

# **REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 28-01-2019**

**Mødedato** Mandag d. 28. januar 2019 kl. 17:00

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## **Indholdsfortegnelse**

Meddelelser.....	3
Høring lovudkast. Miljøzoner - tunge køretøjer og varebiler.....	4
Startredegørelse for byudvikling Værnedamsvej 13A & 13B samt Frederiksberg Allé 22A.....	8

## **Punkt 46: Meddelelser**

00.22.04-P35-8-18

# Punkt 47: Høring lovudkast. Miljøzoner - tunge køretøjer og varebiler

09.10.04-G01-1-18

## Resume

Miljø- og Fødevareministeriet har udsendt et forslag til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekravene. Forslaget omfatter en gradvis skærpelse af kravene i zonen til køretøjerne - via skærpede krav til køretøjerens indregistrering og dermed motorernes Euronorm - samt en udvidelse af miljøzonen til også at omfatte varebiler. Den eksisterende miljøzone omfatter alene krav til tunge dieselskøretøjer. Loven foreslås at træde i kraft 1. juli 2020. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til kommunens høringssvar til lovforslaget, herunder om høringssvaret skal medtage et ønske om, at miljøzonen også skal omfatte krav til personbiler.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget godkendte høringssvaret med tekst om, at der efter nærmere analyse bør udarbejdes forslag til miljøzone, som omfatter persontransport.

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Helle Sjelle) vedtog ikke at medtage forslag om Euronorm 6 og forslag om periodevis forbud mod dieselskørsel.

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

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at høringssvaret, herunder at mulighederne for en nærmere undersøgelse af muligheden for, at miljøzoner også omfatter personbiler, godkendes.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 21. januar 2019 sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at vurdere følgende forslag til supplerung, som efter aftale efterfølgende er fremsendt til forvaltningen:

1: Der bør fra 2020 stilles krav om:

- Lastbiler over 3.500 kg skal overholde Euro 6-normerne.
- Busser over 3.500 kg skal overholde Euro 6-normerne.
- Store varebiler over 1.760 kg skal overholde Euro 6-normerne.

2: Kommunerne bør gives hjemmel til at kunne indføre dieselfri zoner i særlige byzoner på de tidspunkter, hvor den sundhedsskadelige luftforurening er særlig høj.

3: Persontransport skal omfattes

By-, Kultur-, og Miljøområdet skal til de fremsendte forslag anføre følgende:

Ad.1 Forslaget (S og R) indebærer, at tunge lastbiler, busser og store varebiler (over 1,76 tons) skal være Euro 6 allerede fra 2020. Regeringens lovforslag lægger op til, at de tunge køretøjer skal være Euronorm 5 fra 2020 og for varebilernes vedkommende, Euronorm 4, i 2020.

En oversigt over EURO normer og partikeludslip, som er den mest sundhedsskadelige komponent, for henholdsvis tunge køretøjer og varebiler, er anført nedenfor.

Euronorm	Euronorm 4, PM	Euronorm 5, PM	Euronorm 6, PM
Lastbiler/busser	0,1 g/kWh	0,02 g/kWh	0,01 g/kWh
Varebiler	0,12-0,14 g/km	0,07 g/km	0,04 g/km

Den største reduktion for de tunge køretøjer sker fra Euronorm 4 til 5 (en faktor 5). Fra Euronorm 5 til 6 sker der yderligere en halvering. For varebiler sker den største reduktion fra Euronorm 4 til Euronorm 5. I By-, Kultur- og Miljørådets forslag til høringssvar peges der på, at indfasningen for varebiler til Euronorm 5 med fordel kan ske tidligere. I det nuværende lovforslag anføres det, at ca. 17.000 køretøjer forventes at være omfattet ordningen i 2022. En tidligere indfasning af euronormerne (til Euronorm 6)) vil betyde, at væsentlig flere tunge køretøjer og varebiler berøres af ordningen. Der er ikke i lovforslaget anført tal, men et skøn vil være ekstra 50-100 % (udover de 17.000).

Ad.2 Det findes enkelte eksempler på dieselfrie eller næsten dieselfrie zoner i storbyer i udlandet. I Oslo har myndighederne, i perioder med særligt høje luftforureningsniveauer, forbudt al dieselskørsel. Oslo er placeret i bunden af en fjord, hvor særligt meteorologiske forhold – stillestående luft – kan give høje luftforureningsniveauer. I Hamburg findes en enkelt gade (Max Bauer Strasse) på en strækning på 580 meter, hvor dieselskøretøjer (permanent) skal være mindst Euro 6 for at kunne køre.

By-, Kultur-, og Miljøområdet har i høringsforslaget for forslag Ad. 1 og 2 (S og R) tilføjet yderligere afsnit, som såfremt udvalget ønsker det, kan medtages.

Der er desuden tilføjet en bemærkning i høringsforslaget omkring Frederiksberg Kommunes helt særlige beliggenhed (midt i Københavns Kommune), som fordrer økonomisk kompensation (DUT).

*By-, Kultur-, og Miljøområdets vurdering/anbefaling.*

Ad. 1. Valg af ordning og hvilken køretøjer der bør være omfatter bør, efter By-, Kultur-, og Miljøområdets opfattelse, være en afvejning mellem miljø og så antal berørte køretøjer. By-, Kultur-, og Miljøområdet vurderer, at den i høringssvaret oprindeligt foreslåede tekst, om en tidligere indfasning af varebiler med mindst Euronorm 5, synes at være den mest afbalancerede. Det skal blandt andet ses i forhold til, at de tunge køretøjer "kun" bidrager med 12% af trafikken forureningsbidrag. En yderligere stramning her til Euronorm 6 i 2020 vil således miljømæssigt, have mindre betydning.

Ad. 2. Der er i København/Frederiksberg ikke de samme atmosfæriske forhold tilstede som f.eks. i Oslo. Vindforhold etc. er markant anderledes, hvorfor risikoen for kraftigt forhøjede luftforureningsniveauer (smog) reelt ikke er tilstede. Luftforureningsniveauerne viser desuden en generelt faldende tendens. Et forslag som giver kommunen lovhjælp til, i perioder med høj luftforurening, at indføre dieselfrie zoner er således, efter By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering, ikke specielt relevant.

Ad.3. By-, Kultur-, og Miljøområdet vurderer, at al persontransport vil være omfattet, hvis høringsvarets afsnit om personbiler og miljøzoner medtages.

