anvendes til kontorvirksomhed og beboelse som ansøgt. Af lokalplanens afsnit 5.5 fremgår: "*Der skal til boligformål udlægges én parkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup> boligbruttoetageareal ...*". De nye boliger udgør i alt 139 m<sup>2</sup>, og udløser således ikke krav om yderligere parkering.

Rammerne i Kommuneplan 2017 gælder som administrationsgrundlag for kommunens sagsbehandling, der hvor lokalplanens bestemmelser ikke gælder.

### Kommuneplan 2017 - Rammer

#### *Retningslinjer for boligtilvækst (side 7)*

Nærværende sag er et eksempel på boligtilvækst i eksisterende ejendom i området øst for Fasanvejlinjen, hvor der er særligt pres på bilparkerings- og opholdsarealer. I dette område kan der kun opnås tilladelse til at fravige kommuneplanens rammer for opholdsareal og parkeringskrav, hvis projektet tilføjer andre værdier til den omgivende by: "*Såfremt der ikke mistes bevaringsværdier, og projektet samtidig tilfører andre værdier som for eksempel øget tilgængelighed, forskønnelse og mere tidssvarende boliger, kan projektet fremmes på baggrund af en konkret vurdering af kvaliteterne i forhold til dispensationsbehovet.*"

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

*"-Konverteringer fra erhverv til bolig vil ofte betyde, at der skal stilles andre krav til parkering, opholdsarealer, støj mm., hvorfor der skal tages konkret stilling i hvert enkelt tilfælde."*

*"-Små og mellemstor erhverv skal som udgangspunkt fastholdes, hvorfor der kan forventes tilbageholdenhed med konverteringer fra erhverv til bolig."*

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 6.C.2 (Gl. Kongevej, Allégade, Falkoner Allé, Rolighedsvej), der udlægger området til blandede byfunktioner, bebyggelsesprocent på 150 og etageantal 6 (side 76).

#### *Generelle rammebestemmelser*

*Boliger generelt: ... skal indrettes med boliger på minimum 65 kvm etageareal og som hovedregel med en gennemsnitsstørrelse på mindst 100 kvm etageareal. Ved indretning af boliger i en eksisterende ejendom, hvor det ikke er muligt at overholde kravet om en gennemsnitsstørrelse af lejlighederne på 100 kvm etageareal, kan gennemsnitsstørrelsen efter en konkret vurdering nedsættes. Minimumsstørrelsen på 65 kvm etageareal gælder dog fortsat. (side 6).*

*Opholds- og legearealer: Familieboliger 50 % af etageareal (side 18)*

#### Bygningsreglement 2018, BR18

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

Bygningsreglementets bestemmelser for tilstrækkelige opholds- og parkeringsarealer vurderes opfyldt, såfremt kommuneplanens rammebestemmelser følges.

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

By- og Miljøområdet vurderer, at lejlighederne på hhv. 65 og 74 m<sup>2</sup> er tilsvarende de øvrige lejligheder i ejendommen, som ligger mellem 62-110 m<sup>2</sup>. Der lægges vægt på, at der allerede er beboelse i 6 lag mod Falkoner Alle, og at der er niveaufri adgang. Etablering af nye boliger vil ikke ændre på den præmierede bygnings udseende.

Udvalget har før tilladt tilsvarende lejligheder på 1. sal konverteret fra erhverv til bolig på følgende adresser:

Falkoner alle 54, 1. th. (den 2. juni 2014), Falkoner Alle 86, 1. tv. (den 21. september 2015), Godthåbsvej 32B, 1. th. (den 21. august 2017) og Godthåbsvej 58, 2. th (den 5. marts 2018).

To af de fire tilladelser er givet før vedtagelsen af de nye principper for boligtilvækst.

Der er ikke plads på grunden til anlæg af yderligere opholdsareal. De eksisterende opholdsarealer bliver omdisponeret, så der kommer en langt bedre udnyttelse af den begrænsede plads. Projektet vurderes at rumme bykvalitet, da der i dag de facto ikke findes opholdsmuligheder for beboerne.

De to nye boliger overholder minimumsstørrelsen. Eksisterende gennemsnitsstørrelse på lejlighederne til beboelse i ejendommen er i dag 84 m<sup>2</sup>, ved etablering af de to nye boliger vil gennemsnitsstørrelsen blive 82 m<sup>2</sup>.

## **Økonomi**

Ingen

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

PBM/SI

## **Bilag**

Byggeandragende

Svarskrivelse - supplerende andragende

Stemmingsbilleder fra gårdrummet - eksisterende forhold

Situationsplan - Fremtidige forhold

Plan og snit tegninger - eksisterende og fremtidige forhold

# Punkt 269: Borups Allé 138, st. tv. Konvertering fra erhverv til en ny bolig

02.34.02-P19-375-19

## Resume

Sagen omhandler muligheden for at konvertere en erhvervslejlighed i stueetagen til en ny bolig på bydelsstrøg. Sagen forelægges til udvalgets stillingtagen, da boligen ikke følger Kommuneplan 2017's rammebestemmelser for etablering af opholdsareal og bilparkeringsplads.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at meddele afslag til afvigelse fra kommuneplanens rammebestemmelser om 50% opholdsareal ved etablering af en ny bolig og om etablering af en bilparkeringsplads mod indbetaling for en p-plads til Frederiksberg Kommunes Parkerings-fond.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der meddeles afslag til: at der fraviges fra kommuneplanens rammebestemmelser om 50% opholdsareal ved etablering af en ny bolig og om etablering af en bilparkeringsplads mod indbetaling for en p-plads til Frederiksberg Kommunes Parkeringsfond.

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om at konvertere Borups Alle 138, st. tv. fra erhverv til en ny bolig på 108 m<sup>2</sup>.

Erhvervslejligheden ligger i en hjørneejendom fra 1932 på Fuglebakkevej/Borups Alle, der er indrettet til boliger og med butikker i stueetagen ud til Borups Allé.

De eksisterende to butiksvinduer mod Borups Allé ønskes udskiftet til mindre vinduer svarende til ejendommens øvrige vinduesfag.

Ansøger oplyser, at ejendommens eksisterende opholdsarealer er velindrettede med beplantninger, borde/bænke og en nyrenoveret legeplads.

Det er ikke muligt at etablere en ny bilparkeringsplads eller yderligere opholdsareal på ejendommen.

Der er i 1989 givet tilladelse til konvertering fra erhverv til bolig i naboledigheden Borups Alle 140, st. th. på samme hjørne af ejendommen.

### *Regelgrundlag*

Ejendommen er ikke omfattet af lokalplan og der er derfor ikke tale om dispensationer, men fravigelser fra kommuneplanens rammebestemmelser.

### Retningslinjer for boligtilvækst (side 7)

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

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

*"Konverteringer fra erhverv til bolig vil ofte betyde, at der skal stilles andre krav til parkering, opholdsarealer, støj mm., hvorfor der skal tages konkret stilling i hvert enkelt tilfælde."*

*"Små og mellemstor erhverv skal som udgangspunkt fastholdes, hvorfor der kan forventes tilbageholdenhed med konverteringer fra erhverv til bolig."*

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 4.B.1 (Borups Allé), der udlægger området til etageboliger med en supplerende bestemmelse om bydelsstrøg. (side 56).

Ejendommen er udpeget som bevaringsværdig med en SAVE-værdi på 4.

### Generelle rammebestemmelser

*Parkering: Familieboliger 1 bil pr. bolig (side 17)*

*Opholds- og legearealer: Familieboliger 50 % af etageareal (side 18)*

### Bygningsreglement 2018, BR18

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

Bygningsreglementets bestemmelser for tilstrækkelige opholds- og parkeringsarealer vurderes opfyldt, såfremt kommuneplanens rammebestemmelser følges.

### *By- Kultur- og Miljørådets vurdering*

Forvaltningen vurderer, at der bør meddeles afslag på det ansøgte, idet den foreslåede ændring af butiksvinduerne vil medvirke til at udviske hovedinddelingen af særligt stuefacaden, og bevaringsværdien svækkes. Der etableres ikke yderligere opholdsarealer i forbindelse med dette projekt, ligesom det ikke er muligt at etablere en ny bilparkeringsplads på ejendommen.

Borups Alle er i kommuneplanen udpeget som et bydelsstrøg. Denne bykvalitet vurderes at blive forringet ved at nedlægge en butik, hvorfor erhvervet bør fastholdes.

### **Økonomi**

Såfremt der fraviges fra kommuneplanens rammebestemmelser, skal der i henhold til parkeringsfondens takstblad indbetales 262.020 kr. pr. bilparkeringsplads. Frederiksberg Kommune skal indbetale et tilsvarende beløb. Er bilparkeringspladsen ikke anlagt senest 5 år efter en evt. tilladelse, tilbagebetales det indbetalte beløb.

### **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
PBM/JJB

### **Bilag**

Borups Alle 138, tegninger til indstilling

TILLÆG (beskrivelse af udearealer)

Borups Alle 138, facadehjørne

Borups Alle 138, ejendommens samlede facade mod Borups Alle

Borups Alle ved Fuglebakkevej, set mod vest

# Punkt 270: Kong Georgs Vej 67, Anvendelsesændring fra erhverv til udslusningsboliger

02.34.00-P19-887-18

## Resume

Ejer af ejendommen Kong Georges Vej 67 ønsker at indrette syv udslusningsboliger i eksisterende erhvervslokaler i tilknytning til allerede etablerede kollegieboliger og udslusningsboliger i nr. 65. By-, Kultur- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om man ønsker at anvende kompetencenormen om nærmere godkendelse til kollegieboliger i byplanvedtægt nr. 22. Herudover følger projektet ikke kommuneplanens rammebestemmelser om opholdsarealer.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog

1. at der dispenseres fra byplanvedtægt nr. 22 til etablering af syv udslusningsboliger på 1. sal i tilknytning til eksisterende kollegium,
2. at der fraviges fra kommuneplanens bestemmelser om yderligere etablering af opholdsareal, idet 3 af de 4 ansøgte parkeringspladser udnyttes til opholdsarealet, og der kun etableres en bilparkeringsplads.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt

1. at der dispenseres fra byplanvedtægt nr. 22 til etablering af syv udslusningsboliger på 1. sal i tilknytning til eksisterende kollegium.

Hvis By- og Miljøudvalget vedtager at dispensere fra byplanvedtægten til ovenstående, indstiller By-, Kultur- og Miljøområdet successivt

2. at der fraviges fra kommuneplanens bestemmelser om yderligere etablering af opholdsareal, idet 3 af de 4 ansøgte parkeringspladser udnyttes til opholdsareal, og der kun etableres en bilparkeringsplads.

## Sagsfremstilling

Ejendommen Kong Georgs Vej 63-67 er ejet af Sputnik, som er en privat organisation, der ud over botilbud, tilbyder skoler og ungdomsuddannelser for børn og unge med autisme, ADHD og psykisk sårbarhed samt efter uddannelse for fagprofessionelle. Sputnikkollegiet er et §107 botilbud for unge mellem 18 og 30 år med autismespektrumforstyrrelser. §107 er en paragraf i Serviceloven, der definerer, at det er et midlertidigt botilbud, som f.eks. kan tilbydes til personer med nedsat funktionsevne.

I 2002 blev der givet tilladelse til at etablere 39 kollegieværelser med fællesrum og andre sekundære rum i kælderen på Kong Georgs Vej 65. 33 af de 39 kollegieboliger anvendes i dag som kollegieboliger, hvor de unge gennemsnitlig bor i 2-3 år. De unge, der bor i kollegieboligerne, er i træning forud for selvstændig kontrol af boligforhold. Når denne del af træningen er overstået overgår de unge til udslusningsboliger, hvor der i yderligere et år vurderes, om de unge er klar til at tage vare på sig selv, og dermed kan udsluses til egen bolig. I dag er der seks udslusningsboliger, og med det ansøgte ønsker Sputnikkollegiet at udvide med yderligere syv nye udslusningsboliger på Kong Georgs Vej 67, 1. sal.

Stueetagen ønskes omdannet til spise/køkkenfaciliteter samt fællesarealer som multirum med ophold. Opholdsrummet skal anvendes af dels beboerne i de syv nye boliger og dels de eksisterende 39 boliger.

Ansøger oplyser, at der på grunden indrettes 11 parkeringspladser - heraf 4 nye, 44 cykelparkeringspladser - heraf 15 nye. Det ubebyggede areal er på ca. 939 kvm, hvoraf ca. 436 kvm bliver brugt til parkering og tilkørsel. Det efterlader et areal til ophold, cykler mv. på ca. 458 m<sup>2</sup>.

Da projektet kræver dispensation fra byplanvedtægten er ejere, beboere og erhvervsdrivende på de tilgrænsende ejendommen blevet naboorienteret. By-, Kultur- og Miljøområdet har ikke modtaget høringsvar.

*Regelgrundlag*

### Lokalplan

Ejendommen Kong Georgs Vej 63-67 er omfattet af Byplanvedtægt nr. 22 fra 1970. I byplanvedtægtens § 2, Stk. 3 Afvigelse efter nærmere godkendelse står: "Efter kommunalbestyrelsens nærmere godkendelse kan der til betjening af området og det omliggende kvarter opføres og indrettes børneinstitutioner, såsom vuggestuer og børnehaver. Kommunalbestyrelsen kan endvidere tillade opførelse og indretning af syge- og plejehjem, kollektivhuse og kollegier." (Kompetencenorm).

Byplanvedtægten har ikke bestemmelser om opholdsareal eller parkering, og det er derfor bestemmelserne i kommuneplan 2017, der angiver, hvad der tilstræbes for området.

## Kommuneplan 2017 - Rammer

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 5.B.2 (Mariendalsvej, Kronprinsesse Sophies Vej), der udlægger området til etageboliger, bebyggelsesprocent på 110 og etageantal 6. (side 64).

### *Generelle rammebestemmelser*

*Parkering: kollegie-, og studie- og ungdomsboliger - 1 bilparkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> og 2 cykelparkeringspladser pr. bolig (side 17)*

*Opholds- og legearealer: Kollegie-, og studie- og ungdomsboliger samt ældre- og plejeboliger - 30% af etageareal (side 18)*

Efter kommuneplan 2017 kan krav til opholdsarealer fastsættes på baggrund af en konkret vurdering (side 18).

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at etableringen af yderligere syv udslusningsboliger på ejendommen ikke vil have en væsentlig påvirkning på området, fordi der i forvejen er etableret 39 kollegieværelser.

Der er en del usikkerhed om, hvor mange af de eksisterende parkeringspladser, som er lovligt etableret. Yderligere er der sket et frasalg af grunden på ca. 190 m<sup>2</sup>, hvor nogle af disse parkeringspladser og garager var beliggende. Forvaltningen finder det rimeligt at vurdere det samlede parkeringsbehov ud fra den fremtidige anvendelse set i lyset af at ejendommen over de seneste 20 år er gået fra primært at være en erhvervsjendom til primært at benyttes til kollegieboliger.

Etablering af sammenlagt otte bilparkeringspladser vil være tilstrækkeligt iht. kommuneplanens rammebestemmelser.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer derfor, at der kun bør etableres en bilparkeringsplads af de fire ansøgte og i stedet udnytte de resterende arealer til opholdsareal. Derudover er det konkret vurderet, at ejendommens eksisterende opholdsarealer og nyindretning mod gade med bænke er af en fin og tidssvarende kvalitet i forhold til den ansøgte anvendelse.

## **Økonomi**

Ingen

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

PBM/SI

## **Bilag**

Andragende\_Kong\_Georgsvej\_67

05.02.2019\_Rev\_Andragende\_Kong\_Georgsvej

13.06.2019\_Rev\_Andragende\_Kong\_Georgsvej.pdf

Frem. Situationsplan\_revision 02

Eks. Situationsplan\_revision 02

Frem.1.sal

Eks. 1.sal

Frem. snitAA

Eks. snitAA

Eks. og frem. facader

# Punkt 271: Kong Georgs Vej 36, Opførelse af tilbygning

02.34.00-P19-511-18

## Resume

Frederiksberg Kommunes afslag på en ansøgning om en tilbygning til en bolig på Kong Georgs Vej 36 er blevet påklaget til Planklagenævnet, der har ophævet og hjemvist kommunens afgørelse.

Nævnets afgørelse kan have principiel betydning for ca. 60 ejendomme inden for lokalplan 15, hvorfor udvalget forelægger sagen med henblik på stillingtagen til, hvorvidt der skal nedlægges et §14 forbud.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at tillade det konkrete projekt og bad om at få eventuelle kommende lignende sager forelagt.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt der skal nedlægges forbud efter planlovens § 14.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 3. juni 2019 sagen, idet udvalget anmodede om en besigtigelse. Der er efterfølgende indkommet kommentarer fra ansøger, der er vedhæftet sagen som bilag. Besigtigelsen blev afholdt den 19. august 2019.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Forvaltningen modtog den 25. juni 2018 en ansøgning om at tilbygge stueetagen i et eksisterende to-familie-hus med en tilbygning i ét plan på 42 m<sup>2</sup>. Forvaltningen gav den 25. oktober 2018 afslag på det ansøgte med henvisning til lokalplan 15, der efter forvaltningens opfattelse udlægger området, hvor tilbygningen skulle opføres, til en byggezone for erhvervsbebyggelse.

