

REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 12-03-2018

Mødedato Mandag d. 12. marts 2018 kl. 19:45

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Orientering om status for forberedelser inden opstart af skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø.....	4
Samlet busnet til åbningen af Cityringen.....	7
Overordnet disponering af Trafiksikkerhedspuljen for 2018.....	14
Bispeengbuen - orientering om arbejdet med at tilvejebringe et beslutningsgrundlag.....	17
Områdefornyelse Nordre Fasanvej Kvarteret - forbedring af passage.....	19
Thorvaldsensvej 29 A-B/Bülowsvej 26, vinduesudskiftning.....	21
Holger Danskes Vej 17 st. tidl. Roxy Kro - Konvertering fra erhverv til bolig.....	24
Startredegørelse for boliger ved Dirch Passers Allé 12.....	27
Ansøgning om udeservering på pladsen ved Nordre Fasanvej 94.....	30
Ansøgning om udeservering på Frederiksberg Allé 58.....	31
Opgørelse af nye bilparkeringspladser i forbindelse med etableringen af 200 nye bilparkeringsplads	33
Lukket.....	35

Punkt 78: Meddelelser

00.22.04-P35-3-17

Sagsfremstilling

Program for introseminar mandag den 19. marts 2018

12.30 – 13.00 Mulighed for smørrebrød forud for mødet

13.00 – 13.20 Velkomst og introduktion til programmet v/Ulrik Winge

- kort om By- og Miljøområdets organisation, økonomi m.v.

13.20 – 13.35 Introduktion til Frederiksberg Gartner- og Vejservice og Frederiksberg Renovation v/Ole Philip

13.35 – 14.05 Rundtur på FGVs område v/Ole Philip

14.05 – 14.15 Pause

14.15 – 14.35 Introduktion til Vej, Park og Miljø v/Jan Bøge Sørensen

14.35 – 14.55 Introduktion til By, Byggeri og Ejendomme v/Lillian Rasch Madsen

15.00 – 16.00 Cykeltur til Rådhuset med præsentation af projekter undervejs

Punkt 79: Orientering om status for forberedelser inden opstart af skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø

01.00.00-G01-5-17

Resume

Frederiksberg Kommune har sammen med Københavns Kommune vedtaget en skybrudskonkretiseringsplan for Frederiksberg Øst, der skal skybrudssikre området. I forbindelse med realisering af planen er Frederiksberg og Københavns Kommune gået i gang med forundersøgelser til skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø i samarbejde med HOFOR og Frederiksberg Forsyning. Undersøgelserne indeholder analyser og opstilling af forskellige scenarier for Skt. Jørgens Sø. I sagen orienteres om processen, herunder hvordan udvalget vil blive inddraget forud for udarbejdelsen af ansøgningen til VVM (vurdering af anlæggets virkninger på miljøet) samt herunder valg af scenarier og proces for borgerinddragelse, hvilket forventes at ske i løbet af 2018.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om status for forberedelser inden opstart af skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø til efterretning.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at orientering om status for forberedelser inden opstart af skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune besluttede at klimatilpasse Frederiksberg med vedtagelsen af Klimatilpasningsplan 2012, som blev godkendt af Kommunalbestyrelsen den 9. september 2013. Arbejdet med at klimatilpasse byen foregår i tæt samarbejde med Københavns Kommune, da Frederiksberg grundet sin geografi skal lede al skybrudsvand gennem København til havet. Klimatilpasningsplanen blev fulgt op af vedtagelsen af Skybrudskonkretiseringsplan for Frederiksberg Øst i Kommunalbestyrelsen den 4. november 2013. Kommunalbestyrelsen vedtog specifikt i relation til Skt. Jørgens Sø ”at Masterplan 1 (Skt. Jørgens Sø) anvendes som grundlag for udarbejdelse af projektforslag til anlægsprojekter til skybrudssikring af vandoplandet Ladegårdså-Frederiksberg Øst- Vesterbro”. På tegningerne i planerne indgår en række nummererede projekter, som følger;

Skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø (VEL17) er en del af Masterplan 1, der desuden indeholder følgende skybrudsprojekter: Frederiksberg Søpark (FØ19), Skybrudsvejen Vodroffsvej (FØ20), Kalvebod Brygge tunnelen (VEL45), Skybrudsvejen Åboulevarden – fra Bispeengbuen til Skt. Jørgens Sø (VEL46/VEL47).