#### *Tidligere sagsfremstilling*

Miljø- og Fødevareministeriet har udsendt et forslag til ændring af miljøbeskyttelsesloven om skærpelse af miljøzonekravene. Forslaget omfatter en gradvis skærpelse af kravene i zonen til køretøjerne - via skærpede krav til køretøjernes indregistrering og dermed motorens Euronorm - samt en udvidelse af miljøzonen til også at omfatte varebiler. Den eksisterende miljøzone blev indført i 2008 af København og Frederiksberg Kommuner og omfatter alene krav til tunge dieslkøretøjer (lastbiler og busser over 3500 kg). Euronormerne i zonen er ikke af Staten lovgivningsmæssigt blevet ændret/strammet siden 2010. De nuværende krav i zonen fastsætter, at tunge dieslkøretøjer enten skal være mindst Euronorm 4 eller have et godkendt partikelfilter, og må idag betragtes som forældet.

Forslaget medfører en gradvis stramning af de eksisterende krav til de tunge dieslkøretøjer således at;

- pr. 1. juli 2020 skal køretøjets første (ind)registreringsdato være 1. oktober 2009 eller senere (stort set svarende til Euronorm 5),
- pr. 1. juli 2022 skal køretøjets registreringsdato være 1. januar 2014 eller senere (stort set svarende til Euronorm 6).

Alternativt skal lastbilen eller bussen være udstyret med et godkendt partikelfilter.

Dieseldrevne varebiler medtages som noget nyt i zonen. Forslaget medfører også her en gradvis stramning af kravene således at;

- pr. 1. juli 2020 skal varebilens første registreringsdato være 1. januar 2007 (stort set svarende til Euronorm 4),
- pr. 1. juli 2022 skal varebilens første registreringsdato være 1. januar 2012 eller senere (stort set svarende til Euronorm 5),
- pr. 1. juli 2025 skal varebilens første registreringsdato være 1. september 2016 eller senere (stort set svarende til Euronorm 6).

Alternativt skal varebilen være udstyret med et godkendt partikelfilter.

Det vil forsat - i særlige tilfælde - være muligt at få dispensation fra miljøzonekravene.

For at gøre håndhævnelse af miljøzonereglerne digitaliseringsklar er kravene i miljøzonen baseret på køretøjernes første registreringsdato. De foreslåede registreringsdatoer flugter overvejende med indførelsen af Euronormerne - EU's forureningsstandarder for motorer.

For at sikre ens og samtidige krav i alle miljøzoner - Frederiksberg, København, Århus, Odense og Aalborg - foreslås de skærpede krav til lastbiler og busser og de nye krav til varebiler indskrevet direkte i loven, således at de automatisk samtidigt træder i kraft uden lokal kommunal beslutning. Forslaget giver kommunen - såfremt den ønsker dette - mulighed for at melde sig helt ud af miljøzoneordningen, hvilket i så fald skal ske inden 1. juli 2019.

Håndhævelsen af de nye skærpede krav til miljøzonen forventes understøttet af lovgivning om digital og automatiseret kontrol, som forventes fremsendt i folketingsåret 2019/2020. Det eksisterende krav om obligatorisk miljøzonenærskant på køretøjet ophæves dermed med loven.

Lovforslaget forventes helt udbygget på landsplan, at omfatte ialt ca. 17.000 køretøjer pr. 1. juli 2022, fordelt på ca. 3500 lastbiler og busser og ca. 13.500 varebiler. Ministeriet har overfor Frederiksberg Kommune oplyst, at ca. halvdelen af nævnte antal køretøjer forventes at ville køre i miljøzonen København/Frederiksberg. Skærpelsen af kravene i zonen forventes at bidrage til en ca. 25 % reduktion af partikeludstødningen. Reduktionen forventes at give en mærkbar forbedring af luftkvaliteten - særligt langs de trafikerede veje.

Loven - bortset fra en evt. kommunal beslutning om ophævelse af miljøzonen - træder i kraft 1. juli 2020.

Kommunens eksisterende målsætninger på området fremgår af Kommuneplan 2017. Her fremgår det (side 41, Kommuneplanens Hovedstruktur), at kommunens målsætning er " Den eksisterende miljøzone udbygges med varebiler". Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med Budget 2019 afsat 300.000 kr. til udarbejdelse af en ny ambitiøs strategi til bekæmpelse af luftforurening. By-, Kultur-, og Miljøområdet har derfor formuleret et afsnit i høringssvaret om personbiler - anført nedenfor.

"Det fremgår af bemærkninger til lovforslaget, at trafikens bidrag til partikelforureningen fordeler sig således; Den tunge trafik står for ca. 12 %, diseldrevne varebiler for ca. 30 % og personbiler ca. 58 %. Beregninger i tilknytning til lovforslaget fra DCE (Nationalt Center for Energi og Miljø) viser, at såfremt forslaget også omfattede krav til personbiler - f.eks. til og med Euronorm 4 - vil reduktionen af partikelforureningen fra trafikken være større end det nuværende forslags 25 % - anslået af DCE til knap 60 %. Et forslag om personbiler vil berøre flere køretøjer - anslået af COWI til ca. 20.000 personbiler. Det er derfor ud fra en samlet afvejning Frederiksberg Kommunes opfattelse, at forslaget med fordel kunne udvides til også at omfatte krav til personbiler. Frederiksberg Kommune skal derfor opfordre til, at der på baggrund af en nærmere teknisk, miljømæssig og økonomisk analyse, udarbejdes et konkret forslag til miljøzone, der også omfatter krav til personbiler."

Det forventes, at de øvrige kommuner med miljøzone, i deres høringssvar, vil efterspørge en udvidelse af miljøzonen til også at omfatte personbiler.

By-, Kultur- og Miljøområdet skal gøre opmærksom på, at der er en vis usikkerhed knyttet til ovennævnte opgørelser, blandt andet fordi opgørelserne ikke henfører til helt samme ordning med hensyn til år/datoer for ikrafttrædelse, samt at de anførte reduktioner (25%/60%) relaterer sig til partikler fra køretøjernes udstødning. By-, Kultur- og Miljøområdet skal desuden anføre, at luftforureningen består af en langt række kilder og en væsentlig del af luftforureningen er "udefrakommende". Effekten af vil således være størst i gaderummet.