Ansøger påklagede den 7. november 2018 kommunens afgørelse til Planklagenævnet, og 15. april 2019 gav nævnet ansøger medhold, og ophævede og hjemviste dermed kommunens afgørelse.

Lokalplan 15, som ejendommen er omfattet af, er opdelt i 3 underområder og den pågældende ejendom ligger i underområde 2. Underområdet, der omfatter ca. 60 ejendomme, er karakteriseret ved, at de kan rumme en fritliggende villa-bygning samt en værkstedsbygning langs bagsiden af grundene. (se lokalplanen 15 kortbilag)

Ansøger ønskede at udvide den eksisterende villa-bygning med en tilbygning placeret inden for det område, der på lokalplanens kortbilag er vist som "byggezone for erhvervsbebyggelse". Forvaltningen vurderede, at det ikke ville være muligt at give tilladelse til det ansøgte og meddelte derfor afslag. Afslaget var begrundet med, at der var årelang praksis for at forvalte lokalplanens bestemmelser således, at der udelukkende kunne tillades erhvervsbebyggelse i den omtalte byggezone.

Planklagenævnet har ophævet forvaltningens afgørelse, idet nævnet vurderer, at lokalplanen kun fastsætter, at en værkstedsbygning kun kan etableres inden for den angivne byggezone, men ikke, at byggezone kun kan rumme værkstedsbygninger. Planklagenævnets afgørelse strider mod forvaltningens hidtidige udlægning af lokalplanens bestemmelser.

Ejendommen er i rammerne til kommuneplan 2017 beliggende i område 5.D.1 (Dronning Olgas Vej/Kong Georgs Vej m.fl.), hvor der om områdets anvendelse står: "Blandet bolig- og erhvervsområde... [her] kan lokaliseres håndværksvirksomhed - herunder mindre værksteder, lager og andre lignende funktioner, der ikke medfører væsentlig forurening - samt kreative erhverv...".

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

Efter at forvaltningen har modtaget nævnets afgørelse står det klart, at lokalplanen ikke giver mulighed for at friholde den bagerste del af de berørte ejendomme til værkstedsbygninger. Planklagenævnets afgørelse forhindrer dog ikke muligheden for værkstedsbygninger på grundene - den giver bare også andre anvendelsesmuligheder inden for zonen.

Såfremt udvalget ønsker at friholde den bageste del af de omhandlede ejendomme til værkstedsbygninger med de anvendelsesmuligheder, der er beskrevet i lokalplan 15 og i kommuneplanens rammer, vil det kræve, at der nedlægges et midlertidigt forbud efter planlovens § 14 og udarbejdes ny lokalplan for de berørte ejendomme. I dag er det ikke alle de

berørte ejendomme, der er bebygget med en værkstedsbygning inden for byggezone (se luftfoto med markeret område), men som det kan ses har over halvdelen af ejendommene i dag erhvervsbygninger beliggende bagest på grunden.

I forhold til de langsigtede konsekvenser for området vil det med gældende lokalplan være muligt at konvertere alle mindre værksteder, lagre og lignende funktioner beliggende i byggezone for erhvervsbebyggelse til boligbygninger. Der vil således være risiko for, at områdets særlige karakter med blandet bolig- og erhvervsbebyggelse med tiden bliver udvisket til at være et område med ren boligbebyggelse. Det er forvaltningens vurdering, at blandingen af bolig og erhverv, der er beskrevet i kommuneplanens rammer, og som vi har udlagt af lokalplanen, er meget særegen og speciel for dette sted i kommunen.

Udarbejdes der en ny lokalplan for området vil det samtidig være en mulighed for at gøre anvendelsesbestemmelsen om erhverv, som i gældende lokalplan hedder mindre værksteder, lagre og lignende funktioner mere tidssvarende, så den i fremtiden også omfatter serviceerhverv og dermed giver mulighed for anvendelser, der tidligere har været ansøgninger om i området.

Efter at forvaltningen har modtaget nævnets afgørelse, er det forvaltningens umiddelbare vurdering, at der ville kunne meddeles byggetilladelse til det ansøgte (den tekniske byggesagsbehandling er dog ikke afsluttet endnu), såfremt der ikke nedlægges et midlertidigt forbud efter planlovens §14 og udarbejdes ny lokalplan for området.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
PBM/JJB

## **Historik**

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 3. juni 2019, pkt. 218:**

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

### **Indstilling 3. juni 2019, pkt. 218:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt der skal nedlægges forbud efter planlovens § 14.

## **Bilag**

Indsendelse: 1, H 1.01 Situationsplan 1-200.pdf

lokalplan 15

Indsendelse: 1, Byggeandragende.pdf

Planklagenævnsafgørelse sag. nr. 1002278

lokalplan 15 kortbilag

BBE BA Afslag

Luftfoto med markeret område

Ansøgers kommentarer til indstillingen

## Punkt 272: Status på bycyklerne

05.00.00-P20-2-17

### Resume

Med denne sag gives en orientering om den nuværende status for driften af bycyklerne, herunder oplysning om udpegningen af 2 nye medlemmer til By- og Pendlercykelfondens bestyrelse. Endvidere gives et kig ud i fremtiden for udviklingen af den næste generation af bycykler.

### Beslutning

By- og Miljøudvalget tog status på bycyklerne til efterretning.

### Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at status på bycyklerne tages til efterretning

### Sagsfremstilling

By- og Pendlercykelfonden blev stiftet i december 2014 af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune med det formål at udvikle og udbrede bycykelsystemet og holde kontakten med operatøren. Fonden skal endvidere sikre en regional udbredelse af by- og pendlercykelsystemet som kobling til den øvrige kollektive trafik, med henblik på at forbedre mobiliteten og mindske trængslen i hovedstadsregionen. Forud var gennemført et udbud om et by- og pendlercykelsystem i samarbejde med DSB. Det er således de tre parter, der udgør bidragerne til systemet.

Efter en noget turbulent periode i 2016, hvor den oprindelige operatør gik konkurs, overtog Fonden driften af bycykelsystemet. Fonden har en samarbejdsaftale med de 3 bidragsydere, DSB, Københavns og Frederiksberg Kommuner om drift af bycykelsystemet, en aftale der løber frem til 2024. Bidragsyderne betaler et årligt administrationsbidrag til Fondens drift. For Frederiksberg Kommune udgør dette ca. 350.000 kr. årligt. Hertil kommer kommunens bidrag til selve systemet, der årligt udgør ca. 1,1 mio. kr. Frederiksberg Kommune betaler således samlet ca. 1,5 mio. kr. årligt til bycyklen.

#### *Fokusområder 2018*

I 2018 har Fonden haft en række positive takter, hvoraf skal fremhæves:

- **Bæredygtige cykler** (Cykler repareres og vedligeholdes af specialiserede mekanikere, så det er de oprindelige cykler der er på gaden).
- **Orden i eget hus** (Alle medarbejdere på værkstedet er ansat på overenskomst og værkstedet har siden 2017 haft en stor smiley).
- **Stor fremgang i turantal** (Stigning på 86,3% fra marts 2018 til marts 2019).
- **Meget mere datadreven** (Med implementering af nyt it-redskab, fås et meget mere struktureret overblik over brugen af bycyklerne og stationerne, og dermed kan driften i højere grad tilpasses behovet hos brugerne).
- **Ny app** (Mere brugervenlig app er kommet på gaden, og derudover kan bycyklerne nu ses på app'en Citymapper).
- **Bycyklen er kommet med på MinRejseplan** (Bycyklen er nu kommet på MinRejseplan, og indgår derfor som tilbud i den samlede rejse fra A til B).
- **Rødovre Kommune er kommet i drift** (9 nye bycykelstationer er taget i drift den 16. august 2018).

#### *Årsrapport 2018*

Den uafhængige revisor (Deloitte) har ingen bemærkninger til årsregnskabet for By- og Pendlercykelfonden, og at årsregnskabet giver et retvisende billede af fondens aktiver, passiver og finansielle stilling. Det er ligeledes den uafhængige revisors opfattelse, at ledelsesberetningen er i overensstemmelse med årsregnskabet og er udarbejdet i overensstemmelse med årsregnskabslovens krav, ligesom der ikke er fundet væsentlig fejlinformation i ledelsesberetningen.

#### *Udvidelse af bestyrelsen*

Frederiksberg Kommune tiltrådte ved kommunalbestyrelsens beslutning den 4. december 2017 Fondens forslag til en ændring af vedtægterne, hvorved det sikres, at der altid er en beslutningsdygtig bestyrelse, idet udpegningen af repræsentanterne fra kommunerne, efter et kommunevalg, kan trække ud og dermed reelt betyde, at bestyrelsen ikke er eksisterende i en periode. Til bestyrelsen har Københavns og Frederiksberg Kommuner fortsat udpegningsret, hvorimod Movia, Cyklistforbundet og region Hovedstaden ikke længere har det. Ændringen i vedtægterne betyder, at bestyrelsen kan bestå af 3-9 medlemmer og bestyrelsen er selvsupplerende, dog gælder kommunernes udpegningsret fortsat. Kommunernes repræsentanter er valgt for en 4-årig valgperiode, der følger den kommunale valgperiode, hvor valgperioden for øvrige bestyrelsesmedlemmer fastsættes af bestyrelsen ved valget til 2-4 år.

Fonden har i juni 2019 ændret sammensætning, idet tidligere Teknik- og Miljøborgmester i Københavns Kommune, Morten Kabell, og nuværende direktør for Cyklistforbundet, Klaus Bondam, er indtrådt i bestyrelsen.

Bestyrelsens nuværende sammensætning er herefter:

- Niels E. Bjerrum (S), formand (udpeget af Fonden)
- Peter Mark Lundberg (K), næstformand, udpeget af Frederiksberg Kommune
- Thomas Egholm (EL), udpeget af Københavns Kommune
- Klaus Bondam, Cyklistforbundet
- Morten Kabell, Copenhagenize

#### *Fremtiden*

Med op til 6 år på bagen er behovet for udvikling af en ny type bycykel efterhånden blevet aktuel. Den ny type cykel vil efter planen blive noget lettere end den gamle, ikke have monteret en tablet på styret men i stedet tilgås via en app, som det kendes fra andre, lignende udlejningscykler. Cyklen vil fortsat være el-drevet og skal oplades i dockingstationerne. Det forventes, at de nye cykler så småt bliver udrullet i løbet af 2020.

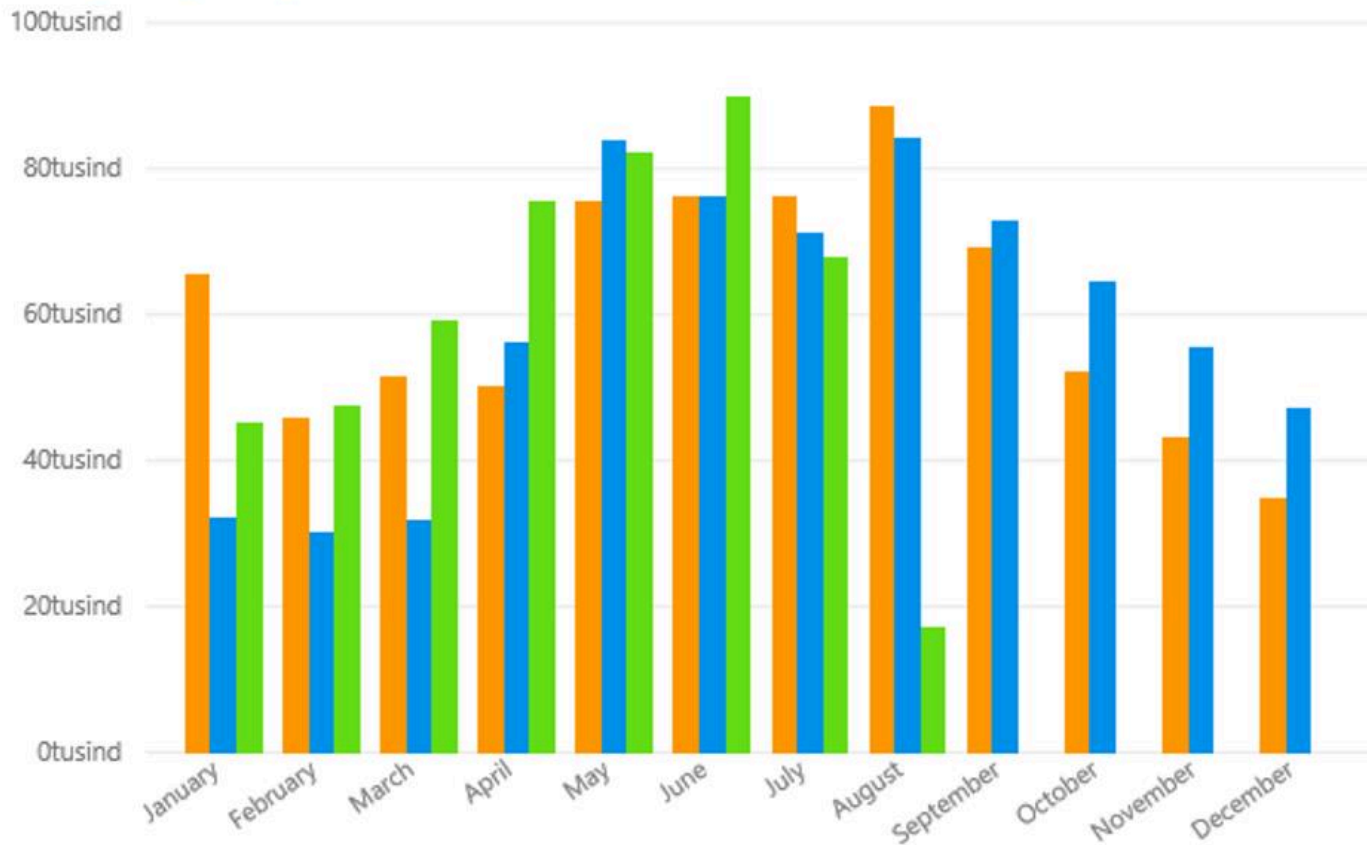
#### *Status på brugen af bycyklerne*

Af nedenstående figurer ses brugen af bycyklerne i perioden januar 2017 til juli 2019. De viste tal for august 2019 dækker således kun til og med den 9. august, og kan derfor ikke bruges til sammenligningen med de tilsvarende måneder i de to forrige år.

Figuren herunder viser samtlige korte ture i perioden. Som det fremgår, har brugen af bycyklerne ligget pænt i 2019 mod årene før. Dog ses et fald i juli 2019, som kan skyldes konkurrence fra andre udbydere.

## Amount of trips (years) Alle ture

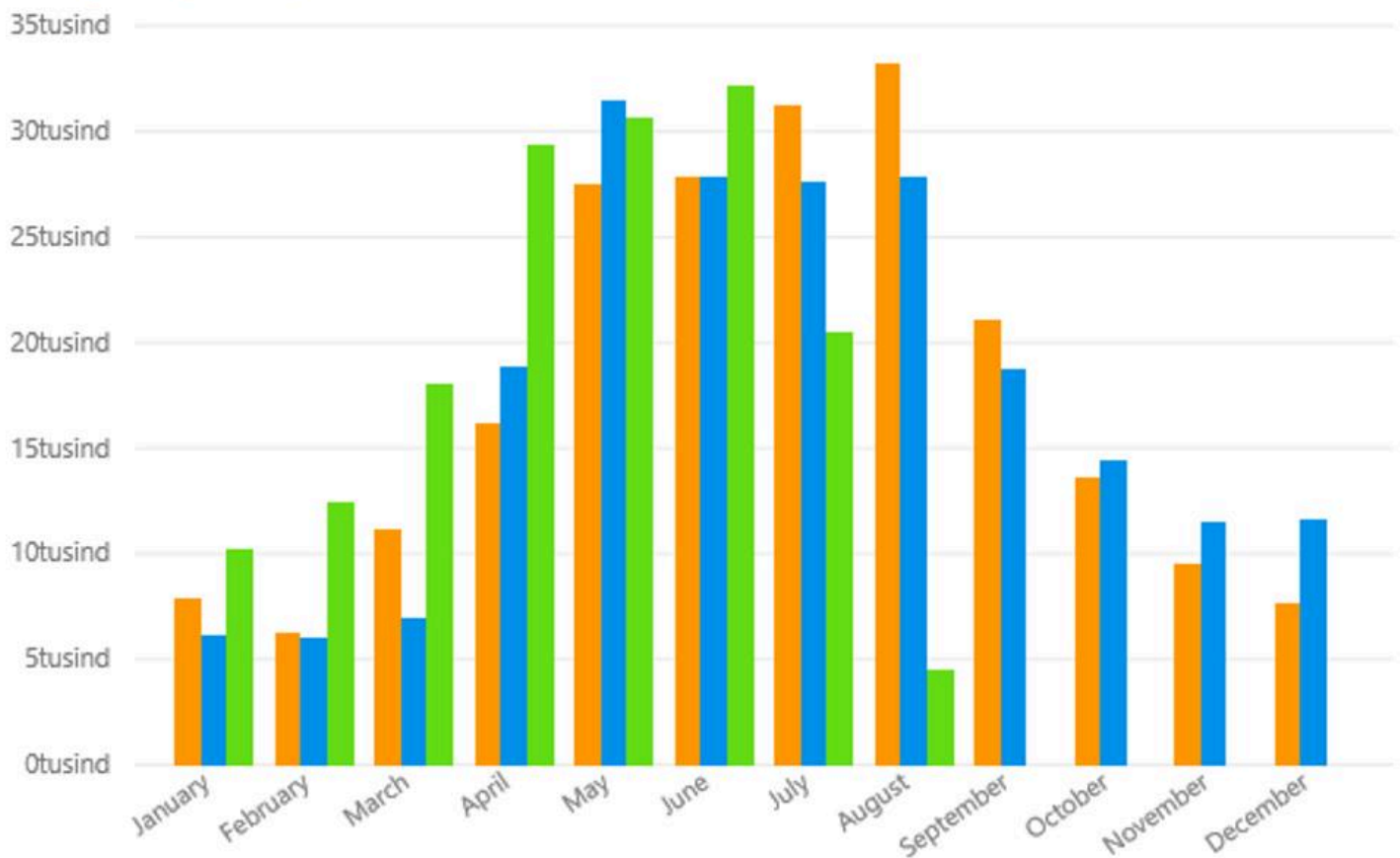
Year ● 2017 ● 2018 ● 2019



Figuren herunder viser salget af tur som pay as you go, hvilket vil sige køb af enkeltture, som især turister benytter sig af. Her ses et tydeligt fald i juli 2019 i forhold til de foregående år, hvilket måske kan tilskrives de mange el-løbehjul, der findes i byen.