Masterplan 1 omhandler en omdannelse af Skt. Jørgens Sø sådan, at søen kan tilbageholde betydelige mængder (40.000–80.000 m³) regnvand i skybrudssituationer. Dette er et centralt element i at nå målet med maksimalt 10 cm vand på terræn ved en 100 års hændelse.

Omdannelsen af Frederiksberg Søpark (Skybrudsprojekt FØ19) ved Skt. Jørgens Sø indgår som en del af den samlede løsning for at skybrudssikre Skt. Jørgens Sø. Derudover indgår Vodroffsvej (FØ20) ligeledes i ansøgningen.

Kommunalbestyrelsen godkendte Frederiksberg Kloak A/S's rammeansøgning om FØ 19 og 20 til Forsyningssekretariatet den 7. december 2015 med i alt 54 projekter, der er hydraulisk sammenhængende. Tilsvarende ansøgte Københavns Borgerrepræsentation om Skt. Jørgens Sø (Skybrudsprojekt VEL 17) til Forsyningssekretariatet den 26. november 2015.

Hydraulisk sammenhæng og klimatilpasningseffekt

Skt. Jørgens Sø er en del af hovedvandvejen Åboulevarden, der strækker sig fra Fuglekvarteret og Bispeengbuen til Skt. Jørgens Sø (VEL 46-47). Fra Skt. Jørgens Sø etablerer HOFOR og Københavns Kommune en skybrudstunnel, som leder vandet videre ud i havet ved Kalvebod Brygge (VEL 45), jf. Kortbilag.

Der foregår en tæt koordinering ved udviklingen af de tre skybrudsprojekter, da de har stor indflydelse på hinanden. De indgår som en central del af det samlede transport volume for Frederiksberg. Skt. Jørgens Sø har desuden stor betydning for de øvrige skybrudsveje på Frederiksberg Øst, hvorfor der er behov for at afklare løsningsmulighederne for søen. Ved etablering af et skybrudsprojekt i Skt. Jørgens Sø vil nogle af de mest kritiske oversvømmelsestruede områder på Frederiksberg blive skybrudssikret til en 100 års hændelse om 100 år heriblandt Vodroffsvej.

Principielle løsningsmuligheder

Der er to overordnede løsningsmuligheder, hvorpå skybrudshåndteringen kan foregå ved Skt. Jørgens Sø:

1. Svineryggen mod Vodroffsvej fjernes og vandspejlet i søen sænkes 3 - 4 m. Skybrudsvandet kan herefter løbe til søen ved egen hjælp
2. Svineryggen bevares og vandspejlet i søen sænkes 70 cm. Skybrudsvandet skal med denne løsning pumpes op i søen.

Der er variationer herimellem eksempelvis om begge søer inddrages eller om det kun er den sydlige Skt. Jørgens Sø. Løsningen med at undgå at bruge Skt. Jørgens Sø ved at anlægge en skybrudstunnel under eller langs med søen er ligeledes en mulighed, hvis det ikke længere er ønskeligt/muligt, at søen inddrages. Kommunalbestyrelsen og Borgerrepræsentationen i København fravalgte dog i første omgang, i forbindelse med behandlingen af Skybrudsplan Øst, denne løsning, til fordel for brugen af søen til forsinkelse.