Det fremgår af lovforslaget, at kommunerne i alt forventes at anvende ca. 15 mio. kr. til implementering af miljøzonen med varebiler m.v. til skiltning, informationskampagner m.v. Miljø- og Fødevarerministeriet har overfor kommunerne oplyst, at man ikke forventer at lovforslaget medfører DUT-kompensation til kommunerne, da lovforslaget giver den enkelte kommune mulighed for at melde sig ud af miljøzoneordningen, og dermed i princippet er "frivilligt" for kommunerne. Frederiksberg Kommune foreholder sig i høringssvaret kritisk til denne form for økonomisk "frivillighed".

Kommunens høringssvar skal være afgivet senest den 28. januar 2019.

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

Den eksisterende miljøzone omfatter alene krav til tunge dieselskøretøjer og kravene i zonen er af Staten ikke blevet ændret siden 2010. Den eksisterende miljøzonens miljøeffekt må således idag vurderes som meget beskeden. By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at en udvidelse af miljøzone med skærpede krav til køretøjerne samt en udvidelse omfattende krav til flere køretøjer er et væsentlig initiativ til bekæmpelse af luftforureningen - særligt mod den sundhedsskadelige partikelforurening. Forslaget er således i tråd med kommunens eksisterende politikker på området, som fastsat i Frederiksbergstrategien og Kommuneplan 2017. Selve ordningens omfang og hvorvidt den også skal omfatte personbiler, bør efter forvaltningens vurdering være en afvejning mellem hensynet til miljøet og så antallet af køretøjer, der berøres af kravene i zonen. Det er her By-, Kultur-, og Miljøområdets samlede vurdering, at kommunen med fordel i sit høringssvar kan efterspørge en konkret ordning, der på baggrund af en teknisk, miljømæssig og økonomisk analyse, også omfatter personbiler.

#### **Økonomi**

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser. Kommunens udgifter vil være afhængig af evt. DUT-kompensation. Frederiksberg Kommune anvendte i 2008 ca. 1,7 mio. kr. til indførelse af den nuværende zone. Evt. udgifter til miljøzonens implementering forventes afholdt i 2020.

#### **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

#### **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
CS/NKJ

## **Historik**

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 21. januar 2019, pkt. 42:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

### **Indstilling 21. januar 2019, pkt. 42:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at høringssvaret, herunder at mulighederne for en nærmere undersøgelse af muligheden for, at miljøzoner også omfatter personbiler, godkendes.

## **Bilag**

Lovforslag

Euronormer

Høringsvar 2 mst

# Punkt 48: Startredegørelse for byudvikling Værnedamsvej 13A & 13B samt Frederiksberg Allé 22A

01.02.05-P16-9-18

## Resume

By- og Miljøudvalget skal med udgangspunkt i startredegørelse tage stilling til, om der skal igangsættes udarbejdelse af et kommuneplantillæg og lokalplan. Projektet omhandler omdannelse af eksisterende skole og offentligt utilgængeligt område, til blandet byområde med boliger, hotelfunktion, mindre erhvervsvirksomheder og offentligt tilgængelige byrum. Der har været afholdt forudgående høring om planerne på baggrund af visionsnotat. Visionen er justeret i startredegørelse med udgangspunkt i væsentlige temaer i de indkomne høringssvar.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der udarbejdes lokalplan for matriklerne 76d og 79b til blandede byfunktioner,
2. at der udarbejdes tillæg til Kommuneplan 2017 med ændring af anvendelse, antal etager og bebyggelsesprocent,
3. at der afholdes ekstraordinært borgermøde, efter en vedtaget startredegørelse og før et forslag til en lokalplan behandles.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 21. januar 2019 sagen efter drøftelse.

Udvalget anmodede om et notat om bygherres muligheder for byggeri indenfor den nuværende lokalplan. By-, Kultur- og Miljøområdet har udarbejdet et notat, som er vedlagt som bilag til sagen.

### *Tidligere Sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 14. januar 2019 sagen efter drøftelse. På mødet blev der spurgt ind til bilparkeringspladser og støjregulering fra aktiviteter i passagen. Forvaltning har på den baggrund udarbejdet notater som belyser disse emner. Disse er vedlagt som bilag på sagen.

By- og Miljøudvalget behandlede den 5. november forslag til startredegørelse for byudvikling Værnedamsvej 13A og 13B samt Frederiksberg Allé 22A.

Udvalget udsatte sagen og anmodede om en revideret startredegørelse baseret på et mindre bebyggelsesomfang i gårdmiljøet, begrænsning af mulighederne for ekstra etager ovenpå de to skolebygninger, en redegørelse for mulighederne for etablering af almene boligformer samt en belysning af mulighederne for en samlet gårdsanering.

Forvaltningen har på den baggrund været i dialog med ejer og potentiel køber, og der foreligger nu en ny startredegørelse baseret på følgende principper:

- Som tilskud til områdets ellers lukkede karakter, udvikles et roligt grønt gårdmiljø med offentlig adgang, hvor det er muligt at bevæge sig igennem fra Værnedamsvej til Frederiksberg Allé.
- Der sker ikke yderligere fortætning i selve gårdmiljøet. Det vil sige, at der ikke placeres mere byggeri i gården (matrikel 76d) end der fjernes ved tilsvarende nedrivning (garager, gangbro og administrationsbygning).
- Erstatningsbyggeri i gårdmiljøet placeres under hensyn til at skabe et frodigt og roligt nærmiljø af høj kvalitet.
- I gården vil eksisterende skolebygninger og nyt erstatningsbyggeri, primært komme til at indeholde familieboliger.
- Bebyggelsen mod Værnedamsvej betragtes som en del af karréens kant, og projektet tager derfor udgangspunkt i, at der kan ske tilbygning til denne (på matrikel 79b) med op til 2.000 m<sup>2</sup> under forudsætning af, at bygningen højdemæssigt tilpasses den omkringliggende karré, og at facaden ud mod Værnedamsvej ikke ændrer udtryk.
- Bygningen ændrer anvendelse, til erhvervslokaler i form af hotel eller kontorhotel for mindre virksomheder.
- Den første del af passagen fra Værnedamsvej vil i stueetagen rumme funktioner, der "forlænger" Værnedamsvejs hyggelige stemning ind i passagen, men ikke ind i gårdmiljøet. Funktionerne tilpasses i kommende lokalplanforslag, så der ikke vil være støjende aktiviteter i passagen i de sene aften- og nattetimer.
- Parkering til biler placeres i underjordisk p-anlæg med indkørsel fra Frederiksberg Allé, og antallet af parkeringspladser vurderes konkret i forhold anvendelsen, og i henhold til gældende parkeringsnormer i kommuneplan 2017.