## Amount of trips (years) Pay as you go

Year ● 2017 ● 2018 ● 2019



Brugen af bycyklerne er udfordret af øvrige udbydere af henholdsvis cykler og el-løbehjul. Især kundesegmentet turister, benytter i høj grad de øvrige tilbud fra andre operatører, som i mere eller mindre grad opererer på lovlige vis, hvilket særligt afspejles i salget af 'pay as you go' bycyklerne i sommerperioden. Der udestår således fortsat en beslutning på Frederiksberg om, på hvilke vilkår der eventuelt kan tillades andre udbydere at operere på markedet. Forvaltningen er i dialog med flere udbydere af el-løbehjul, og der er planlagt møde med et udvalg af udbydere sidst i august måned.

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

Det er forvaltningens vurdering, at bycyklerne fortsat lever op til det formål der oprindeligt var, men at de er udfordret af øvrige udbydere, hvilket især gælder segmentet 'pay as you go' brugere. Det er desuden forvaltningens vurdering, at udviklingen af en ny type cykel vil gøre det endnu mere attraktivt at bruge bycyklen, istedet for bil, og at bycyklen dermed fortsat vil være det grønne alternativ. Med implementeringen af bycyklen i Rejseplanen vil bycyklens synlighed og i forhold til planlægningen af den samlede rejse fra A til B øges, hvilket forventeligt må betyde, at flere rejsende vil benytte bycyklen til 'last mile', den sidste, kortere del af rejsen.

### **Økonomi**

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser.

### **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
ML/PR

### **Bilag**

Årsrapport 2018

By- og Pendlercykel Fonden årsrapport 2018 - Fokusområder.pdf

# Punkt 273: Frederiksberg Allé: videre arbejde med helhedsplan efter dialog med Slots- og Kulturstyrelsen

05.00.00-G01-14-16

## Resume

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet henholdsvis den 4. februar og 6. maj 2019 sagen om etablering af cykelstier eller cykelbaner på Frederiksberg Allé, idet forvaltningen blev anmodet om at undersøge yderligere scenarier samt at afholde en besigtigelse på Frederiksberg Allé. Besigtigelsen blev gennemført den 17. juni.

På baggrund af de supplerende scenarier, samt de tidligere belyste scenarier, skal udvalget tage stilling til, hvilken udformning af Frederiksberg Allé, der skal arbejdes videre med - med henblik på gennemførelse af borger- og aktørinddragelse.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at der på baggrund af de belyste scenarier for etablering af cykelsti eller cykelbane på Frederiksberg Allé skal udarbejdes skitseforslag for følgende scenarier som forberedelse til en kommende borgerinddragelse:

- Scenarie B: Cykelbane på promenadefortov
- Scenarie C: Cykelsti på hovedgaden
- Scenarie G1: Flex-cykelbane på hovedgaden (uden på længdeparkering)
- Scenarie H: Smal cykelsti på hovedgaden

2. at der uanset beslutning om valg af løsning for etablering af cykelstier på den fredede del af Frederiksberg Allé, etableres cykelstier og plantes lindetræer på den østligste del af alléen, fra Sankt Thomas Plads mod Vesterbrogade, med udførelse i 2020, idet endeligt forslag forinden forelægges til politisk godkendelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt der på baggrund af de belyste scenarier for etablering af cykelsti eller cykelbane på Frederiksberg Allé, skal udarbejdes skitseforslag for følgende scenarier som forberedelse til en kommende borgerinddragelse:

- Scenarie B: Cykelbane på promenadefortov
- Scenarie C: Cykelsti på hovedgaden
- Scenarie G1: Flex-cykelbane på hovedgaden (uden på længdeparkering)
- Scenarie H: Smal cykelsti på hovedgaden

2. at der uanset beslutning om valg af løsning for etablering af cykelstier på den fredede del af Frederiksberg Allé, etableres cykelstier og plantes lindetræer på den østligste del af alléen, fra Sankt Thomas Plads mod Vesterbrogade, med udførelse i 2020, idet endeligt forslag forinden forelægges til politisk godkendelse.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 4. februar sagen om etablering af cykelstier eller cykelbaner på Frederiksberg Allé, idet forvaltningen blev anmodet om at undersøge yderligere scenarier. By- og Miljøudvalget udsatte den 6. maj 2019 sagen igen, da udvalget ønskede en besigtigelse af Frederiksberg Allé. Besigtigelsen blev gennemført den 17. juni.

Forvaltningen blev ved besigtigelsen den 17. juni anmodet om:

- at planlægge en supplerende besigtigelse ved Istedgade i Københavns Kommune, for at undersøge om en lignende udformning kunne benyttes på Frederiksberg Allé
- at undersøge muligheder og konsekvenser ved etablering af skråparkering fra hovedgaden ind mod promenadefortovet
- at anskueliggøre muligheder for etablering af parkeringskapacitet i konstruktion som kan betjene borgere i begge ender af alléen

Forvaltningen har for at bevare overblikket valgt at udarbejde en ny sag, der særligt belyser de supplerende scenarier som blev udbedt ved besigtigelsen den 17. juni 2019. Den oprindelige sagsfremstilling er medtaget som bilag til sagen.

Til denne sag er der ligeledes udarbejdet et nyt oversigtskema, som rangerer de udarbejdede scenarier i omfang og i forhold til etableringsomkostning, påvirkning af parkeringspladser og overordnede bemærkninger og problemstillinger ved scenarierne for hovedgaden, promenadefortovet og parallelgaden (se bilag 1).

Der er herudover udarbejdet en sammenfattende oversigt over alle belyste scenarier med kort sammendrag af de umiddelbart vurderede fordele og ulemper (se bilag 2).

Forvaltningen har vedlagt en evaluering af Istedgadeløsningen fra Københavns Kommune til udvalgets orientering (se bilag 3).

Der er for at anskueliggøre muligheden for etablering af skråparkering, enten ved parallelgaden eller ved hovedgaden mod promenadefortovet, udarbejdet et bilag vedrørende en sådan udformning for henholdsvis 30 og 45 graders parkering (se bilag 4).

Notat om afklaringsdialog med Slots og Kulturstyrelsen er vedlagt til orientering (se bilag 5).

Referat fra sagsfremstilling henholdsvis den 4. februar og 6. maj er vedlagt (bilag 6 og 7)

Forvaltningen har til By- og Miljøudvalgsmødet den 19. august fået udarbejdet Virtual Reality (VR) modeller for 4 udvalgte scenarier, som fremvises forud for udvalgsmødet, for herved at vise, hvorledes Frederiksberg Allé kunne se ud, hvis scenarie B, C, G eller H realiseres. Disse VR-modeller kan også benyttes ved en kommende borgerdialog omkring udviklingen af Frederiksberg Allé.

#### *Scenarier for cykelsti eller cykelbane imellem Frederiksberg Runddel og Sankt Thomas Plads*

De udarbejdede scenarier fremgår af bilag 1 og 2, hvor bilagene beskriver omfanget af de forskellige scenarier for etablering af enten cykelsti eller cykelbane imellem Frederiksberg Runddel og Sankt Thomas Plads, hvor de udarbejdede scenarier vises med principskitse, estimerede af de økonomiske omkostninger ved det pågældende scenarie, samt en kort opsummering af de problemstillinger, der er ved hvert scenarie.

#### *Parkering i konstruktion på Frederiksberg Allé*

Uagtet om der vælges en løsning med cykelstier på alléen eller på parallelgaderne, vil tabet af parkeringspladser være betydeligt. For at minimere tabet af parkeringspladser, kan en løsning med en eller flere parkeringskælder være relevant. I kommuneplan 2017 er der allerede udpeget en placering under Frederiksberg Runddel. Her er der teknisk mulighed for at etablere 200 pladser i 3 underjordiske etager.

I 2013 udarbejdede Tredje Natur et forslag til etablering af en parkeringskælder under Sankt Thomas Plads, hvor der er plads til ca. 190 biler.

Omkostningerne til etablering af parkeringskælder udgør erfaringsmæssigt ca. 500.000 kr. pr. plads, alt efter lokale forhold og valg af løsning. Specielt omkring etablering af en parkeringskælder under Sankt Thomas Plads vil der være særlige udfordringer, idet der under den sydlige del af pladsen er placeret et CTR centralvarmetransmissionsanlæg. Omkostningerne til flytning af dette vil være betydelige og påvirke økonomien tilsvarende.

Der er på nuværende tidspunkt ikke foretaget detailundersøgelser af de to placeringer, hvorfor økonomien på nuværende tidspunkt ikke er kendt.

#### *Istedgadeløsning*

By- og Miljøudvalget bad ved besigtigelsen den 17. juni om en besigtigelse på Istedgade, for at vurdere om løsningen her kunne tænkes anvendt på Frederiksberg Allé. Da det ikke har været muligt at planlægge en besigtigelse af Istedgade før slutningen af oktober med By- og Miljøudvalget, har forvaltningen valgt at vedlægge en præsentation og evaluering af Istedgade udformningen, udarbejdet af Københavns Kommune i 2016 (se bilag 3).

Beskrivelse af Istedgadeløsning: Københavns Kommune har overordnet nedsat den vejledende hastigheden på Istedgade til 30 km/t og lavet fartnedsættende foranstaltninger i gadens forløb. Der er i dette henseende arbejdet med en "shared space" udformning af Istedgade, hvor cykler og motorkøretøjer deler kørebanen på størstedelen af vejen. Enkelte steder er der etableret lommer med cykelstier eller cykelbaner.

Forvaltningen vurderer, at en udformning som Istedgade på Frederiksberg Allé, ikke vil kunne godkendes ved Slots og Kulturstyrelsen, da den vil bryde med de bærende fredningsprincipper – herunder den symmetriske profil i både længdeaksen og tværprofilen.

#### *Skråparkering ind over promenadefortovet*

Bilag 5 viser hvorledes etablering af skråparkering med 30 og 45 grader i princip kunne etableres, og hvilke konsekvenser en sådan udformning vil have.

Skråparkering fra parallelgaden: Overordnet set vil skråparkeringen fra parallelgaden betyde, at en cykelsti eller -bane skal etableres på hovedgaden. Ved 30 grader parkering vil der være reduktion i antallet af parkeringspladser i

størrelsesordenen ca. -73, og ved 45 graders parkering, kan der tilføres parkeringspladser i størrelsesordenen +55. Som konsekvens af skråparkering fra parallelgaden vil promenadefortovet blive visuelt domineret af biler, og fodgængere vil have en nedsat fremkommelighed på promenadefortovet.

Skråparkering fra hovedgaden: Ved etablering af skråparkeringen fra hovedgaden skal en cykelbane anlægges på enten promenadefortovet eller på parallelgaden. På promenadefortovet vil den særlige promenadekultur og karakter dermed forandre sig. Anlægges en cykelbane på parallelgaden vil ca. 160-220 parkeringspladser skulle nedlægges. Herudover vil det betyde, at størstedelen af kørebanen vil fungere som manøvreareal for parkeringspladserne, hvilket vil reducere trafikikkerheden på alleen.

#### *Cykelsti fra Sankt Thomas Plads til Vesterbrogade*

Frederiksberg Allé, fra Sankt Thomas Plads (ca. 50 m øst for) til Vesterbrogade, er ikke omfattet af den landskabsfredning, der blev gennemført i 2018. Tværprofilen på det stykke afviger væsentligt fra den øvrige del af alléen, idet der her alene er fortove i begge sider (2-3 m brede) og et bredt kørebaneareal (ca. 18 m), hvor der er længdeparkering i begge sider. Det vil således være muligt at etablere cykelstier her, samtidig med at længdeparkeringen kan opretholdes fuldt ud.

Med vedtagelsen af budget 2018-2021 indgik det i budgetaftalen, at der skal plantes lindetræer på det sidste stykke af alléen ned mod Vesterbrogade. Der er afsat selvstændige anlægsmidler til dette.

Koordineringen af etablering af cykelstier og plantning af lindetræer kan principielt gennemføres uagtet beslutningen om den fremtidige løsning på den fredede del af alléen, hvorfor forvaltningen anbefaler dette arbejde gennemført allerede i 2020. Endeligt projekt vil blive forelagt til politisk godkendelse.

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

Det er forvaltningens vurdering, at en løsning med etablering af cykelstier eller -baner på Frederiksberg Allé, i alle viste scenarier, indebærer væsentlige udfordringer, hvor der overordnet set er behov for en prioritering mellem nedlæggelse af et antal bilparkeringspladser, etablering af en eller flere parkeringskældre, ensretning af Frederiksberg Allé med væsentlige trafikale konsekvenser og forringet fremkommelighed til følge, eller etablering af cykelstier eller -baner, der ikke lever op til vanlig standard.

Forvaltningen har i bilag 1 og 2 vurderet de enkelte scenarier i forhold til omfanget af scenariet og omkostning, effekt på parkering, trafikikkerhed samt Slots- og Kulturstyrelsens vurdering.

Forvaltningen anbefaler på baggrund af vurderingen af de udarbejdede scenarier, at der som forberedelse til borger- og aktørinddragelse udarbejdes skitseforslag for scenarierne B, C, G1 og H.

For scenarie B gælder, at det vil være muligt at opretholde al parkering på alléen. Men samtidig forsvinder den særlige identitet som promenadefortovene har, idet fortovsarealet indskrænkes fra 5 til kun 2 fliserækker. Samtidig vurderes løsningen at betyde større utryghed og risikoen for konflikter mellem cyklende og fodgængere at være stor.

Fordelen ved scenarie C er, at det er muligt at anlægge cykelstier eller cykelbaner på hovedgaden, hvor cyklisterne bliver tilgodeset ved en trafikikker løsning i vanlig standard, og det er den løsning som bedst lever op til intentionerne om cykelstier på alle trafikveje. Ulempen er, at der nedlægges et stort antal bilparkeringspladser på alléen.

Fordelen ved scenarie H er, at omend cykelstien etableres i en bredde på kun 1,5 m, hvor vejreglerne anbefaler en minimumsbredde på 1,8 m, kan der ved denne løsning opretholdes al eksisterende længdeparkering på alléen.

Scenarie I er det er det eneste scenarie, hvor den eksisterende parkering på alléen kan bevares som i dag og hvor det samtidigt er muligt at etablere cykelstier eller baner i minimum 2 m bredde, uden indgriben i træerækker eller promenadefortov. Ulempen er, at ensretningen af alléen vil betyde forringet fremkommelighed og et øget pres på det omkringliggende vejnet i området, samt være en udfordring for driften af den kollektive transport i Nyt Bynet. Forvaltningens anbefaling er derfor, at dette scenarie ikke medtages i det videre arbejde.

Forvaltningen vurderer, at en mindre gennemgribende løsning, hvor det undersøges om en hastighedsnedsættelse på Frederiksberg Allé, koblet med en kombination af opstregning af de længdegående parkeringspladser med etablering af en smal cykelbane uden på den længdegående parkering (Scenarie G1), kan danne udgangspunkt for at forbedre trafikikkerheden og tryghedsfølelsen på Frederiksberg Allé. Det skal bemærkes, at politiet i første omgang ikke har kunnet give samtykke til denne løsning, da vejreglernes anbefalede minimumsbredde ikke er opfyldt.