I det videre arbejde frem mod et forslag til en ny lokalplan, udvikles konkrete arkitektoniske løsninger, som bl.a. giver svar på:

- Hvordan erstatningsbyggeri for den nedrevne administrationsbygning og andre mindre bygninger, bedst placeres i gårdmiljøet
- Hvilke aktiviteter, der kan indarbejdes så byrummene får den ønskede karakter og stemning
- Hvad der er den optimale udformning af bygningen mod Værnedamsvej, særligt i dens møde med gårdmiljøet.

Disse spørgsmål skal bl.a. indgå i den videre borgerdialog om projektet. Der vil efter vedtagelsen af startredegerørelsen, blive afholdt et ekstraordinært borgermøde, som en del af arbejdet med lokalplanforslaget.

#### *Forudgående høring*

Da de gældende rammer i Kommuneplan 2017, ikke giver mulighed for at udvikle hele projektområdet med blandede byfunktioner, yderligere etager eller at øge bebyggelsesprocenten, vil en ny planlægning for området betyde, at der skal ændres i kommuneplanens rammer. Ændringer som forvaltningen har vurderet som værende af væsentlig karakter. Kommunalbestyrelsen vedtog derfor, sammen med en visionen for området, i foråret 2018 at indkalde idéer og forslag i en forudgående høring om et kommuneplantillæg for området. Høringen forløb over 4 uger i perioden 30. maj til 27. juni 2018. I den periode indkom i alt 132 høringssvar, som er gennemgået og behandlet i en hvidbog.

#### *Primære temaer i indkomne høringssvar*

De centrale temaer i høringssvarene vedrører bekymringer for støj i gården, aften, nat og weekend, bekymringer for skygge og mistet udsyn samt bekymring for højt og tæt byggeri. Samtidig udtrykkes bekymring for, at nye funktioner i området vil påvirke miljøet og eksisterende erhverv på Værnedamsvej negativt, og at der vil komme øgede gener fra biltrafik og manglende parkeringspladser. En anden bekymring er, at området bliver utrygt, hvis det gøres offentligt tilgængeligt.

Der er også indkommet flere idéer og forslag, hvor mange går på at bevare miljøet, som det er i dag, med skole eller tilsvarende, eller benytte det til kulturinstitutioner eller som grøn bypark. Flere ønsker også boliger samt mindre erhvervsfunktioner, som ikke støjer.

Høringssvarene har givet anledning til en justering af den oprindelige vision i startredegerørelsen, og der vil fortsat blive arbejdet med justering, indpasning og kvalitet i projektet i det kommende lokalplanarbejde. Særligt vil der blive fokuseret på støjgener (balancen mellem byliv og ro), skyggepåvirkning samt anvendelse/funktioner (hvilke, hvor de placeres og hvordan det reguleres).

Idéer og forslag vil indgå i det videre planarbejde.

Alle høringssvar er vedhæftet som bilag, som ét samlet dokument med nummerering af hvert enkelt høringssvar som henviser til rækkefølgen i resumé og oversigt i Hvidbogen.

#### *Revideret projekt*

Grunden huser i dag Prins Henriks Skole, som er fordelt to matrikler med et samlet areal på 5.150 m<sup>2</sup>, med tre bygninger på i alt ca. 7.088 m<sup>2</sup> (inklusive høj kælder) samt sekundært byggeri i form af gangbro, skur og cykelskure på ca. 212 m<sup>2</sup>. I alt ca. 7.300 m<sup>2</sup>.

Bygherren ønsker at ændre anvendelsen fra skole/erhverv til blandede byfunktioner i form af hovedsageligt familieboliger i gården, og hotel eller kontorhotel (serviced office) i karrébebyggelsen mod Værnedamsvej. Dertil ønsker bygherre at øge det samlede antal etagemeter med 2.000 m<sup>2</sup>. Det øgede antal etagemeter skal alene ske som udvidelse og tilbygning af eksisterende bygning i karréstrukturen mod Værnedamsvej, hvorimod der i gården udelukkende bygges nyt, svarende til hvad der nedrives og dermed ikke fortættes yderligere.

#### *Projektets hovedgreb*

Området gøres offentligt tilgængeligt med passage fra Værnedamsvej til Frederiksberg Allé, og der etableres et nyt grønt gårdmiljø der indrettes med forskellige mindre byrum/haverum. Indretning og funktioner i gårdrummet tilpasses folk i alle aldre, børn såvel som ældre. Det er tanken at første del af gårdrummet tættest på Værnedamsvej får karakter som det mest offentlige byrum, og at graden af privathed stiger jo længere man bevæget sig ind i gårdmiljøet mod Frederiksberg Allé og nær de bygninger som primært indeholder familieboliger.

Ny bebyggelse tager udgangspunkt i, at gården (matrikel 76d) og karréen (matrikel 79b) kan opfattes forskelligt, og dermed udvikles forskelligt.

I gården vil der ikke ske yderligere fortætning, og der bygges derfor ikke mere, end der fjernes ved nedrivning.

Her forslås tilbygningen fra 1972, samt skure, cykelskure og gangbro nedrevet. Nyt byggeri i gården, sker i form af byhuse i 2½ etage, med et samlet antal etagemeter svarende til antal etagemeter som nedrives. Byhusene placeres under hensyn til at skabe et frodigt og roligt nærmiljø af høj kvalitet.

Begge de oprindelige skolebygninger (Frederiksberg Allé 22B og Værnedamsvej 13A) renoveres og ombygges indvendigt.

Mod Værnedamsvej betragtes bebyggelsen som en del af karréen. Det forslås, at der bygges nyt som tilbygning til eksisterende bygning (som nedrives delvist), og at det samlede etageantal kan øges med op til 2.000 m<sup>2</sup> i forhold til i dag. Den oprindelige facade mod Værnedamsvej bevares, og højdemæssigt tilpasses den nye tilbygning den omkringliggende karré.

Samlet etageareal for hele området vil dermed i fremtiden udgøre ca. 9.300 m<sup>2</sup>, og svarende til en bebyggelsesprocent på ca. 180 pct. Den faktiske bebyggelsesprocent for skolens område er i dag på ca. 140 pct. (Den gennemsnitlige bebyggelsesprocent for den omkringliggende karrébebyggelse er ca. 220 pct.)

### *Funktioner*

Det er ønsket, at området i fremtiden skal indeholde blandede byfunktioner i form af boliger, hotel eller kontorhotel (serviced office), samt evt. mindre erhvervsvirksomheder som kontor, administration og mindre butikker og café/spisested.

Funktionerne placeres således, at de publikumsorienterede funktioner (hotel, café, mindre butikker) placeres mod Værnedamsvej. I passagen kan ligeledes placeres mindre butikker o. lign. som trækker publikum til, men som ikke skaber støj i aften- og nattetimer.

Gårdrummet vil fortrinsvis bestå af familieboliger, ca. 48 boliger, evt. med mulighed for mindre kontorerhverv eller små butikslokaler i udvalgte stueetager. På den måde fastholdes bylivet mod gadesiden, imens gårdrummet fremstår fredeligt som de øvrige karréer. Det endelige program for funktioner, skal fastsættes i lokalplanfasen, ligesom det skal endelige afklares hvorvidt bygningen mod Værnedamsvej skal indeholde hotel eller kontorhotel.

### *Arkitektur*

Bevaringsrådgiver har udarbejdet en rapport om eksisterende bygninger på skolens område. Alle tilføjelser og tilbygninger vil tage udgangspunkt i rapportens anbefalinger, herunder vedrørende linjer/symmetri, helhedstræk, farvesammensætning og materialer. I videst muligt omfang bevares bygningernes arkitektoniske elementer og kvaliteter. De nye byhuse er inspireret af typiske værkstedshuse og baghuse i baggårde på Frederiksberg, og udføres i materialer, der harmonerer med stedet.

Der skal arbejdes videre med, hvordan udvidelser og tilbygninger, tilfører bygningerne yderlige kvaliteter og underbygger eksisterende arkitektoniske principper. Der skal ligeledes arbejdes videre med indretningen og kvaliteten af de enkelte boliger.

Fordi de eksisterende bygninger har været anvendt til skole er de relativt dybe, og der skal derfor arbejdes med at sikre tilstrækkeligt dagslys i de enkelte boliger.

### *Gårdsammenlægninger*

Gårdsammenlægninger kan ske, både med og uden støtte fra byfornyelsesmidler.

Hvis en gårdsammenlægning støttes med byfornyelsesmidler, foreskriver byfornyelsesloven, at der ikke må være offentlig adgang til gårdrummet. Derudover er der i byfornyelsesstrategien lagt op til at projekter i områdefornyelsen prioriteres højest. Frederiksberg Kommune har i den foreslåede byfornyelsesstrategi for 2019-22, valgt at fokusere på områdefornyelsen i kvarteret Finsensvej Vest.

Såfremt det er et politisk ønske, at der skal være offentlig adgang til gårdrummet, er det således ikke en mulighed at tænke gårdsammenlægning med byfornyelsesstøtte som en del af projektet og projektområdet. Det vil i så fald være grundejerne selv, der skal afholde alle udgifterne til gårdsammenlægningen.

### *Almene boliger*

Forvaltningen har været i dialog med udvikler om muligheden for op til 25 % almene boliger i projektet. Udvikler - såvel investor som sælger - tilkendegiver, at man i dette projekt går efter at blande bolig og erhverv og ikke blande ejerformer, og at de i fald almene boliger skulle blive et krav, ikke ønsker at gå videre med projektet.

Forvaltningen har samtidig foretaget en konkret vurdering af projektets potentiale i forhold til at medvirke til flere almene boliger på Frederiksberg. På Prins Henriks Skole ville der være tale om et projekt af meget begrænset størrelse, og dermed en almen boligafdeling (10-12 boliger). Sammenholdt med øvrige kommunale krav om fx bevaring af bygningsarv og indretning af boliger i bevaringsværdige bygninger kan det derfor vise sig vanskeligt at holde byggeomkostningerne indenfor det fastsatte rammebeløb.

Se endvidere forvaltningens forslag til nye generelle kriterier for, hvornår kommunen bør stille krav om op til 25% almene boliger i nye lokalplaner, fremlagt ved samme møde (14. januar 2019).

#### *Trafik og parkering*

Cykelparkering etableres både på terræn og i kælder. Bilparkeringen sker i en parkeringskælder med adgang fra Frederiksberg Allé/Sankt Thomas Plads.

#### *Miljø og bæredygtighed*

Når arbejdet sættes i gang, vil der blive foretaget en screening af de miljømæssige konsekvenser med henblik på at vurdere, om der skal udarbejdes en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Bygherre har tilkendegivet, at man i muligt omfang vil bygge på bæredygtige løsninger og vil desuden have fokus på CO<sub>2</sub>-neutralitet. Tiltag som dog ikke kan reguleres med en lokalplan.

I forbindelse med udviklingen af projektet vil der - udover førnævnte - være fokus på, at tilbageholdelsen af regnvand sker i overensstemmelse med kommunens spildevandsplan. Eksisterende regnvandsreservoir bevares, eller flyttes og genetableres andet steds på grunden.

#### *Eksisterende plangrundlag*

Projektområdet omfatter rammeområde 7.E.1 Frederiksberg Allé (Erhvervsområde) samt dele af rammeområderne 7.C.1 og 7.C.2 (Blandede byfunktioner) i Kommuneplan 2017. De gældende rammer giver ikke mulighed for at udvikle hele projektområdet med blandede byfunktioner, ligesom de ikke giver mulighed for mere end 6 etager eller øget bebyggelsesprocent, som i dag er på hhv. 110 (7.E.1) og 150 (7.C.1 og 7.C.2). Projektet forudsætter derfor, at der udarbejdes kommuneplantillæg for så vidt angår antal etager, anvendelse og bebyggelsesprocent.

Området er aktuelt omfattet af 2 lokalplaner. Lokalplan 76, der udlægger gården (matrikel 76d) til erhverv med mulighed for fortsat anvendelse til skole, og udlægger karréen (matrikel 79b) til beboelse og forretningsvirksomhed. Derudover er området omfattet af lokalplan 79 med tillæg, der er et supplement til eksisterende lokalplaner og har til formål at hindre kvalitetsforringende ændringer af områdernes bebyggelses ydre fremtræden.

Opførelse af større ny bebyggelse og ændret anvendelse forudsætter udarbejdelse af ny lokalplan

#### *Politisk behandling*

Lokalplanen vurderes at være principiel, idét den ikke vil være i overensstemmelse med kommuneplanen, hvorfor den skal behandles i By- og Miljøudvalget, magistraten og kommunalbestyrelsen.