## **Økonomi**

Der vil være udgifter til ekstern rådgiver til udarbejdelse af skitseforslag for scenarierne. Udgifterne er anslået til 250.000 kr., og afholdes via puljen til Opgradering af belysningen på Frederiksberg Allé, hvor der er bevilget 2 mio. kr. til udvikling af en unik lampe til alléen. Udviklingen af lampen og dens funktion er afhængig af den løsning, der findes for etablering af cykelstier på alléen, og dermed det fremtidige tværprofil der skal oplyses.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
ML/MAD

## **Bilag**

Bilag 1 Scenarier for Frederiksberg Allé

Bilag 2 Skema vurdering af Scenarier Frb Alle

Bilag 3 Istedgade løsning\_ oplæg fra Københavns Kommune 2016

Bilag 4 Skråparkering Frb. Allé

Bilag 5 Afklaringsdialog med Slots og Kulturstyrelsen

Bilag 6 BMU 4 feb 2019

Bilag 7 BMU 6 maj 2019

# Punkt 274: Åbning og kommunikation af Nyt Bynet

13.05.16-A00-1-19

## Resume

For at skabe en bedre samlet kollektiv trafik, når den nye metrolinje åbner, er der besluttet et nyt busnet på Frederiksberg - Nyt Bynet. Cityringen åbner den 29. september 2019, og Nyt Bynet åbner to uger efter den 13. oktober 2019. Sagen gennemgår de tiltag, der er planlagt i forbindelse med åbningen af Nyt Bynet.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Helle Sjelle, Fasael Rehman, Gunvor Wibroe, Thyge Enevoldsen, Ruben Kidde) tog status om åbning af Nyt Bynet og kommunikation af Nyt Bynet til efterretning.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Balder Mørk Andersen) undlod at stemme.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at status om åbning af Nyt Bynet og kommunikation af Nyt Bynet tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

### *Busnettet i Nyt Bynet*

For at skabe en bedre samlet kollektiv trafik, og så flest muligt får gavn og glæde af den nye metrolinje, er der udarbejdet et nyt busnet. Nyt Bynet er udarbejdet på tværs af kommunerne og har været undervejs i en lang årrække. Det har været i høring på Frederiksberg, sagen har været behandlet løbende i By- og Miljøudvalget og blev endeligt besluttet af kommunalbestyrelsen den 23. april 2018. Det er dermed fastlagt, hvordan busserne skal køre. Når Cityringen åbner den 29. september 2019 kommer der 17 nye metrostationer og mange nye skiftsteder. Nærværende sag gennemgår de tiltag, der iværksættes i forbindelse med kommunikationen af Nyt Bynet. Til sagen er et bilag med et kort og en beskrivelse af de besluttede busser i Frederiksberg Kommune.

### *Tidsplan*

Metroselskabet har i slutningen af juni meldt ud, at Cityringen åbner den 29. september 2019. De nye metrostationer skal bindes sammen med busserne og de eksisterende tog og metrolinjer i ét nyt busnet - Nyt Bynet. Nyt Bynet åbner den 13. oktober 2019.

Den 13. oktober 2019 er søndag i uge 41, der er op til skolernes efterårsferie. Det betyder, at det er muligt at åbne Nyt Bynet i en periode med lidt mindre trafik og dermed en lidt lettere overgang for både passagerer og chauffører. For at sikre, at de passagerer der er på efterårsferie ikke går glip af informationen vil indsatsen derfor blive tilpasset over to uger.

### *Kommunikation*

Den primære kommunikation vil blive varetaget gennem den kommunikationsgruppe, der er nedsat med deltagelse fra Movia, Københavns Kommune, en repræsentant fra omegnskommunerne og Frederiksberg Kommune. Her er der udviklet fem generiske overskrifter, der vil gå igen på tværs af kommunerne:

Emma får en ny vej med vennerne (Målgruppe: Unge i alderen 16-25 år)  
Oscar får en ny vej til mormor (Målgruppe: Skolebørn og forældre 35-50 år)  
Ida får en ny vej til arbejde (Målgruppe: Voksne i alderen 30-55 år)  
Noah får en ny vej til uddannelse (Målgruppe: Studerende i alderen 16-30 år)  
Joan får en ny vej til kultur (Målgruppe: Voksne i alderen 65+ år)

Ydermere vil der blive gennemført en række tiltag for at skabe den bedst mulige trafikinformation:

- Infoplakat i busserne
- Spot i busser generelt i Hovedstadsområdet og linjespecifikt
- Stoppestedstavler - linjespecifikt
- Køreplansændringer på DOT.dk/Nytbynet.dk
- Linjespecifikke foldere med linjeføring, stoppesteder og køreplan
- Foliering af busser
- Halvside annonce - indrykning i Btmetro

- Helseannonce - indrykning i Btmetro
- Nyt Bynet, generel folder til uddeling, biblioteker og borgerservice
- Der vil blive købt reklameplads i mupi/reklamestanderne fordelt i kommunerne, afhængigt af budget
- Display banner på Rejseplanen
- Display bannere - ekstern mediekøb
- Videospots - til ekstern mediekøb og Facebook/Instagram
- Der vil i åbningsperioden være stoppestedsværter ved de største metrostationer - alle tre stationer på Frederiksberg på Cityringen
- Der vil med Nyt Bynet blive frit flow på alle A-busser - her er planlagt en separat informationsindsats

Ydermere er der på Frederiksberg planlagt en række tiltag i forhold til kommunikation:

- Information sendes ud med kommunens nyhedsbrev til erhvervsnetværk
- Information sendes ud til alle uddannelsessteder
- Information til medarbejderne på FKIntra
- Supplerende information på frederiksberg.dk, hvor der i dag er information om busdriften
- Banner på frederiksberg.dk, hvor der vil blive linket til Movia og DOT
- Pressemeddelelse
- Helseannonce i Frederiksberg Bladet
- Information i Frederiksberg Bladet under Frederiksberg Kommunes infoannonce
- Plakat med trafikinformation til indersiden af læskærmene ved stoppestederne
- Movias generelle folder vil blive delt ud
- Information på infoskærmene i borgerservice og på bibliotekerne
- En ekstra indsats i forhold til de ældre brugere af den kollektive trafik

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der med den planlagte informationskampagne vil blive sat meget bredt ind. Håbet er, at så mange som muligt vil være bekendt med, at der kommer et nyt bynet og at så mange som muligt har været inde og tjekke deres rejse i det nye net.

### **Økonomi**

Der er afsat 200.000 kr. til kommunikation af Nyt Bynet

### **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
JBS/ML/SCS

### **Bilag**

Linjebeskrivelser på Frederiksberg

Nyt-bynet-frederiksberg

# Punkt 275: Stoppested på Frederiksberg Allé

13.05.16-A00-1-19

## Resume

By- og Miljøudvalget skal med denne sag tage stilling til, om et stoppested ud for Frederiksberg Allé nr. 3 fortsat skal betjenes i Nyt Bynet, da der for nuværende vil være 2 stoppesteder indenfor 120 og 280 meter af dette, hvilket giver forringet fremkommelighed for linje 7A.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at de to stoppesteder på tværs af kommunegrænsen skal lægges sammen til ét stoppestedspår, og der derfor ikke længere skal være et stoppested ud for Frederiksberg Allé nr. 3.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt at to stoppestedspår på tværs af kommunegrænsen skal lægges sammen til ét stoppestedspår og der derfor ikke længere skal være et stoppested ud for Frederiksberg Allé nr. 3.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget vedtog på mødet den 3. juni 2019 at sende forslaget i høring i Ældrerådet og Handicaprådet.

Sagen har været sendt i høring i Ældrerådet og Handicaprådet.

Ældrerådet og Handicaprådet har ikke nogle indsigelser mod, at stoppestederne lægges sammen. I Handicaprådets svar gør de opmærksom på, at kommunen skal henvide til de nye stoppesteder og at der skal lægges opmærksomhedsfliser. Der vil blive lagt en opmærksomhedsflise og en retningsflise ved stoppestedet ud for Frederiksberg Allé 4.

### *Tidligere sagsfremstilling*

I løbet af sommeren 2019 forventes Cityringen at åbne og 14 dage senere åbner det besluttede busnet - Nyt Bynet. Med Cityringen og Nyt Bynet får den kollektive trafik et stort løft, og borgerne på Frederiksberg Allé vil med den nye metrolinje få bedre forbindelse til centrum af København, til Østerbro og til Vesterbro. I forbindelse med åbning af Cityringen tilpasses busnettet, og to A-busser (linje 7A og 9A) vil i fremtiden køre til og fra Frederiksberg Allé Station. Linje 6A kører i dag fra Rødovre gennem Frederiksberg på Roskildevej og Vesterbrogade og videre ind mod Hovedbanegården. Linje 26 kører i dag gennem Frederiksberg på Pile Allé og Frederiksberg Allé.

Linje 6A bliver i Nyt Bynet til linje 7A, og ruten vil betjene Roskildevej, Vesterbrogade, Platanvej og Frederiksberg Allé, og så fortsætte ad Vesterbrogade mod Hovedbanegården og til Ny Ellebjerg. Denne omlægning nødvendiggør en mindre justering af de to stoppestedspår, der i dag er placeret ved kommunegrænsen ved Frederiksberg Allé og Vesterbrogade. Der vil ikke længere være busbetjening på Vesterbrogade mellem Platanvej og Frederiksberg Allé. Derfor skal der ikke længere være stoppesteder på denne strækning. Justeringen betyder, at stoppestedet på Vesterbrogade 69 bliver et stoppestedspår med stoppestedet ved Frederiksberg Allé nr. 4 og det ikke længere er nødvendigt med et stoppested ved Frederiksberg Allé nr. 3 (se bilag).

Linje 26 og natbussen linje 93N har i dag stoppested ud for Frederiksberg Allé Nr. 3 og 4 på begge sider af alléen.

I Nyt Bynet vil linje 26 ikke længere betjene dette stykke af Frederiksberg Allé, men linje 7A vil betjene Frederiksberg Alle fra Platanvej til Vesterbrogade. Linje 7A vil i vestlig retning stoppe ud for nr. 4 på Frederiksberg Allé og i østlig retning stoppe ud for Vesterbrogade 69, som linje 6A gør det i dag.

Stoppestedet ud for Frederiksberg Allé nr. 3 er 120 meter væk fra stoppestedet på Vesterbrogade 69. De to stoppesteder er således meget tæt placeret på hinanden, og vil betyde nedsat fremkommelighed for linje 7A, såfremt stoppestedet ved nr. 3. bevares.

Sammenlægningen af de to stoppestedspår, så der ikke længere er et stoppested ud for Frederiksberg Allé nr. 3, vil give bedre mulighed for gennemførelse af plantning af træer fra Sankt Thomas Plads til Vesterbrogade, etablering af ny belysning på Frederiksberg Allé og mulig etablering af cykelsti.

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

Der vil i Nyt Bynet være knap 400 meter mellem stoppestedet for linje 7A ved Kingosgade på Frederiksberg Allé og til stoppestedet på Vesterbrogade. Denne afstand imellem stoppestederne er normal og er den anbefalede afstand. For at sikre fremkommeligheden for linje 7A er den trafikfaglige vurdering således, at de to stoppestedspår kan sammenlægges, så der ikke længere er et stoppested ved Frederiksberg Allé nr. 3.

## Økonomi

Det vil koste i størrelsesordenen af 10.000 kr. at nedlægge stoppestedet. Til gengæld skal der ikke, jævnfør sag om count down moduler, indkøbes count down modul til dette stoppested, hvilket koster omkring 16.500 kr.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
JBS/ML/SCS

## **Historik**

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 3. juni 2019, pkt. 227:**

By- og Miljøudvalget vedtog at sende forslaget i høring i ældre- og handicaprådet.

### **Indstilling 3. juni 2019, pkt. 227:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt at to stoppestedspår på tværs af kommunegrænsen skal lægges sammen til ét stoppestedspår og der derfor ikke længere skal være et stoppested ud for Frederiksberg Allé nr. 3.

## **Bilag**

Bilag 1 Stoppested på Frederiksberg Allé

# Punkt 276: Strategi for bekæmpelse af luftforurening

09.10.12-G01-1-18

## Resume

Kommunalbestyrelsen har besluttet, at der i 2019 skal udarbejdes en ny strategi til bekæmpelse af luftforurening. Arbejdet med strategien skrider planmæssigt frem, og et forslag forventes at kunne forelægges udvalget i november. By- og Miljøudvalget får her en status for arbejdet. Endvidere gives en status for brug og effekt af de fotokatalyserende belagninger til NO<sub>x</sub>-bekæmpelse på baggrund af ny viden. By- og Miljøudvalget skal tage status for arbejdet med strategien til efterretning samt drøfte om brugen af fotokatalyserende belagninger, på baggrund af ny viden, midlertidig skal indstilles.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen og anmodede om, at bekæmpelsen af luftforureningen fra biler medtages i strategien.

## Indstilling

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller,

1. at status for arbejdet med ny Strategi til bekæmpelse af luftforurening tages til efterretning,
2. at det drøftes, hvorvidt brugen af fotokatalyserende belagninger midlertidig skal indstilles.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om udarbejdelse af ny strategi til bekæmpelse af luftforurening til efterretning på mødet den 19. november 2018. Udvalget anmodede forvaltningen om at forelægge en sag med status for arbejdet forud for budgetforhandlingerne 2020.

Å

Arbejdet med udarbejdelse af ny strategi følger den planlagte tidsplan. Dvs. der er indgået kontrakt om teknisk rådgivning med Nationalt Center for Energi og Miljø, (DCE), som står for luftforureningsovervågningen i Danmark. Rådgiveren skal frem til august foretage kortlægning og opgørelser af luftforureningen og dets emissioner (udslip) relateret til Frederiksberg. Derefter afholdes (ultimo august) seminar med udvalgte interessenter, herunder København Kommune og Miljøstyrelsen. Der opstilles et virkemiddelkatalog, og et forslag til ny strategi forelægges udvalget i november. De foretagne tekniske beregninger indikerer, at trafikken og brændstofferne forsat er de mest betydende kilder til lokal luftforurening på Frederiksberg, ligesom den lokale andel af forureningen kun udgør et mindre bidrag.

Å

To områder i strategien forventes at kunne have budgetmæssige konsekvenser allerede fra 2020.

Å

### *Miljøzone med varebiler*

Folketinget har den 7. maj 2019 tiltrådt den nye miljøzonestrategi. Loven betyder, at der fra 1. juli 2020 vil være skærpede krav til tunge dieselmotorer i zonen, samt at dieselvarebiler nu også omfattes af zonen. Kommunalbestyrelsen har 17. juni 2019 besluttet, at kommunen fortsat skal være tilsluttet miljøzoneordningen. Udgifterne til finansiering af den udvidede ordning med varebiler til blandt andet fælles landsdækkende informationskampagner og påmontering af partikelfiltre på kommunale køretøjer, anslået til ca. 1,8 mio. kr., er af kommunalbestyrelsen 17. juni 2019 henlagt til budgetdrøftelserne.

Å

### *Brug af fotokatalyserende belagninger*

Photokatalyserende belagninger antages at kunne fjerne NO<sub>x</sub>, og medvirke til at reducere den langtransporterede partikelforurening. Pt. er der udlagt fotokatalyserende fortovsfliser på Roskildevej, Finsensvej og Langelands Plads. Et nyligt notat udarbejdet af DCE for Roskilde Kommune rejser tvivl om effekten og dermed også miljøøkonomien (effekt contra udgift) - ved brug af fotokatalyserende belagninger. Forsaget i Roskilde omhandler to parkeringspladser med asfalt efterbehandlet med fotokatalyserende belagninger. DCE gennemgår det af producenten af rapporterede forsøg. Gennemgangen viser, at effekt og dermed miljøøkonomien i forsaget er tvivlsom. Derudover indeholder notatet en generel gennemgang af international litteratur på området om effekten af fotokatalyserende belagninger. Gennemgangen af den internationale litteratur viser, ud fra relativt få studier, at effekten generelt måske betragtes som usikker og svagt dokumenteret. Forsaget i Roskilde kan ren teknisk ikke helt sammenlignes med de fra fabrik coatede fliser, som benyttes på Frederiksberg. By-, Kultur-, og Miljøområdet har derfor forespurgt DCE, hvad der skal til for at skaffe yderligere dokumentation for brugen af fotokatalyserende coatede fliser. Ifølge DCE vil et uddybende internationalt studie, som belyser effekt og miljøøkonomi, og som koster ca. 150.000 - 200.000 kr., kunne give supplerende viden. Derudover kunne der laves et dokumenteret fysisk forsøg, hvilket vil koste ca. 1 mio. kr. med en

tidshorisont på ca. 1,5 år. Uddybende viden vil formentlig ligeledes kunne indhentes gennem dialog med producenten af de fotokatalyserende belagninger.