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

Forvaltningen vurderer, at området, som i dag er lukket og utilgængeligt for offentligheden, kan blive et tilskud til byen, når der gives offentlig adgang, og gårdrumsmiljøet gøres tilgængeligt.

Et anvendelseskift fra erhverv/skole til blandede byfunktioner, med ro i gården og aktivitet mod gaden, vil tilpasse sig områdets eksisterende funktioner, men uden at lukke sig om sig selv. Eksisterende bygninger tilpasses de nye funktioner med tilbygninger og ombygninger, og sammen med nybyggeri i mindre skala, skabes varieret arkitektur, grønne byrum og nye oplevelser.

Projektet understøtter dermed kommuneplanens mål om at udvikle by- og boligkvaliteter, om at bruge byens rum på nye og anderledes måder og om at byudvikling skal understøtte og fremme bykulturen, herunder butiksliv, samt den særlige stemning og atmosfære.

Hermed understøttes samtidig også Frederiksbergstrategiens mål om at styrke og videreudvikle Frederiksbergs unikke identitet og særlige stemning med smukke bygninger, fine, velvedligeholdte byrum og om at udnytte kulturmiljøerne som en aktiv ressource.

Forvaltningen vurderer samtidig, at der skal arbejdes videre med den arkitektoniske kvalitet af tilbygninger, tilføjelser og nybyggeri. Hvordan nye bygninger placeres i gården og tilpasses og bliver et tilskud til området og bygningerne, og hvordan byhustemaet udfoldes. Herunder hvordan der arbejdes med skala, skabes variation og sammenhæng, facadernes udtryk og materialitet.

Det vurderes endvidere, at der skal arbejdes videre med opholdsarealerne, lys- og lydforholdene i gårdrummene og i de enkelte boliger.

Forvaltningen vurderer desuden, at høringssvarene i den forudgående høring giver anledning til en justering af den oprindelige vision i forbindelse med det kommende lokalplanarbejde, hvor der skal være særligt fokus på støjgener (balancen mellem byliv og ro), byrumsbearbejdning, skyggepåvirkning samt anvendelse/funktioner.

#### *Tidligere sagsfremstilling*

Projektområdet ligger i den sydøstlige del af Frederiksberg Kommune, grænsende op til Københavns Kommune. Grunden er centralt placeret inde i karréstrukturen mellem Værnedamsvej, Gl. Kongevej, Frederiksberg Allé og Sankt Thomas Allé, som primært består af ejendomme i 5 og 6 etager.

Der er tale om et blandet byområde med etagebyggeri mod gaden, med butikker, caféer, restauranter og kontorer i stuen, og med boliger i de øvrige etager. I områdets baggårde, findes baghuse i forskellige skala, som indeholder blandt andet boliger, kreative erhverv samt mindre detail- og produktionsvirksomheder.

Grundens areal er på 5.150 m<sup>2</sup>, og huser i dag Prins Henriks Skole, som er fordelt på tre bygninger på sammenlagt 7.088 m<sup>2</sup>. Bygningerne er hovedsageligt opført i midten og slutningen af 1800-tallet, med løbende større og mindre ombygninger og en nyere tilbygning fra 1972.

Bygherren ønsker at ændre anvendelsen fra erhverv til blandede byfunktioner, samt at ombygge og udvide de eksisterende ejendomme og tilføje nybyggeri i form af byhuse i 3 etager.

#### *Forudgående høring*

Da de gældende rammer i Kommuneplan 2017, ikke giver mulighed for at udvikle hele projektområdet med blandede byfunktioner, yderligere etager eller at øge bebyggelsesprocenten, vil en ny planlægning for området betyde, at der skal ændres i kommuneplanens rammer. Ændringer som forvaltningen har vurderet som værende af væsentlig karakter. Kommunalbestyrelsen vedtog derfor, sammen med en visionen for området, i foråret 2018 at indkalde idéer og forslag i en forudgående høring om et kommuneplantillæg for området. Høringen forløb over 4 uger i perioden 30. maj til 27. juni 2018. I den periode indkom i alt 132 høringssvar, som er gennemgået og behandlet i en hvidbog.

#### *Primære temaer i indkomne høringssvar*

De centrale temaer i høringssvarene vedrører bekymringer for støj i gården, aften, nat og weekend, bekymringer for skygge og mistet udsyn samt bekymring for højt og tæt byggeri. Samtidig udtrykkes bekymring for, at nye funktioner i området vil påvirke miljøet og eksisterende erhverv på Værnedamsvej negativt, og at der vil komme øgede gener fra biltrafik og manglende parkeringspladser. En anden bekymring er, at området bliver utrygt, hvis det gøres offentligt tilgængeligt.

Der er også indkommet flere idéer og forslag, hvor mange går på at bevare miljøet, som det er i dag, med skole eller tilsvarende, eller benytte det til kulturinstitutioner eller som grøn bypark. Flere ønsker også boliger samt mindre erhvervsfunktioner, som ikke støjer.

Høringssvarene har givet anledning til en justering af den oprindelige vision i startredegørelsen, og der vil fortsat blive arbejdet med justering, indpasning og kvalitet i projektet i det kommende lokalplanarbejde. Særligt vil der blive fokuseret på støjgener (balancen mellem byliv og ro), skyggepåvirkning samt anvendelse/funktioner (hvilke, hvor de placeres og hvordan det reguleres).

Idéer og forslag vil indgå i det videre planarbejde.

Alle høringssvar er vedhæftet som bilag, som ét samlet dokument med tydelig nummering af hvert enkelt høringssvar som henviser til rækkefølgen i resumé og oversigt i Hvidbogen.

#### *Hovedgreb og funktioner*

Områdets eksisterende baghuse (i 1-6 etager) er medvirkende til at gøre karréområdet til noget særligt, da det er et af ganske få steder hvor der er baghuse på Frederiksberg.

Baghustemaet, områdets grønne struktur med træer og grønne vægge samt de interessante oplevelser og funktioner der blandes, er en stedsspecifik egenart som projektet tager afsæt i og ønsker at bygge videre på.