Å

Udgifter til tværgående forventede initiativer i den kommende strategi, f.eks. til yderligere fremme af den bæredygtige, grønne transport, forventes udgiftsmæssigt at have et lidt længere budgetmæssigt perspektiv og kan indgå i relevante eksisterende strategier, f.eks. elbilstrategien m.v.

Å

*By-, Kultur-, og Miljøområdets vurdering*

By-, Kultur-, og Miljøområdet vurderer, at arbejdet med den nye strategi foreløber planmæssigt. Det bør efter forvaltningens vurdering være producenten/leverandøren, der skal fremskaffe den nødvendige dokumentation for de fotokatalyserende belagninger, hvorfor forvaltningen vil gå i dialog med leverandøren herom. En mere langsigtet strategi for dokumentation og effekt samt evt. forsat brug af de fotokatalyserende belagninger kan, efter forvaltningens vurdering, med fordel også inddrages i den kommende "Strategi til bekæmpelse af luftforurening". Det er dog forvaltningens vurdering, at brugen af fotokatalyserende belagninger midlertidigt skal indstilles, indtil der er skabt bedre dokumentation for effekt og miljøøkonomi.

Etableringen af en miljøzone, udvidet med varebiler, vil bidrage til at reducere særligt den sundhedskadelige partikelforurening.

## **Økonomi**

Der er i budget 2019 afsat 0,3 mio. kr. som ekstraordinær driftsbevilling til udarbejdelse af ny strategi til bekæmpelse af luftforurening. Evt. udgifter som følge af denne vil fremgå af strategien. Der er i budget 2019 og i overslagsårene afsat 200.000 kr. til brug af fotokatalyserende belagninger. Udgifter til en udvidet miljøzoneordningen på anslået 1,8 mio. kr. indgår, som besluttet af Magistraten, i budgetdriftelserne 2020.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
CS/NKJ

## **Bilag**

BMU 19 nov. 2018

# Punkt 277: Ansøgning om etablering af ny forhave ud for Frederik VI's Allé 14

05.05.00-G01-4-19

## Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning til etablering af ny forhave ud for Frederiks VI's Allé nr. 14 med forskellige indretningsløsninger, men hvor løsning B (jvf. bilag 1) giver flest cykelparkeringspladser. Ansøgningen fremlægges til godkendelse, idet forhaven ønskes anlagt på vejareal.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget besluttede at give tilladelse til løsning C.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt der kan gives tilladelse til det ansøgte.

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning fra grundejerne på Frederiks VI's Allé 14 om tilladelse til etablering af ny forhave på vejarealet foran deres ejendom.

På Frederiksberg VI's Allé er der i dag flere forhaver på vejarealet. Grundejerne på Frederiks VI's Allé 14 ønsker at etablere en ny forhaveløsning, der går hånd i hånd med disse. Ansøgeren har fremsendt forskellige scenarier for en forhaveløsning, som vedlægges som bilag 1. Som det fremgår af bilag 1, er arealet placeret ud til Storm Petersens Vej.

Fortorvet ud for Frederiks VI's Allé 14 er i dag præget af et slidt asfaltfortov og et metalhegn uden funktion, jvf. bilag 2. Den foreslåede løsning består af et hvidt træstakit (i lighed med indhegningen af de øvrige forhaver i kvarteret, jvf. bilag 2) med mulighed for grønt bunddække, mindre buske og træer. Samtidig vil der blive etableret nye cykelstativer, der integreres som en del af forhavearealet.

Udvalget skal tage stilling til, hvorvidt der skal gives tilladelse til det ansøgte, idet forvaltningen skal foreslå løsning B i ansøgningen, der giver de bedste cykelparkeringsforhold, og samtidig også giver en begrønning af arealet.

Hvis udvalget finder, at der kan gives tilladelse til det ansøgte, vil tilladelsen blive ledsaget med et vilkår om, at Frederiksberg Kommune altid med et passende varsel kan inddrage tilladelsen, hvis kommunen skal benytte arealet til andet offentligt formål - for eksempel til parkering.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at ovennævnte løsning understøtter Frederiksbergstrategiens vision om at fastholde og udvikle Frederiksbergs unikke grønne identitet - ligesom løsningen harmonerer fint med området i øvrigt. Løsningen forskønner og støtter op om alléens ensartede udtryk. Samtidig har forvaltningen planer om at lægge nye fortovsfliser foran ejendommen i forbindelse med en kommende fortovsreovering.

## Økonomi

Ingen.

## Borgmesterpåtegning

Ingen.

## Behandling

By- og Miljøudvalget  
SV/ME

## Bilag

Bilag 1

Bilag 2

# Punkt 278: Godkendelse af projektforslaget for skybrudsprojektet Skolen på La Cours Vej

05.01.02-G01-6-18

## Resume

Skybrudsprojektet Skolen på La Cours Vej fremlægges her til udvalgets godkendelse. Skybrudsprojektet er placeret i skolegården og er et samarbejde med Skolen på La Cours Vej. Formålet med projektet er at etablere forsinkelsesbassiner til regnvand i skolegården samtidig med, at der i skolegården vil blive skabt et sciencemiljø med fokus på bæredygtige løsninger, forståelse for klimaudfordringerne og et leg og læringsmiljø.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget godkendte det fremlagte projektforslag for skybrudsprojektet Skolen på La Cours Vej.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at det fremlagte projektforslag for skybrudsprojektet Skolen på La Cours Vej godkendes

## Sagsfremstilling

For at opfylde kommunens målsætninger om klimatilpasning af Frederiksberg, er der opnået mulighed for finansiering af en lang række skybrudsprojekter via takstmidler, i kraft af godkendelsen af den fælles rammeansøgning sammen med Frederiksberg Forsyning. På sigt vil etableringen af skybrudsprojekterne gøre byen mere robust over for fremtidige skybrudshændelser.

Skybrudsprojektet Skolen på La Cours Vej er et af disse projekter. Igangsættelsen og finansieringen blev oprindeligt godkendt i forbindelse med vedtagelsen af skybrudspakken for 2019.

Projektet er også blevet behandlet af Undervisningsudvalget d. 25 marts 2019, hvor der blev afsat 2 mio. kr. til projektet. Disse midler skal sikre, at der skabes et forbedret lærings- og sciencemiljø omhandlende bæredygtige løsninger på klimaudfordringer.

### Projektforslag

Projektets formål er at etablere et primært forsinkelsesbassin nær Nylandsvej, som kan håndtere regnvandet fra hele skolegården. Området er særligt interessant, da området omkring Nylandsvej ligger i et risikoområde for oversvømmelser, hvor regnvandet samler sig under skybrudshændelser. Der er tidligere anlagt en skybrudsledning under Nylandsvej, som skal håndtere regnvand fra grunden til Frederiksberg Hospital. Under særligt kraftige skybrudshændelser, hvor kapaciteten er opbrugt i skybrudsprojektet i skolegården, vil det overskydende regnvand blive ledt til denne skybrudsledning.

Den del af projektet, som omhandler regnvandshåndtering, er fuldt finansieret via de afsatte skybrudsmidler i skybrudspakke 2019. Det vil betyde, at den økonomiske ramme sikrer, at område 1, 3, 4, 5 og 6 (se vedlagt tegning) kan realiseres. Projektet er projekteret sådan, at skybrudsdelen og den vigtigste del af lærings- og sciencemiljøet kan anlægges for de midler, der p.t er til rådighed.

Hvis man ønsker en fuld implementering af alle områderne og lærings- og sciencemiljø er det forventningen, at der skal findes yderligere 4,3 mio. kr. Kommunens fundraiser er allerede sat i gang med at finde de nødvendige midler til at realisere hele projektet. Hvis det lykkes at finde yderligere midler via fundraising, kan projektet udbygges efterfølgende.

### Lærings- og sciencemiljø

Projektet vil kunne tilføre skolens område – og dermed lokalområdet – en ny dimension i form af et sciencemiljø bygget op omkring LAR-projektet, via:

- et udemiljø med oplysninger og mulige indsigter i vandets vandring fra regnvand hen over tagene og ned i de underliggende regnvandsbassiner.
- et område koblet på ”Smart City” netværket, så den viden, der kan høstes via målinger på skolens område, vil kunne udnyttes af andre.
- et skolemiljø, der i høj grad understøtter science som fagligt omdrejningspunkt og giver masser af muligheder for eksperimenter og ”aha”-oplevelser.

En skolegård:

- der tager afsæt i visioner og mål inden for temaet ”bæredygtighed”.
- der tilfører livskvalitet i hverdagen til områdets lokalbefolkning.
- der viser – og afdækker – bæredygtige løsninger på byens udfordringer.
- der indbyder til at eksperimenter, og til medskabelse og medudvikling af nye bæredygtige løsninger på klimaudfordringer.

For at understøtte børns dannelse såvel som uddannelse peges der på, at naturlige materialer og et grønt miljø med træer og buske ikke alene forbedrer elevernes koncentrationsevne, men også styrker det sociale samspil og empatien. Skolegården er derfor tegnet med henblik på at mindske arealer med asfalt og kunstig belægning, øge graden af

kronedække markant, og gøre det muligt for eleverne at stimulere deres kreativitet og fantasi via nytænkning af faciliteter og omgivelser.

Træerne udvælges ud fra deres evne til at køle og klare de fremtidige klimatiske forhold. Og som et hovedgreb vil beplantningen tage afsæt i arboret (en samling af forskellige træer) tanken og dermed være den første skolegård med meget stort antal af arter. Dette vil give stof til læring både for eleverne og for SCIENCE-KU, som er tilknyttet projektet, i forhold til at afdække, hvilke arter, der egner sig bedst til at klare klimaudfordringerne i byen.

Det er forventningen, at anlægsprojektet kan påbegyndes i skolernes efterårsferie i år, og det forventes afsluttet i maj 2020. Det er forventningen, at en del af skolegården vil blive afspærret, mens anlægsarbejdet pågår.

*By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at dette skybrudsprojekt vil få en høj effektivitet i forhold til investeringen, og det vil mindske risikoen for, at skolen samt opland bliver oversvømmet ved skybrud. Endvidere vil projektet bidrage til at skabe en mere lærerig og brugbar skolegård.

## Økonomi

<b>Det samlede projekt forventes at koste i alt 11,5 mio. kr., men kan realiseres for 7,2 mio. kr. Projektet er finansieret således:</b>	<b>Takstfinansierede midler</b>	<b>Skattefinansierede midler</b>	<b>Fondsfinansierede midler</b>
--	---------------------------------	----------------------------------	---------------------------------

Skybrudsmidler bevilliget via skybrudspakke 2019	5,2 mio. kr		
--	-------------	--	--

Bevillig fra Undervisningsudvalget til indretning af skolegården		2,0 mio. kr	
--	--	-------------	--

Mulige fondens midler			4,3 mio. kr.
-----------------------	--	--	--------------

De takstfinansierede midler låne finansieres via, medfinansieringsordningen. Disse midler har derfor ikke betydning for anlægsrammen.

## Borgmesterpåtegning

Ingen

## Behandling

By- og Miljøudvalget  
ML/DWN/MNP

## Bilag

Skolen på La Cours Vej\_tegning\_v2

Skolen på La Cours Vej\_visualisering

# Punkt 279: Godkendelse af projektforslaget for skybrudsprojektet til Ny Hollænderskolen ved Hortensiavej

05.01.02-G01-4-19

## Resume

Skybrudsprojektet på Ny Hollænderskolen ved Hortensiavej fremlægges hermed til udvalgets godkendelse. I forbindelse med den igangværende ombygning af skolen og flytning af boldbanen i skolegården, har det vist sig hensigtsmæssigt samtidigt at etablere et skybrudsprojekt i skolegården. Et centralt element i ombygningen er den nye boldbane, der ud over boldspil, skal bruges til forsinkelser af regnvand. Projektet kan på sigt kobles på det planlagte skybrudsprojekt på Hollændervej.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget godkendte det fremlagte skybrudsprojektforslag for Ny Hollænderskolen ved Hortensiavej.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at det fremlagte skybrudsprojekt for Ny Hollænderskolen ved Hortensiavej godkendes.

## Sagsfremstilling

For at opfylde kommunens målsætninger for klimatilpasning af Frederiksberg er der opnået mulighed for finansiering af en lang række skybrudsprojekter via takstmidler, i kraft af godkendelsen af den fælles rammeansøgning sammen med Frederiksberg Forsyning. På sigt vil etableringen af skybrudsprojekterne gøre byen mere robust over for fremtidige skybrudshændelser.

Skybrudsprojektet Ny Hollænderskolen ved Hortensiavej er et af disse projekter. Igangsættelsen og finansieringen blev oprindeligt godkendt i forbindelse med vedtagelsen af skybrudspakken for 2019.

Projektet blev behandlet af Undervisningsudvalget d. 25 marts 2019, hvor der blev afsat 1 mio. kr. til skybrudsprojektet. Disse midler skal sikre en merværdi ved at etablere et skybrudsprojekt i skolegården.

### Projektforslag

Projektets formål er at håndtere regnvandet inde i selve skolegården via boldbanen, men samtidig er projektet en del af et større opland.

Under den nye boldbane etableres et forsinkelsesbassin med en kapacitet på 85 m<sup>3</sup>. Da boldbanen samtidigt bliver sænket i forhold til det omkringliggende terræn, skabes der yderligere 20 m<sup>3</sup> volumen på terrænet. For at afhjælpe de nuværende oversvømmelsesproblematikker etableres en linjeafvanding med forbindelse til forsinkelsesbassinet ved et nyetableret atelier.

Projektets hovedgreb på pladsen er at gruppere forskellige funktioner og samle dem i ”øer”. På den måde skabes der plads til leg, bedre oversigt imellem eleverne i området og samtidig bevares det karakteristiske areal med store smukke træer, bålhus og selvbygger-stemning

Den eksisterende boldbane flyttes af hensyn til den nye atelierbygning. Den vendes 90 grader af hensyn til at give boldbanen en acceptabel størrelse i forhold til boldspil, samt at beskytte og respektere de fredede træer og rodnettet.

Boldbanen anlægges med kunstgræs, og indhegnes med boldbur inkl. net på toppen, efter skolens ønske.

Boldbanens centrale placering betyder, at fugleredegeyngen og klatrestativet bliver flyttet og redskabsskurene fjernes. Der bliver etableret to nye redskabsskure, som placeres således, at de ikke vil dominere skolegården på samme måde.

Projektet forventes at gå igang i september og færdiggøres i år. Projektet bliver en del af et større planlagt skybrudssystem for hele Hollændervejsområdet. Det betyder, at regnvandet, som falder på Ny Hollænderskolen ved Hortensiavej, på sigt kobles med dette system, som sammen vil give en bedre sikkerhed mod oversvømmelser.

### By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at dette skybrudsprojekt vil få en høj effektivitet i forhold til investeringen, og det vil mindske risikoen for, at skolen vil blive oversvømmet ved skybrud. Samtidig sikre projektet en bedre opsamling af regnvand for området.

Efter udførelsen, vil skolegården have fået et løft med den nye boldbane centralt placeret, samtidig med at skolens ønske om mere opbevaringsplads vil være realiseret.

## Økonomi

Det samlede projekt forventes at koste i alt 3,1 mio. kr. Projektet er finansieret således:

Takstfinansierede midler

Skattefinansierede midler

Skybrudsmidler bevilget via  
skybrudspakke 2019 1,4 mio. kr

Bevilling fra Undervisningsudvalget til  
indretning af skolegården 1,0 mio. kr

Bevilling fra Undervisningsudvalget til  
ombygning af atelieret 0,7 mio. kr

De takstfinansierede midler lånefinansieres via medfinansieringsordningen. Disse midler har derfor ikke betydning for anlægsrammen.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
ML/DWN/MNP

## **Bilag**

Ny Hollænderskolen\_tegning\_v2

# Punkt 280: Flere grønne byrum - projekter til udførelse 2019

05.00.00-G00-1-19

## Resume

I forbindelse med By- og Miljøudvalgets beslutning om at afsætte 1,5 mio. kr. til anlæg af flere grønne byrum er der udarbejdet en projektlister med forslag til anlægsprojekter. I denne sag forelægges forslagene, hvoraf udvalget kan beslutte, hvilke forslag til grønne byrum, der kan gennemføres i 2019. Ud fra de opstillede forslag har forvaltningen udvalgt en række projekter, som foreslås udført i 2019.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at forslag til projekter til udførelse i 2019 godkendes,
2. at der meddeles anlægsbevilling på den resterende 1,0 mio. kr. finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2019 til flere grønne byrum.

## Indstilling

By- Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. at forslag til projekter til udførelse i 2019 godkendes
2. at der meddeles anlægsbevilling på den resterende 1,0 mio. kr. finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2019 til flere grønne byrum

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget har afsat 1,5 mio. kr. til etablering af flere grønne byrum i 2019. Der blev i den forbindelse bevilget 0,5 mio. kr., hvor de resterende 1,0 mio. kr. ønskes bevilget i nærværende sag.