Værnedamsvej 13B: Den tidligere Sløjdscole som vender ud mod Værnedamsvej, ønskes udvidet med ny tilbygning bagud mod skolegården. I den forbindelse bliver den vestlige bygningsfløj delvist nedrevet, dog ikke sydfacaden henvendt mod passagen, som søges bevaret. Højden foreslås øget med én etage på bygningens bageste del til i alt 6 etager, samme højde som nabobygninger og mange andre bygninger i området. Det markante gavlparti mod Værnedamsvej i 5 etager, vil fremstå som oprindelig. Bygningen foreslås indrettet til hotel eller kontorhotel (serviced office) med mindre lokaler til café og butik i stuetagen mod Værnedamsvej og i passagen og mod skolegård.

Værnedamsvej 13A og Frederiksberg Allé 22B: Bygningerne i skolens gård, foreslås tilføjet en etage på tagenes midte. Faktiske højder (meter) svarer til øvrige bygningshøjder i området. Tagprofilen foreslås ændret, herunder med nye kviste og bygningerne tilføjet altaner. Indvendigt renoveres begge ejendomme og ombygges til familieboliger. Rent teknisk betyder den høje kælder, at etageantallet vil blive 7 etager, hvilket indgår i kommuneplantillægget.

Nye byhuse: Endelig planlægges der opført i alt 6 -12 boliger fordelt på ca. 5 enheder, i op til 3 etager inde i skolens gård, på grundens nordlige og vestlige del, som indrettes til familieboliger.

Et mindre byhus med erhverv placeres på områdets sydlige del, ved ankomsten via passagen fra Værnedamsvej.

På udvalgte placeringer i stueetagen kan der være mulighed for mindre kontor- og serviceerhverv så som tegnestuer, reklamevirksomheder mv. eller mindre detailvirksomheder gallerier, boghandler o. lign.

Samlet ønskes der nedrevet og tilføjet byggeri, der giver mulighed for i alt ca. 10.050 etagemeter på skolens område, svarende til en bebyggelsesprocent på 195%, og med en højde, der tilpasser sig områdets øvrige karrébebyggelse. Heri er medregnet høj kælder. Den faktiske bebyggelsesprocent for skolens område er i dag på ca. 140 %. For karréerne omkring skolen, gælder gennemsnitlige bebyggelsesprocent på ca. 220%, hvilket også er normalen for karréer i området generelt.

Funktionerne placeres, således at dem der genererer mest publikum (hotel, café, mindre butikker) placeres mod Værnedamsvej og i passagen mod Værnedamsvej. Det øvrige område domineres af familieboliger, med mulighed for mindre kontorerhverv som fx tegnestuer, fotografer, grafikere, reklamevirksomhed etc. i udvalgte stueetager. På den måde fastholdes bylivet mod gadesiden, imens gårdrummet fremstår mere fredeligt som de øvrige karréer.

#### *Arkitektur*

Bevaringsrådgiver har udarbejdet en rapport om eksisterende bygninger på skolens område. Alle tilføjelser og tilbygninger vil tage udgangspunkt i rapportens anbefalinger, herunder vedrørende linjer/symmetri, helhedstræk, farvesammensætning og materialer. I videst muligt omfang, bevares bygningernes arkitektoniske elementer og kvaliteter. De nye byhuse er inspireret af typiske værkstedshuse og baghuse i baggårde på Frederiksberg, og udføres i materialer, der harmonerer med stedet.

Der skal arbejdes videre med, hvordan udvidelser og tilbygninger, tilfører bygningerne yderlige kvaliteter og underbygger eksisterende arkitektoniske principper. Der skal ligeledes arbejdes videre med indretningen og kvaliteten af de enkelte boliger.

Fordi de eksisterende bygninger har været anvendt til skole, er de relativt dybe, og der skal derfor arbejdes med at sikre tilstrækkeligt dagslys i de enkelte boliger.

#### *Opholdsarealer*

Området, som i dag ikke er tilgængeligt for offentligheden, ønskes gjort tilgængeligt med passage fra Værnedamsvej til Frederiksberg Allé. Det er tanken, at stedet skal fungere som et tilskud til byens grønne struktur. Med en serie rolige byrum, der indrettes forskelligt, og et stiforløb som binder dem sammen, inviteres gående til at færdes igennem området.

Den tidligere skolegård tættest på Værnedamsvej, tænkes som det mest offentlige rum, og indrettes med mulighed for leg og plads til ophold under træernes kroner.

Imellem det to centrale bygninger får byrummet en mere privat karakter og bagest hvor tilbygningen fra 1972 tænkes fjernet, etableres det tredje og sidste byrum hvor der også er gode muligheder for sol sidst på dagen. Der vil være fokus på kvalitet i indretning og overflader, og med beplantning i form af træer, grønne bede og blomster.

De eksisterende træer bevares, og dele af bygningsfacaderne begrønnes. Tilbygningen bagud fra Værnedamsvej, forsynes med en tagterrasse, ligesom der forslås altaner og tagterrasser på dele af de centrale skolebygninger samt på byhusene.

Der skal arbejdes videre med, hvordan indretningen af fællesarealerne kan blive et tilskud til byen og samtidig understøtte et socialt fællesskab i bebyggelsen. Der skal blandt andet fokuseres på at sikre variation i uderummene, balancen mellem det offentlige og private og på at skabe områder med sol og læ.

#### *Trafik og parkering*

Cykelparkering etableres både på terræn og i kælder. Bilparkeringen sker i en parkeringskælder med adgang fra Frederiksberg Allé/Sankt Thomas Plads.

#### *Miljø og bæredygtighed*

Når arbejdet sættes i gang, vil der blive foretaget en screening af de miljømæssige konsekvenser med henblik på at vurdere, om der skal udarbejdes en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Bygherre har tilkendegivet, at man i muligt omfang vil bygge på bæredygtige løsninger og vil desuden have fokus på CO<sub>2</sub>-neutralitet. Tiltag som dog ikke kan reguleres med en lokalplan.

I forbindelse med udviklingen af projektet vil der - udover førnævnte - være fokus på, at tilbageholdelsen af regnvand sker i overensstemmelse med kommunens spildevandsplan. Eksisterende regnvandsreservoir bevares, eller flyttes og genetableres andet steds på grunden.

#### *Almene boliger*

I henhold til kommuneplanens retningslinjer har forvaltningen vurderet, hvorvidt det kan være hensigtsmæssigt at stille krav om, at en andel (op til 25%) af boligerne bliver almene. Det er forvaltningens vurdering, at projektet ikke er egnet til at integrere almene boliger. Der vil i givet fald blive tale om en meget lille boligafdeling, og det vil med de krav til

arkitektonisk indpasning og byrumsmæssig kvalitet, som stedet kræver, og projektets hovedgreb lægger op til, næppe være økonomisk realiserbart indenfor de aktuelle rammebeløb til alment byggeri.