### *Baggrund*

Der er i 2018 udført 4 nye byrumsprojekter prioriteret ud fra en liste på 9 beskrevne projekter til etablering af flere grønne byrum. De udvalgte projekter var: begrønning af hjørnet Smallegade - Falkoner Allé, begrønning af Stig Lommers Plads, begrønning af arealer langs Finsensvej samt hjørnet ved Lindevangen og hjørnerne ved C. N. Petersens Vej. Projekterne har haft en positiv modtagelse af erhvervsliv, institutioner og borgere og der er efterfølgende kommet flere henvendelser fra borgere der gerne vil have en grøn forskønnelse af deres lokale område som overgangen mellem Stockflethsvej - Godthåbsvej, hjørnerne ved Gustav Johannsens Vej - Finsensvej og Prinsesse Maries Allé nr. 11-13.

### *Forslag til begrønningsprojekter til udførelse i 2019*

Forvaltningen har valgt at samle en liste med projektforslag som er placeret forskellige steder i kommunen. Listen indeholder de resterende forslag overført fra listen af projektforslag fra 2018 som stadig er aktuelle, samt nye projekter som forvaltningen foreslår til etablering af mere grønt. De projekter forvaltningen foreslår udført i 2019, er markeret med en stjerne.

### *xt-decoration: underline;">Arealer langs med Finsensvej, forslag 1-3*

Finsensvej opleves som et linært forløb, der defineres af en præcis bygningslinje på begge sider af vejen. Forløbet brydes ved Lindevangsparken og Dalgas Boulevard samt mellem S-togsbroerne ved villahaverne Ved Grænsen og Buen. Der er træplantninger langs med vejen og flere steder i midterrabatten. Det gør, at vejen overordnet opleves grøn, når man bevæger sig i vejtracéet, men ved sidevejene hvor bygningslinjen brydes, er hjørnearealer flere steder lagt ud i asfalt eller fremstår uden træer, der kan danne grønne porte ved sideveje. Det gør, at mødet med de tilstødende veje flere steder opleves som triste og øde.

Arealerne på hjørnerne kan blive attraktive elementer i en forstærkning af vejens grønne struktur. Ved at plante grønt og etablere siddemuligheder kan arealerne aktiveres som forstærkende til allerede grønne strukturer eller nye pladser i området. Der findes 3 steder på Finsensvej og sideveje, hvor forvaltningen foreslår begrønning og mulighed for ophold. Ved Gustav Johannsens Vej har forvaltningen fået henvendelse fra borgere, der gerne vil have begrønnet hjørnerne, efter de har set de nye grønne projekter på hjørnerne ved C. N Petersens Vej.

De 3 projekter kan udføres uafhængigt af hinanden.

### Lukket overkørsel mellem Stockflethsvej og Godthåbsvej, forslag 4

Stockflethsvej er tilbage i tiden blevet lukket for ud- og tilkørsel til Godthåbsvej for bilister. Lukningen er foretaget med en enkel løsning med et lavt galvaniseret trådhegn, der nu efter mange år er slidt og flere steder påkørt. Området omkring

lukningen er præget af løsninger over tid, hvor der er blevet etableret bycykler, trafikforanstaltninger for cyklister og placeret en flaske container.

Lukningen mellem Stockflethsvej og Godthåbsvej kunne begrønnes med en hæk og et ekstra træ, der afslutter vejens forløb ud mod Godthåbsvej. Hæk og træer vil have en god sammenhæng til områdets karakter med forhaver ved ejendomme og boliger. Det vil være muligt at placere en bæk ud mod Godthåbsvej, hvor placeringen er god f.eks. til ophold på vej til indkøb for de lokale borgere. Der er kommet en henvendelse fra en nærliggende ejerforening angående et ønske om at få opgraderet arealet med mere grønt.

#### Hjørnerne Hoffmeyersvej og Peter Bangs Vej, forslag 5

På hver side af indkørsel fra Peter Bangs Vej til Hoffmeyersvej findes der arealer med en flade af chaussésten. Cykler er parkeret tilfældigt op af hegn og facader, og arealerne fremstår øde og lidt triste.

Her vil det være muligt at begrønne hjørnet mod vest med et træ og det solrige hjørne mod øst med et højbed med stauder og en bæk til ophold. En begrønning vil have betydning for den daglige færdsel beboerne har i området samt oplevelse af lokalområdet fra Peter Bangs Vej.

#### Krydsningen og byrummet Niels Ebbesensvej, Carl Plougs Vej og Forhåbningshoms Allé, forslag 6

Krydsningen med de større belagte hellearealer foreslås begrønnet med træer, højbede med buske og stauder samt mulighed for ophold. De grønne elementer vil trække Carl Plougs Vejs grønne karakter ned til krydsningen ved Niels Ebbesens Vej og give mulighed for en grøn oplevelse til eller fra Skolen Ved Søerne eller for andre forbipasserende. Projektet vil danne en grøn visuel forbindelse til det nye klimaprojekt, der er anlagt i skolegården og skabe opmærksomhed ved krydsningen for bilister.

#### Areal mellem bygningerne Prinsesse Maries Allé nr. 11 og 13, forslag 7

På Prinsesse Maries Allé ved nr. 11 og 13 findes et åbent gårdrum, som har status som offentlig vej. Gårdrummet har en sydlandsk stemning men fremstår i dag slidt og rodet med skadet belægning, gamle træhegn og cykelstativer. I hjørnet af rummet findes et stort træ.

En omdisponering og begrønning af gårdrummet med buske og stauder, nye siddemuligheder og en ny belægning vil kunne skabe et overraskende grønt element i gaden der samtidig giver plads til de praktiske funktioner som cykelparkering og forareal til bebyggelsen. Arealets særlige karakter vil kunne fremhæves og bringe mere kvalitet til de nærliggende ejendomme og forbipasserende. Der er kommet en henvendelse fra en nabo til arealet med et ønske om at få opgraderet arealet med ny belægning og mere grønt.

#### Areal på hjørnet af Roskildevvej og Borgmester Fischers Vej, forslag 8

Det vestlige hjørne af Roskildevvej og Borgmester Fischers Vej er et større åbent græsareal med et enkelt træ, bycykler og en plads mod bygningerne, der danner indgangsarealer til butikker. Hjørnet opleves tomt med de bagvedliggende markante bygninger og der er ingen sammenhæng til de omkringliggende grønne arealer og beplantningstyper. Ved krydsets øvrige 3 hjørner er beplantningen sammenhængende og af samme karakter med bøgepur med overstandere af platantræer.

Ved at begrønne hjørnet yderligere med flader af bøgepur, flere træer og nye siddemuligheder vil de 4 hjørner sammen indramme krydset og danne en ens port ved indkørsel fra Roskildevvej. Træerne vil danne et mere venligt rum for de passerende langs vejen og en mere harmonisk ramme for forpladsen til bygningerne.

#### Krydsningen Borgmester Fischers Vej og Magnoliavej, forslag 9

Asfaltslidlaget på Borgmester Fischers Vej står for at skulle fornys. I forbindelse med dette arbejde foreslår forvaltningen nogle ændringer af vejen, som anbefales gennemført før der udlægges nyt slidlag. Det handler dels om en ændring af selve vejprofilet, hvor der senere vil blive fremlagt forslag herom. Dels handler det om en ændring af krydset ved Magnoliavej, hvor overgangen mellem Borgmester Fischers Vej og Gåsebæksvej er uhensigtsmæssig udformet, hvilket gælder for både cykelstiforløbet og fortovsforløbet. Fodgængerpassagen over Borgmester Fischers Vej er i dag meget lang, og vil ved en ændring af profilet blive væsentligt kortere. Det skal nævnes, at der ligger børneinstitutioner op mod vejen, som vil få en meget mere tryk passagemulighed ved ændringen. I forbindelse med omprofileringen skabes mulighed for et grønt byrum.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at begrønningen af byrummene og udvikling af byens rum er med til at sikre Frederiksbergs grønne identitet med mange træer, grøn diversitet og ophold i velfungerende grønne byrum. Der ud over medvirker de grønne områder og færre stenbelagte arealer til en mindskelse af varmeøffekten i byen.

Se bilag for lokalitet og forto af projektområderne.

## Økonomi

Det samlede beløb til anlæg af flere grønne byrum udgør i 2019 1,5 mio. kr., hvoraf de 0,5 mio. kr. er bevilget. Med projekterne følger en merdrift. Merdriften finansieres af det afsatte beløb til driften.

Projekterne fremstillet i denne sag har følgende forventede udgiftsfordeling:

Projekterne som forvaltningen anbefaler udført i 2019 er markeret med \*. Projektomkostninger som forundersøgelser og rådgiver forventes at udgøre 150.000 kr. af det samlede budget.  
Den samlede anlægssum er 1.350.000 kr.

<b>Projektforslag</b>	<b>Overslag i kr.**</b>	<b>Merdrift, pris i kr. årligt efterfølgende år</b>
Projektomkostninger - forundersøgelser og rådgiver	150.000 kr.	
1. Julius Valentiners Vej - Finsensvej - etablering af træ, bæk og affaldskurv	220.000 kr. inkl. 4 års pleje af træ	4.600 kr.
*2. Philip Skous Vej - Finsensvej - etablering af højbede med stauder og buske, bæk, cykelstativer og affaldskurv	260.000 kr. inkl. etableringpleje af beplantning og 4 års pleje af træer	14.000 kr.
*3. Gustav Johannsens Vej - Finsensvej - etablering af 2 træer, bæk og affaldskurv samt belægning	350.000 kr. inkl. 4 års pleje af træer	6.500 kr.
*4. Stockflethsvej - Godthåbsvej - etablering af træ, hæk, bæk og affaldskurv	240.000 kr. inkl. etableringpleje af beplantning og 4 års pleje af træ	5.400 kr.
5. Hoffmeyersvej - Peter Bangs Vej - etablering af træ, højbede, bæk og affaldskurv	200.000 kr. inkl. etableringpleje af beplantning og 4 års pleje af træer	14.600 kr.
6. Krydsningen Niels Ebbesens Vej, Carl Plougs Vej og Forhåbningsholms Allé - etablering af træer, højbede med stauder, bænke, affaldskurv	550.000 kr. inkl. etableringpleje af beplantning og 4 års pleje af træer	19.000 kr.
7. Areal Prinsesse Maries Allé nr. 11 og 13 - etablering af bede, ny belægning, cykelstativer, bæk og affaldskurv	350.000 kr. inkl. etableringpleje af beplantning	14.000 kr.
*8. Areal på hjørnet af Roskildevej og Borgmester Fischers Vej	300.000 kr. inkl. etableringpleje af beplantning	7.000 kr.

- etablering af bøgepur, træer,  
bænk og affaldskurv

*9. Magnoliavej - Borgmester Fischers Vej - omlægning af krydsning, træer og stauder	200.000 kr. inkl. 4 års pleje af træer (økonomi fra trafiksikkerhedspulje indgår i projektet)***	indgår i trafiksikkerhedspulje
---	---	-----------------------------------

**Anlægssum i alt                      2.930.000 kr.**

\*\* Erfaringen fra etablering af nye træer viser, at det koster ca. 100.000 kr. alt efter hvor meget, der skal ændres på de eksisterende forhold for at gøre plads til plantehullet. Prisen er indeholdt etableringsomkostninger som vanding og opbygningsbeskæring af kronen de første 4 år. Prisen for etablering af træer indgår i overslagsprisen.

\*\*\* Der vil indgå et beløb fra trafiksikkerhedspuljen, idet der i projektet er trafiksikkerhedsskabende og tryghedsskabende elementer.

Driften finansieres af afsatte beløb til drift på 76.000 kr.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M og K  
ML/MRMS

## **Bilag**

Bilag\_Lokalitet og fotos af projektområderne

Bevillingsskema - Anlægsbev. Flere grønne byrum

# Punkt 281: Endelig vedtagelse af lokalplan 220 for familieboliger Lindevangs Allé 3A

01.02.05-P16-10-19

## Resume

Forslaget til lokalplan 220 for familieboliger Lindevangs Allé 3A har været i offentlig høring, og der er indkommet hørings svar, som har givet anledning til ændringsforslag til lokalplanen. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om planen skal vedtages endeligt med tilhørende ændringsforslag.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at lokalplan 220 for familieboliger Lindevangs Allé 3A vedtages endeligt.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at lokalplan 220 for familieboliger Lindevangs Allé 3A vedtages endeligt.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget vedtog den 29. april 2019 at offentliggøre forslag til lokalplan 220 i en periode på 8 uger, at afholde ”åbent hus”, og ikke udarbejde miljøvurdering.

Ejendommen på Lindevangs Allé 3A, består aktuelt af en villa mod Lindevangs Allé, der benyttes som bolig, samt småerhverv i form af lager og administration i 2 etager, placeret tilbagetrukket på grunden. Ejer af ejendommen har udarbejdet et projektforslag, med L-formet etagebebyggelse (1 – 5 etager) som tilpasser sig grundens form, og indeholder 11 nye familieboliger samt udadventt erhvervsfunktion i stueetagen mod Lindevangs Allé.

### *Projektområdet*

Projektområdet Lindevangs Allé 3A har et samlet areal på 1.107 m<sup>2</sup>, og har gennem årene været brugt til forskellige erhvervs- og boligformål. Området afgrænses mod øst af Lindevangs Allé og mod vest af større parkeringsplads og plejeboligbyggeri i 6 etager. Nord for ejendommen ligger en 5-etages boligejendom og syd for ejendommen ligger en erhvervs ejendom. Området og gaden består af mange forskellige bygningstyper og med mange forskelligartede funktioner som boliger, erhverv og uddannelse samt væresteder for socialt udsatte.

### *Bevaringsværdig villa*

Der er foretaget en SAVE-registrering af de eksisterende bygningerne på ejendommen, der for baghusenes vedkommende er vurderet til en lav bevaringsværdi på 6 og derover. Den fritliggende villabygning, som i dag fremstår nedslidt med flere ændringer, er vurderet til en bevaringsværdi på 4 (middelværdi ifølge SAVE-skalaen), hvilket betyder, at den er optaget som bevaringsværdig i kommuneplanen. Alle bygningerne på ejendommen forudsættes nedrevet i forbindelse med etableringen af et nyt boligprojekt. By- og Miljøudvalget har tidligere (d. 17. marts 2014) besøgt villaen, og har derefter besluttet, at man kunne igangsætte lokalplanarbejdet, baseret på nedrivning af bygningerne. Forvaltningen vurderer, at et tidssvarende boligprojekt på ejendommen vil kunne bidrage med et løft, og at villaens bevaringsværdig ikke er høj sammenholdt med de bymæssige kvaliteter et nyt projekt kan bidrage med.

### *Byggeriet*

Der planlægges opført 11 nye familieboliger fra 80 m<sup>2</sup> til 150 m<sup>2</sup>, og et mindre erhvervslokale i stueetagen mod Lindevangs Allé. Bebyggelsen har et samlet etageareal på 1.474 m<sup>2</sup>, og dermed en fremtidig bebyggelsesprocent på 135 pct. Størstedelen af boligerne indrettes med henblik på tilgængelighed og der dermed særligt egnede til seniorer. Projektet er i overensstemmelse med kommuneplanens princip om, at konverteringer fra erhverv til bolig skal tilføre andre værdier til området, som for eksempel øget tilgængelighed, forskønnelse og mere blandede boliger.

### *Arkitektur*

Bygningen følger den L-formede grund, og udføres med etagehøjder, der varierer fra 4 etager mod Lindevangs Allé, ned til 1 etage mod midten af grunden, og op til 5 etager mod Nimbusparken. Byggeriet udføres i teglsten i lyse sandfarvede nuancer, med en åben stueetage mod Lindevangs Allé, hvor der etableres erhvervslokale, som kan anvendes til kontor og service eller som fælleslokale for bebyggelsen. Adgangen til boliger sker fra nordlige facade, hvor der samtidig etableres en lokal gangsti, der kan fungere som smutvej på en lang strækning, hvor der i dag ikke er andre forbindelser på tværs mellem Lindevangs Allé og den bagved liggende Nimbuspark.

### *Opholdsareal*

Samlet bliver der etableret ca. 840 m<sup>2</sup> opholdsareal svarende til ca. 57% af etagearealet. Lejligheder placeret i stueetagen har private haver på terræn og de øvrige lejligheder har 1-2 private tagterrasser. Derudover er der et fælles gårdrum på terræn. I forhaven hos naboejendomme Lindevangs Allé 5, står et bevaringsværdigt bøgetræ. Træets krone rækker ind over projektområdet, og skal beskyttes i forbindelse med byggeriet.

### *Trafik og parkering*

Samlet etableres der 13 bilparkeringspladser og 25 cykelparkeringspladser i overensstemmelse med kommuneplanens rammer for parkering.

Ifølge kommuneplanen kan bilparkering som følge af bebyggelsesprocenten på 135 % etableres delvist på terræn. I dette projekt er det vurderet, at grundens udformning sammenholdt med byggeriet størrelse og placering samt kravet til opholdsarealer, gør det vanskeligt at etablere bilparkering på terræn. Bilparkering etableres derfor 100 % i parkeringskælder under terræn.