I forhold til området bemærkes, at Frederiksberg Allé 16 allerede rummer 34 2-værelses ældreboliger med kommunal anvisning (100%).

#### *Eksisterende plangrundlag*

Projektområdet omfatter rammeområde 7.E.1 Frederiksberg Allé (Erhvervsområde) samt dele af rammeområderne 7.C.1 og 7.C.2 (Blandede byfunktioner) i Kommuneplan 2017. De gældende rammer giver ikke mulighed for at udvikle hele projektområdet med blandede byfunktioner, ligesom de ikke giver mulighed for mere end 6 etager eller øget bebyggelsesprocent, som i dag er på hhv. 110 (7.E.1) og 150 (7.C.1 og 7.C.2). Projektet forudsætter derfor, at der udarbejdes kommuneplantillæg for så vidt angår antal etager, anvendelse og bebyggelsesprocent.

Området er aktuelt omfattet af 2 lokalplaner. Lokalplan 76, der udlægger området til erhverv med mulighed for fortsat anvendelse til skole, og lokalplan 79 med tillæg, der er et supplement til eksisterende lokalplaner og har til formål at hindre kvalitetsferringende ændringer af områdernes bebyggelses ydre fremtræden.

Opførelse af større ny bebyggelse og ændret anvendelse forudsætter udarbejdelse af ny lokalplan

#### *Politisk behandling*

Lokalplanen vurderes at være principiel, idét den ikke vil være i overensstemmelse med kommuneplanen, hvorfor den skal behandles i By- og Miljøudvalget, magistraten og kommunalbestyrelsen.

#### *By- og Miljøområdet vurdering*

By- og Miljøområdet vurderer, at området, som i dag er lukket og utilgængeligt for offentligheden, kan blive et tilskud til byen, når der gives adgang, og pladser og haverum gøres tilgængelige. Det er samtidig vurderingen, at projektet med afsæt i "baghustemaet", en eksisterende kvalitet som er særlig på dette sted, kan tilføre yderlige kvaliteter til skolens nuværende arealer.

Et anvendelsesskift fra erhverv/skole til blandede byfunktioner, med ro i gården og aktivitet mod gaden, vil tilpasse sig områdets eksisterende funktioner, men uden at lukke sig om sig selv. Eksisterende bygninger tilpasses de nye funktioner, med tilbygninger og ombygninger, og sammen med nybyggeri i mindre skala, skabes varieret arkitektur, grønne byrum og nye oplevelser.

Projektet understøtter dermed kommuneplanens mål om at udvikle by- og boligkvaliteter, om at bruge byens rum på nye og anderledes måder og om at byudvikling skal understøtte og fremme bykulturen, herunder butiksliv, samt den særlige stemning og atmosfære.

Hermed understøttes samtidig også Frederiksbergstrategiens mål om at styrke og videreudvikle Frederiksbergs unikke identitet og særlige stemning med smukke bygninger, fine, velvedligeholdte byrum og om at udnytte kulturmiljøerne som en aktiv ressource.

Forvaltningen vurderer samtidig, at der skal arbejdes videre med den arkitektoniske kvalitet af tilbygninger, tilføjelser og nybyggeri. Hvordan de tilpasses og bliver et tilskud til området og bygningerne, og hvordan byhustemaet udfoldes. Herunder hvordan der arbejdes med skala, skabes variation og sammenhæng, facadernes udtryk og materialitet. Det vurderes endvidere, at der skal arbejdes videre med opholdsarealerne, lys- og lydforholdene i gårdrummene og i de enkelte boliger.

Forvaltningen vurderer desuden, at høringssvarene i den forudgående høring giver anledning til en justering af den oprindelige vision i forbindelse med det kommende lokalplanarbejde, hvor der skal være særligt fokus på støjgener (balancen mellem byliv og ro), byrumsbearbejdning, skyggepåvirkning samt anvendelse/funktioner.

## **Økonomi**

Ingen

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
JD/NS

## **Historik**

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 5. november 2018, pkt. 364:**

Udvalget udsatte sagen og anmodede om en revideret startredegørelse baseret på et mindre bebyggelsesomfang i gårdmiljøet, en begrænsning af mulighederne for ekstra etager oven på de to skolebygninger i gården, en redegørelse for

mulighederne for etablering af almene boligformer samt en belysning af muligheden for en samlet gårdsanering.

**Indstilling 5. november 2018, pkt. 364:**

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at der udarbejdes lokalplan for matriklerne 76d og 79b til blandede byfunktioner,
2. at der udarbejdes tillæg til Kommuneplan 2017 med ændring af anvendelse, antal etager og bebyggelsesprocent.

**By- og Miljøudvalget 2018-21, 14. januar 2019, pkt. 22:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

**Indstilling 14. januar 2019, pkt. 22:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der udarbejdes lokalplan for matriklerne 76d og 79b til blandede byfunktioner,
2. at der udarbejdes tillæg til Kommuneplan 2017 med ændring af anvendelse, antal etager og bebyggelsesprocent,
3. at der afholdes ekstraordinært borgermøde, efter en vedtaget startredegørelse og før et forslag til en lokalplan behandles.

**By- og Miljøudvalget 2018-21, 21. januar 2019, pkt. 44:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Udvalget anmodede om et notat om byherres muligheder for byggeri indenfor den nuværende lokalplan.

**Indstilling 21. januar 2019, pkt. 44:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der udarbejdes lokalplan for matriklerne 76d og 79b til blandede byfunktioner,
2. at der udarbejdes tillæg til Kommuneplan 2017 med ændring af anvendelse, antal etager og bebyggelsesprocent,
3. at der afholdes ekstraordinært borgermøde, efter en vedtaget startredegørelse og før et forslag til en lokalplan behandles.

## **Bilag**

Startredegørelse\_PHS Værnedamsvej\_14.01.2019\_02

Hvidbog

Den Franske Skole værdisætning

Høringssvar\_Samlet og nummereret

Gårdsammenlægning

Notat\_Parkering PHS Værnedamsvej 17.01.2019

Notat\_Regulering af støj 17.01.2019

Notat - Eksisterende lokalplan 76 og skolens område