### *Kommuneplan 2017*

Projektområdet er i Kommuneplan 2017 beliggende i rammeområde 3.C.4 Omkring Nimbusparken, og er udlagt til blandede byfunktioner, med en maksimal bebyggelsesprocent på 135 og etageantal på 6 etager. Projektets er derfor i overensstemmelse med kommuneplanen.

### *Principper for boligtilvækst*

I forbindelse med principperne for boligtilvækst blev det besluttet, at de kun skulle omfatte konvertering af mindre erhvervslejemål til boligformål. Konvertering af større erhvervslejemål skulle vurderes individuelt i forbindelse med lokalplanprocessen, og hvordan projektet passer ind i forhold til det konkrete sted i kommunen. Det vurderes samlet set, at projektet medvirker til øget bykvalitet i området ved tidsvarende og fleksible boliger, arkitektur af høj kvalitet, grønne beplantede flader og ved øget tilgængelighed.

### *Almene Boliger*

Projektet er med sin beskedne størrelse, med et samlet boligaeral på 1.225 m<sup>2</sup>, ikke vurderet egnet til at stille krav om op til 25% almene boliger.

### *Høring*

Planforslagene har været i offentlig høring i perioden fra den 15. maj til 10. juli 2019. Der blev afholdt ”åbent hus” om planforslagene og projektet den 3. juni 2019. Udover repræsentanter fra Frederiksberg Kommune deltog bygherre og dennes arkitektrådgiver. Ca. 15 personer, primært naboer fra ejendommen Lindevangs Allé 5, mødte op.

Der var en livlig debat. Bekymringerne gik primært på øgede skyggegener, indskrænkning af privatheden til nabohaven fra ny stiforbindelse, medudgifter ifm. grøn beplantning som kunne trænge ind på naboejendommen, samt manglen på parkeringspladser på Lindevangs Allé.

### *Høringssvar*

By- og Miljøområdet har i høringsperioden modtaget 3 høringssvar.

Høringssvarerne omhandler bekymring for til byggeriets højde i forhold til den nordlige naboejendom Lindevangs Allé 5 og de skyggegener det kan afstedkomme i deres have, samt bekymring for naboejendommens bevaringsværdige træer i forbindelse med byggeriet. Der udtrykkes også bekymring for, om der er for få parkeringspladser til erhvervslokalet i projektet, som derved vil belaste de (få) offentlige parkeringspladser, der er i lokalområdet, ligesom naboejendommen er bekymret for at en ny stiforbindelsen langs deres haveareal, kan medføre indbliksgener. Dertil kommer bekymring for at nyplantet hæk og bunddække kan betyde merudgifter på deres ejendom.

Resumé af høringssvar, forvaltningens bemærkninger samt ændringsskema fremgår af Bilag 1 ”Høringsnotat”.

### *Vurdering af Høringssvar*

#### *Højde og skyggegener*

Det er naturligt, at der er en reaktion på ændring fra lavt erhvervsbyggeri/villa i 1-2 etager, til nyt byggeri på op til 5 etager. Byggeriet er dog med sit terrasserede formsprog, fra 1 - 5 etager, udformet således at skyggegenerne for naboejendomme er meget begrænsede. Byggeriets varierende højder tilpasser sig desuden øvrige bygningshøjder på naboejendomme og i området generelt.

#### *Stiforbindelse*

Der bliver i projektet etableret en sti for gående langs projektområdets nordlige skel. Stien skal primært fungere som adgang til den nye bebyggelse, men kan samtidig skabe en ny forbindelse i et område, hvor der i dag er langstrakte gadeforløb/parkeringsområde uden forbindelser på tværs. I dag ligger eksisterende erhvervsjendomme direkte med

bagmur i skel mod nabo, hvor der derudover er et højt plankehegn. Derfor kan graden af privatheden i naboens have opleves påvirket med en ny adgangs- og stiforbindelse. Forvaltningen har derfor vurderet, at der i lokalplanen skal stille krav om etablering af plankehegn eller mur i en højde af maksimalt 1,8 m mellem sti og naboskel, således at privatheden i nabohaven kan opretholdes og der ikke opleves indbliksgener.

#### Øget driftsbyrde på naboejendom ved begrønning

Naboejendommen udtrykker bekymring for om begrønning, særligt bunddække, der etableres langs stien, vil brede sig ind på deres ejendom og dermed pålægge dem en byrde. Forvaltningen vurderer, at naboerne imødekommes mht til dette, da den endelige lokalplan stiller krav om mur eller plankehegn i skel, frem for hæk/bunddække, og idét bygherre har tilkendegivet, at et fremtidigt hegn vil blive udformet på en måde, så der i videst muligt omfang tages hensyn til at begrønning ikke skal brede sig ind på naboejendom.

#### Påvirkning naboernes bevaringsværdige træer

Et træ på naboejendom mod Lindevangs Allé, rager ind over skel, og det beskrives i lokalplanens redegørelse at træet skal beskyttes i forbindelse med byggeriet. Naboerne har i høringen udtrykt bekymring for, om et andet træ i deres have tæt på skel kan påvirkes negativt af byggeriet.

Da begge træer er placeret på anden ejendom og uden for lokalplanområdet, kan de ikke udpeges som bevaringsværdige i nærværende lokalplan. Kommuneplan 2017 foreskriver dog, at træer over 25 år ikke må fældes eller beskæres uden kommunalbestyrelsens tilladelse. Forvaltningen her derudover præciseret i lokalplanens redegørelse og ved bemærkning til bestemmelserne, at begge træer, og træer generelt over 25 år, skal beskyttes i forbindelse med byggeriet.

#### Mulighed for skader på naboejendom

Lokalplanen kan ikke regulere, hvordan byggeriet udføres. Frederiksberg Kommune har i henhold til miljøbeskyttelsesloven udarbejdet sin egen "Forskrift for begrænsning af støjende og støvende bygge- og anlægsarbejder", som bygge- og anlægsarbejdet skal overholde. Til forskriften hører "Vejledning om miljøforhold ved bygge- og anlægsarbejder". Miljøbeskyttelsesloven regulerer ikke direkte bygningssskadelige vibrationer, men ovennævnte krav betyder, at risikoen for bygningssskadelige vibrationer reduceres. Bygherre vil desuden, som en del af de forsikringsmæssige forhold omkring byggeriet normalt skulle udføre registrering og monitorering af naboejendomme, hvis det vurderes at der kan være risiko for at disse kan påvirkes af byggearbejdet. Forvaltningen har derfor, som ønsket af beboerne på Lindevangs 5, aftalt med bygherren, at han tager kontakt til ejendommen omkring ovennævnte.

#### Bilparkering

Der udtrykkes i høringen bekymring for om erhvervslokalet kan betyde yderligere pres på parkeringspladserne ved Lindevangs Allé 5. Lokalplanen muliggør alene et mindre lokale til kontor- og serviceerhverv og fastsætter bestemmelser om etablering af 1 bilparkeringspladser pr. 50 m<sup>2</sup> erhverv (og 1 pr. bolig). Derved følger lokalplanen de generelle rammer for lokalplanlægning i Kommuneplan 2017 og det er forvaltningens vurdering, at det er strækkeligt til at optage det merbehov som byggeriet udløser.

#### Ændringer til lokalplanen

Som følge af høringssvarene er der foretaget følgende forslagsændringer til lokalplanen:

- Lokalplanens redegørelse uddybes (tekst og illustration), og tilføjes ny bestemmelse, om etablering af hegn/mur i en højde af maksimalt 1,8 m mellem stien og den private nabohave Lindevangs Allé 5.
- Der tilføjes en bemærkning ved bestemmelsen om bilparkeringspladser, der gør opmærksom på, at naboens bevaringsværdige træer skal beskyttes ifm. evt. etablering af parkeringskælder.

#### Politisk behandling

Lokalplanen vurderes ikke at være principiel, idet den er i overensstemmelse med kommuneplanen, hvorfor den kun skal behandles i By- og Miljøudvalget.

#### By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

Forslag til lokalplan 220 har været i offentlig høring, og de indkomne høringssvar har primært omhandlet bekymringer for indbliksgener ved ny stiforbindelse, byrde på naboejendom til vedligehold af nyplantet hæk, skyggegener på nabos haveareal og bekymring for skader på naboens bevaringsværdige træer og ejendom ifm byggeriet.

By-, Kultur- og Miljørådet vurderer, at et anvendelseskift fra erhverv til bolig understøtter en blandet by og kan bidrage med mere liv til området. Den udadvendte erhvervsaktivitet i stueetagen vil styrke byrummet mod Lindevangs Allé, hvor nyanlagt grøn forhåve vil medvirke til at højne kvaliteten og det grønne langs vejen. De nye beboere kan blive en aktiv del af nærområdet, og projektet vil bidrage med bykvalitet og mere byliv, på en vejstrækning som i dag fremstår med meget varieret karakter.

Den terrasserede boligbebyggelse får ligesom de andre bygninger på Lindevangs Allé sin helt egen karakter. Bygningen tager hensyn til de omkringliggende bygningshøjder, og får hele området til at hænge sammen på ny. De varierende højder minimerer skyggegener, giver gode lysforhold til de nye boliger og der etableres grønne attraktive haver til alle boligerne, som medvirker til at øge beplantning på ejendommen betydeligt. Med projektet skabes der også en lokal gangpassage mellem Lindevangs Allé og Nimbusparken, der bidrager til en bedre sammenhæng i et ellers lidt lukket område.

Forvaltningen vurderer samlet, at anvendelsesændringen fra erhverv til senioregnede familieboliger, naturligt kan indeholdes i området, og samtidig vil have en positiv effekt på området som helhed. At byggeriet med sin kvalitet, arkitektur, grønne forhave og terrasserede taghaver, vil skabe et arkitektonisk løft i området. At skyggerne vil være begrænsede og at antallet af parkeringspladser der etableres i projektet overholder kommuneplanens rammer og samtidig er tilstrækkeligt til at optage det merbehov, der opstår som følge af byggeriet.

## **Økonomi**

Ingen

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
JD/NS

## **Bilag**

LP 220 Boliger Lindevangs Allé 3A low

BILAG 1\_Høringsnotat LP 220

Høringsvar lokalplan 220

Miljøscreeningsskema LP 220

# Punkt 282: Almene boliger som krav i lokalplaner

01.02.05-G01-41-18

## Resume

Forvaltningen er blevet bedt om at udarbejde retningslinjer for, hvornår planlovens mulighed for at stille krav om etablering af 25% almene boliger kan/bør bringes i anvendelse. Nærværende sagsfremstilling giver indledningsvist en kort status over almene boliger på Frederiksberg samt en beskrivelse af mulighederne for at anvende planloven til at opnå flere almene boliger.

## Beslutning

Udvalget udsatte sagen og anmodede om reviderede formuleringer af kriterierne.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der i forbindelse med lokalplanlægning foretages en vurdering om, hvorvidt der skal stilles krav om op til 25% almene boliger i lokalplanens område, ud fra de i sagsfremstillingen beskrevne kriterier.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte sagen den 3. juni 2019.

### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget bad på mødet den 4. marts 2019 forvaltningen om at sende sagen i høring i boligforum og blandt de almene boligorganisationer. Sagen blev sendt til høring i boligorganisationerne af BLs 1. kreds og er ligeledes blevet behandlet i BLs bestyrelse og er nu afsluttet med følgende bemærkninger:

*"Retningslinjerne har nu været i høring blandt de almene boligorganisationer på Frederiksberg og har desuden efterfølgende været til behandling i BL. kreds bestyrelse.*

*På baggrund af denne politiske behandling skal BL 1. kreds hermed på boligorganisationernes vegne kvittere for Frederiksberg Kommunes arbejde med at belyse muligheder for og værktøjer til at opnå flere almene boliger på Frederiksberg.*

*BL. 1. kreds deler kommunens visioner om Frederiksberg som en mangfoldig by med variation i boligformer, ejerformer og boligstørrelser, hvor de almene boligorganisationer blandt andet kan bidrage til at skabe et varieret boligudbud med plads til mange forskellige livsformer; ældre, unge, studerende, udsatte borgere, familier, storfamilier og singler i almene boliger, hvor huslejudviklingen hviler på principperne om balanceleje og non-profit.*

*De almene boligorganisationer ønsker fortsat at være kommunens samarbejdspartner i byudviklingen og boligforsyningen, men oplever også, at udfordres af en relativt lav fraflytning og lange ventelister til de almene boliger på Frederiksberg.*

*Boligorganisationerne betragter, ligesom kommunen, Planlovens mulighed for at stille krav om 25 pct. almene boliger som et relevant værktøj i byudviklingen og arbejdet med at skabe en social bæredygtig by med forskellige boligtyper, sådan som det også er erfaringen fra lokalplanen for ejendommen C.F. Richs Vej 103.,*

*De almene boligorganisationer på Frederiksberg og BL. 1. kreds skal derfor kvittere for de udarbejdede retningslinjer for, hvornår planloves mulighed for at stille krav om etablering af 25% almene boliger kan bringes i anvendelse – og for samarbejdet med Frederiksberg Kommune om byudviklingen."*

Ved mødet i Boligforum d. 21. maj 2019, kvitterede BLs 1. kreds ligeledes for Frederiksberg Kommunes arbejde med at beskrive retningslinjer for, hvornår Planlovens mulighed for at stille krav om almene boliger i forbindelse med udarbejdelse af lokalplan bringes i anvendelse.

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 14. januar 2019 sagen, idet forvaltningen blev bedt om at redegøre for, dels hvor mange almene boliger der er opført i kommunen i løbet af de seneste 20 år og dels hvor stor en andel af boligmassen i andre kommuner, der er almene.

Der er en stor spredning på andelen af almene boliger i de danske kommuner, hvilket naturligvis bl.a. hænger sammen med i hvilken tid kommunerne er blevet udbygget. En samlet oversigt over andelen af almene boliger i de danske kommuner ses i bilaget. Københavns Kommune har en samlet andel af almene boliger på ca. 20%, men placeringen af disse ses ikke at være jævnt fordelt ud over kommunen - fx. er der meget få almene boliger i Københavns indre by samt

de indre brokvarterer, som har været fuldt udbygget i mange år. Før almenboligloven blev til, blev der dog på Frederiksberg og i København, opført mange boliger med kommunal og statslig støtte og i perioden 1913-2006 blev der således opført næsten 7.300 som offentligt støttet byggeri på Frederiksberg, svarende til 15,7 % af den samlede boligmasse. Da disse boliger typisk var underlagt et krav om maksimal størrelse, samt om huslejekontrol, er det en af grundene til, at der på Frederiksberg er relativt mange mindre lejligheder. Frederiksberg Kommune opførte selv ca. 2000 lejligheder i perioden 1917 til 1930 og har idag stadig godt 700 boliger, der anvendes i den boligsociale anvisning.

Siden 2001 er der opført/planlagt opført i alt 982 boliger efter Lov om Almene boliger i Frederiksberg Kommune, heraf er de 772 opført/planlagt opført efter 2009 (jf. oversigten i bilag). Boligerne fordeler sig med 138 almene familieboliger, 234 almene ungdomsboliger og 610 almene ældreboliger. Derudover er der truffet beslutning om, at der i lokalplanen for omdannelsen af ejendommen C.F.Richsvej 107 fra erhverv til boliger, indskrives at minimum 25% af boligerne skal være almene. Kommende plejehjemsboliger i henhold til plejebolig-masterplanen er heller ikke medtaget i oversigten.

### *Tidligere sagsfremstilling*

#### *Indledning*

Frederiksberg er en mangfoldig by med en variation i boligformer, ejerformer og boligstørrelser. I Kommuneplan 2017 er det fremhævet, at Frederiksberg også i fremtiden skal være en social bæredygtig by med forskellige boligtyper. Dette sikres ved, at der skabes et varieret boligudbud, så der er plads til mange forskellige livsformer, herunder ældre, unge, studerende, udsatte borgere, familier, storfamilier og singler.

I Kommuneplan 2017 er der i retningslinjerne anført, at det konkret skal vurderes om et krav til opførelse af en andel almene boliger vil bidrage til en mere blandet sammensætning af boliger og en bedre fordeling af de almene boliger i kommunen generelt. I "Aftale om Frederiksberg Kommunes budget 2019-22" fremgår "*For at understøtte ambitionen om en balanceret og social bæredygtig boligudbygning har partierne et mål om, at op til 25% af nybyggeriet i kommende byudviklingsprojekter kan være alment.*"

Med den nyeste planlov blev der givet mulighed for, at kommunerne kan stille krav om, at der i forbindelse med lokalplanlægning for nye boligområder kan stilles krav om, at 25% af nye boliger opføres som almene boliger. Af Kommuneplan 2017 fremgår det, at "*Kommunen vil have fokus på at planlægge for alle. I den forbindelse indgår det i vurderingen af projekterne, hvorvidt man vil benytte de lovmæssige muligheder for at stille krav om en andel af almene boliger i lokalplanlægningen.*"

Det blev f.eks. i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanen for ejendommen C.F. Richs Vej 103, besluttet at stille krav om, at mindst 25% af boligetagearealet skulle opføres som almene. Boligerne er nu under opførelse af KAB i et samarbejde med ejendommens ejer - efter den såkaldte delegerede bygherremodel.

#### *Almene boliger på Frederiksberg*

På Frederiksberg er andelen af almene boliger knap 12% mod ca. 23% ejerboliger og ca. 28% andelsboliger samt godt 37% private udlejningsboliger. På kortet i bilaget ses placeringen af de godt 6.000 almene boliger på Frederiksberg - fordelt på familie-, ældre- og ungdomsboliger. Der er flere almene boligselskaber, som har projekter undervejs - og på kortet er der også angivet antallet af planlagte almene boliger (tallet i parentes).

Igennem de seneste år er der også planlagt for flere almene boligprojekter, uden at dette er blevet stillet som krav i en lokalplan. Her kan bl.a. nævnes flygtningeboligprojekterne, Venligbolig+ samt Falkoner Allé 128 (ved siden af Døvekirken), hvor kommunen har forestået salg af grundene til henholdsvis KAB og AAB. Der blev i 2016 gennemført udbud af grundkapitaltilskud til 100 nye almene familieboliger: Her blev gennemført en proces, hvor alle almene boligselskaber som er repræsenteret på Frederiksberg, blev budt ind til at byde på grundkapitalen.

De almene boligselskaber retter henvendelse til kommunen, såfremt de har ønske om, at kommunen yder grundkapitaltilskud til nye boliger. Som eksempel kan nævnes, at der er givet grundkapitaltilskud til indretning af 8 nye almene boliger samt give forhåndstilsagn om yderligere 9 almene boliger, i Tartuhus. Boligerne blev indrettet i en tidligere dagsinstitution, som kommunen ikke længere havde brug for - det gav så mulighed for FFB til at konvertere til boliger. I 2017 indviede FSB deres kollegie, Engbakken, med 124 boliger til studerende - et byggeri der blev opført i samarbejde med KPC, ovenpå Falck-stationen ved Bispeengbuen. I 2018 solgte Frederiksberg Kommune 45 ældreboliger i Solbjerg Have til FFB.

I 2019 forventes der ifølge boligprogrammet ibrugtaget 514 nye boliger, hvoraf 8% forventes at være almene. I 2020 forventes der ifølge boligprogrammet ibrugtaget 426 nye boliger - hvoraf 38% forventes at være almene.

#### *Andre muligheder for billige boliger*

Mange udviklere på Frederiksberg er klar over behovet for billige boliger, og strategien om Frederiksberg som vidensby har medført, at der gennem de seneste 5-10 år er opført mange studie- og kollegieboliger, som er til at betale.

Studieboliger kan opføres af såvel almene, som f.eks. FSBs 124 studieboliger "Engbakken" ved Bispeengbuen - eller de planlagte Umeus (You-me-us) på Rolighedsvej.

#### *Hvordan gør Københavns Kommune?*

Københavns Kommune har udarbejdet nogle ret faste principper for, hvornår der stilles krav om 25% almene boliger i nye lokalplaner. Principperne tager udgangspunkt i antallet af almene boliger indenfor det pågældende skoledistrikt. Såfremt der i forvejen er 30% almene boliger indenfor skoledistriktet, er det kun i visse tilfælde, at der vil blive stillet krav om yderligere almene boliger. Det ses ikke relevant at overføre Københavns principper til Frederiksberg, idet KKs principper tager afsæt i en situation med flere byggerier på ghetto-listen. Københavns Kommune stiller kun kravet om almene boliger, såfremt projektet i alt rummer minimum 3.200 kvm., og dermed minimum 800 kvm. almene boliger. Københavns Kommunes principper bygger på et ønske om at sprede de almene boliger i kommunen og om at undgå, at der kommer flere almene boliger til et område, hvor der i forvejen er mange. Det er ikke muligt at udtale sig entydigt, om det er positivt eller negativt, at der tilføres flere almene boliger til eksempelvis en eksisterende afdeling. I nogle tilfælde kan nye almene boliger der bygges som udvidelse af en eksisterende afdeling, løfte denne og evt. gøre den mere bred socialt sammensat.

I forlængelse af projektet "Udbud af grundkapitaltilskud til 100 nye almene familieboliger" arbejder Lejerbo på at tilføre 22 familieboliger til de eksisterende 106 ældreboliger på Peter Graus Vej. Projektet vil således være med til at sikre en mere differentieret beboersammensætning i afdelingen.

#### *Nye boligområder - eller konvertering fra erhverv til bolig:*

Planlovens mulighed for at stille krav om etablering af almene boliger kan kun bringes i anvendelse ved udvikling/omdannelse af nye boligområder – som f.eks. ved udviklingen af Frederiksberg Hospital og Rolighedsvej, eller ved konvertering af erhvervsjendomme eller ejendomme til offentlige formål, til boliger. Det er således ikke muligt at stille kravet om etablering af 25% almene boliger ved udarbejdelse af lokalplaner i eksisterende boligområder.

Kravet om etablering af 25% almene boliger blev stillet i forbindelse med at ejeren af ejendommen C.F. Richs Vej 103 ønskede at konvertere ejendommen fra erhverv til bolig. Da ejendommen er beliggende i et område, der var udlagt til erhverv, var det nødvendigt at udarbejde en ny lokalplan, der gav mulighed for boliganvendelsen. I nogle tilfælde er erhvervsjendomme placeret i områder, som i forvejen er udlagt til boliger (se bl.a. sagen om Finsensvej 15 på denne dagsorden), hvilket betyder, at konverteringen fra erhverv til bolig i nogle tilfælde kan ske uden udarbejdelse af ny lokalplan - og dermed kan kravet om almene boliger ikke stilles.

Etableringen af en ny almen boligafdeling, forudsætter et vist volumen for at være økonomisk rentabelt. Det er vanskeligt at sige noget præcist om, hvor stor en almen boligafdeling skal være for at være økonomisk bæredygtig, da dette bl.a. vil afhænge af byggeomkostningerne, som igen er meget afhængig af konjunkturerne på boligmarkedet. Det kunne bl.a. ses, da FFB senest udbød ca. 1.500 etagemeter boliger på Søndre Fasanvej - hvor det ikke var muligt at opnå et licitationsresultat, der holdt sig indenfor rammebeløbet. Til sammenligning ses dog at Københavns Kommune holder fast ved kravet om almene boliger, såfremt der kan etableres 800 boligetagemeter. BL - og flere almene boligselskaber udtaler da også, at de mener, der kan være økonomisk bæredygtighed i at opføre almene afdelinger på størrelser helt ned til 800 boligetagemeter. Dette vil dog typisk forudsætte, at byggeriet opføres i en delegeret bygherremodel for at være økonomisk bæredygtigt.

#### *Den økonomiske ramme for almene boliger*

Almene boliger bygges inden for Almen Boligloven, der opererer med et loft (det såkaldte rammebeløb) for, hvor store omkostninger der må være forbundet med at opføre og drifte boligerne. Rammebeløbet er nødvendigt for at sikre, at huslejen i de almene boliger holdes på "et acceptabelt niveau".

Rammebeløbet er byggeriets totalomkostning, og skal således også indeholde udgiften til eksempelvis køb af grund og etablering af bilparkeringspladser. I en by som Frederiksberg, er det udfordrende at opføre boliger indenfor denne økonomiske ramme. Grundpriserne er højere end i resten af landet og også højere end mange steder i København. Dertil kommer kravet om etablering af en bilparkeringsplads pr. familiebolig - og såfremt dette ikke kan lade sig gøre, dispensation mod indbetaling til P-fonden.

Forvaltningen er ofte i dialog med bygherrer om muligheden for at opføre dele af projekter som almene boliger, og et projekts businesscase vil i udgangspunkt blive forringet med et krav om almene boliger i forhold til andre ejerformer. Endvidere kan projektøkonomien også blive påvirket af kravet om kommunal anvisning.

#### *Lovgrundlag*

Lov om ændring af lov om planlægning og lov om almene boliger mv. af 26.februar 2015.

#### *Kriterier ved vurdering af krav om almene boliger:*

I forbindelse med lokalplanlægning vurderes, om der stilles krav om op til 25% almene boliger ud fra følgende kriterier:

#### *Rummer projektet andre former for billige boliger?*

Almene boliger er typisk boliger med en forholdsvis lav husleje, men der findes også andre måder at tilvejebringe billige boliger på. Som eksempel kan nævnes konceptet Umeus (You-me-us), som planlægges opført på en del af Rolighedsvejs-arealen. Boligerne, der er forbeholdt studerende forventes udlejet til priser, der stort set svarer til niveauet for huslejen i eksempelvis FSBs ungdomsboliger på Engbakken.

Det er dog også vigtigt at holde sig for øje, at huslejens udvikling i almene boliger stort set følger inflationen, hvorimod huslejeniveauet i øvrigt følger en markedsleje. Dette vil indebære en mulighed for, at huslejen i boliger der ikke opføres efter loven om almene boliger, udvikler sig i en anden takt end huslejen i almene boliger.

Det bør indgå som kriterie ved vurderingen af, om der stilles krav om 25% almene boliger i en lokalplan, om der planlægges for andre former for billige boliger samt omfanget af disse i forhold til den samlede boligmasse i lokalplanens afgrænsning.

#### *Rummer projektet andre former for boliger, der understøtter Frederiksberg Strategiens mål om at være en social bæredygtig by?*

Frederiksberg Strategiens mål om at være en social bæredygtig by, handler bl.a. om at "inkludere og styrke alle borgere og understøtte mødet mellem generationer og give plads til mangfoldighed i livsformer og fællesskaber".

Det bør indgå som kriterie, om projektet rummer andre boligformer, der understøtter Frederiksberg Strategiens målsætning om den social bæredygtige by.

Det kan også indgå i vurderingen, at om der skal stilles krav om op til 25% almene boliger, om der i nærområdet forefindes blandede boligtyper, herunder om der i forvejen er et større antal almene boliger.

#### *Projektets omfang:*

Ved opførelse af almene boliger, oprettes der typisk en ny afdeling. En fornuftig drift af en afdeling fordrer, at denne har en vis størrelse - eller at der eksisterer gode muligheder for samdrift med en eksisterende almen boligafdeling, som er beliggende nær den nye afdeling. Som beskrevet ovenfor, stiller Københavns Kommune krav om, at den nye boligafdeling skal være på minimum 800 kvm baseret på en tilkendegivelse fra BL's 1. kreds.

KAB har oplyst, at de vurderer, at der skal være tale om minimum 25 nye boliger for at en ny selvstændig boligafdeling, kan opføres økonomisk forsvarligt. Dette vil svare til, at projektet skal kunne rumme 2.500 kvm. almene boliger ved en gennemsnits boligstørrelse på 100 kvm.

Det kan indgå som kriterie, at projektet rummer minimum 3.200 kvm, idet øvrige forhold omkring projektet kan begrunde et højere minimumskrav.

#### *Rummer projektet andre elementer der understøtter Frederiksberg Kommunes arbejdsprincip om at få mest mulig ud af investeringerne?*

Et af de fire arbejdsprincipper i Frederiksberg Strategien handler om at få mest muligt ud af investeringerne - med henblik på at skabe merværdi og synergi. Princippet gælder, hvad enten der er tale om kommunale eller private investeringer, og formålet er at koble indsatserne med henblik på at sikre, at det enkelte projekt i videst muligt omfang bidrager med noget til byen. Bidraget til byen kan eksempelvis være i form af etablering af rekreative arealer, i form af grønne åndehuller eller stiforbindelser, kulturelle-, fritids-, eller andre offentlige formål - eller andre formål med offentlig adgang.

Et andet mål i Frederiksberg Strategien er at værne om Frederiksbergs særlige identitet ved bl.a. at sikre bevaring af kulturhistoriske og arkitektoniske værdier. I praksis betyder det, at bygherrer mødes med krav om nænsom renovering af eksisterende ejendomme, når disse f.eks. omdannes fra erhverv eller offentlige formål til boliger. I nogle tilfælde vil krav til bevarelse af kulturværdier ikke kunne rummes indenfor rammebeløbet til almene boliger.

Et projekts samlede realiserbarhed vil afhænge af de samlede krav til projektet. En lokalplan må ikke afskære grundejeren fra en rimelig økonomisk udnyttelse af sin ejendom, og reguleringen skal derfor tage hensyn til de økonomiske konsekvenser af de enkelte krav i lokalplanen. Der kan på den baggrund opstilles et kriterie, der omhandler de samlede krav til projektet med fokus på, om projektet rummer elementer, der i øvrigt giver noget til byen og udfordrer projektets økonomi.

#### *Sammenfatning*

Kriterierne for hvornår der stilles krav om etablering af 25% almene boliger i forbindelse med udarbejdelsen af en ny lokalplan i henholdsvis Lov om ændring af lov om planlægning og lov om almene boliger mv. af 26. februar 2015, kan sammenfattes i nedenstående:

**Billige boliger:**

Rummer projektet i øvrigt 25% boliger med en husleje der er på niveau med almene boliger?

**Social bæredygtig by:**

Rummer projektet i øvrigt 25% boliger som lever op til Frederiksberg  
Strategiens mål om at "understøtte mødet mellem generationer og giver plads til mangfoldighed i livsformer og fællesskaber"?

Er der en varieret boligsammensætning i nærområdet?

**Projektets omfang:**

Udgør projektets boligandel minimum 3.200 kvm. således, at der kan stilles krav om minimum 800 kvm almene boliger? (øvrige forhold omkring projektet kan begrunde et højere minimumskrav)

**Mest mulig ud af investeringerne:**

Rummer projektet i øvrigt elementer der "giver noget til byen" - det kan eksempelvis være offentlig tilgængelige arealer, kulturinstitutioner eller andet?

Rummer projektet bevaring af kulturværdier eller arkitektoniske værdier via renovering af eksisterende bygningsmasse, som kan være vanskelige at fastholde med krav om alment byggeri?

*By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering:*

Byudvikling på Frederiksberg handler om at udvikle byen, sådan at den også i fremtiden kan opfylde mange behov og byde velkommen til alle, ligesom byens sammensatte karakter skal bevares, og nye projekter tilpasses den lokale sammenhæng. Når en byherre henvender sig om et muligt projekt, afsøges mulighederne for, at netop dette projektsønske kan medvirke til, at byen udvikler sig i en positiv retning, og at boligtilvæksten sker på en balanceret måde. Denne balance handler bl.a. om, at borgerne oplever, at der samtidig med at byen tilføres flere boliger, gives noget tilbage til byen - f.eks. i form af nye offentlig tilgængelige byrum, et arkitektonisk løft til en bygning eller andet.

Som nævnt er der igennem de seneste 5-10 år gennemført flere projekter med almene boliger på Frederiksberg: Disse projekter har enten været initieret af de almene boligselskaber eller af kommunen. På grund af den økonomiske ramme, som de almene boliger opføres under, viser erfaringen, at det kræver et vist volumen at få en business case til at hænge sammen, når der indgår almene boliger i et projekt. Det viser sig da også i forvaltningens dialog med bygherrer og projektudviklere, at en forudsætning for et projekts gennemførelse vil være, at der ikke stilles krav om almene boliger. Det må således kunne forventes, at der vil være udviklingsprojekter, som ikke kan gennemføres, såfremt der stilles krav om 25% almene boliger.

**Økonomi**

Ved opførelse af almene boliger, yder kommunen grundkapitaltilskud, hvilket pt. udgør 10% (som gennemsnit, afhænger af boligtype og -størrelse) af de samlede byggeomkostninger.

**Borgmesterpåtegning**

Ingen.

**Behandling**

By- og Miljøudvalget  
LRM

**Historik****By- og Miljøudvalget 2018-21, 14. januar 2019, pkt. 19:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

**Indstilling 14. januar 2019, pkt. 19:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der i forbindelse med lokalplanlægning foretages en vurdering om, hvorvidt der skal stilles krav om op til 25% almene boliger i lokalplanens område, ud fra de i sagsfremstillingen beskrevne kriterier.

**By- og Miljøudvalget 2018-21, 4. marts 2019, pkt. 89:**

By- og Miljøudvalget vedtog at sende sagen i høring i boligforum og blandt de almene boligorganisationer. Udvalget ønskede at blive orienteret om høringsbrevet.

**Indstilling 4. marts 2019, pkt. 89:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der i forbindelse med lokalplanlægning foretages en vurdering om, hvorvidt der skal stilles krav om op til 25% almene boliger i lokalplanens område, ud fra de i sagsfremstillingen beskrevne kriterier.

**By- og Miljøudvalget 2018-21, 3. juni 2019, pkt. 233:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

**Indstilling 3. juni 2019, pkt. 233:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der i forbindelse med lokalplanlægning foretages en vurdering om, hvorvidt der skal stilles krav om op til 25% almene boliger i lokalplanens område, ud fra de i sagsfremstillingen beskrevne kriterier.

**Bilag**

A3 kort almene boliger på Frederiksberg

Almene boliger procentandel i kommuner

Oversigt over almene boliger 2000-2021

## **Punkt 283: Lukket**

04.04.00-P20-8-15