Forundersøgelser

Frederiksberg- og Københavns Kommune samt HOFOR og Frederiksberg Forsyning er gået i gang med at lave forundersøgelser for at klarlægge, hvilke rammevilkår for skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø, der skal opstilles. Københavns Kommune er tovholder på projektet, da Skt. Jørgens Sø fysisk ligger i Københavns Kommune. Selvom hovedparten af projektområdet er placeret i København, er der stor fokus på påvirkningen af Frederiksberg, hvorfor Frederiksberg Kommune sidder med i projektgruppen. Forundersøgelserne skal synliggøre de forskellige faktorer såsom hydraulik, fredning og bynatur samt byrum, som har betydning for projektet. Dertil kommer illustrationer af scenarierne i form af snit- og plantegninger. Disse illustrationer m.v. danner grundlag for det endelige valg af scenarier, der skal indgå i ansøgningen.

Den videre proces

Den videre proces omhandler primært forberedelse af VVM processen, herunder udarbejdelse af VVM ansøgningen. VVM er en lovpligtig miljøkonsekvensvurdering af alle projekter, der forventes at have en væsentlig indvirkning på miljøet. Processen skal sikre, at offentligheden bliver inddraget samt at alle relevante fordele og ulemper bliver belyst. Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune er i fælleskab bygherre på projektet, da projektet er et medfinansieringsprojekt og der er fælles interesser på tværs af kommunegrænserne. Forsyningselskaberne HOFOR og Frederiksberg Forsyning indgår i vurderingen og rådgivningen omkring de tekniske løsninger. VVM processen omfatter typisk:

- Indsendelse af ansøgning om projektet
- Udarbejdelse af scooping med borgermøde samt høring
- Udarbejdelse af VVM-redegørelse
- Behandling af VVM-redegørelse i Kommunalbestyrelsen
- 8 ugers høring af VVM – redegørelse med borgermøder
- Udarbejdelse af hvidbog for høringen
- Behandling i Kommunalbestyrelsen af hvidbog og meddelelse af VVM tilladelse

Politisk inddragelse

Den politiske proces indledes med denne orientering som opstart på projektet. Næste skridt bliver en beslutningssag, hvor By- og Miljøudvalget bliver inddraget i valg af løsningsscenarioer forud for igangsættelsen af ansøgningen til VVM. Dette forventes at blive forelagt i løbet af 2018. Her vil det også være muligt for udvalget at tage stilling til, hvordan offentligheden skal inddrages. Desuden skal der tages stilling til, om der forud for valg af løsningsscenario skal holdes et afklaringsmøde mellem de to udvalg, By- og Miljøudvalget og Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune. Hvorvidt der skal laves en ny lokalplan for Frederiksberg Søpark og om projektet kræver et eventuelt tillæg til Kommuneplanen afhænger af, hvilket scenarie, der vælges. En eventuelt proces heraf forventes at køre samtidig med VVM processen, som det er kutyme i lignende sager. Dette afklares i den videre proces.

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at arbejdet med forundersøgelserne forløber planmæssigt. Arbejdet med at koordinere forberedelserne til VVM processen pågår i tæt samarbejde med Københavns Kommune. Realisering af skybrudsprojekt for Skt. Jørgens Sø vil medføre, at oversvømmelsesområderne på Frederiksberg heriblandt Vodroffsvej området vil blive mere robust overfor skybrud.

Økonomi

Den endelige afklaring om de økonomiske forhold pågår pt. i samarbejde med Københavns Kommune og forsyningselskaberne.

By- og Miljøudvalget har 30. oktober 2017, i forbindelse med den årlige prioritering af klimatilpasningsmidlerne, foreløbig afsat 0,3 mio. kr til arbejdet omkring udredning og VVM - ansøgning.

Der er i rammeansøgningen til forsyningssekretariatet afsat midler til anlægsprojekterne Frederiksberg Søpark (FØ19) og Vodroffsvej (FØ20.) Der er til FØ19 afsat 11,7 mio. kr. takstfinansierede midler samt 4 mio. kr. skattefinansierede midler. FØ20 er ikke prissat, men indgår i den samlede pulje af grønne veje, der skal etableres i Frederiksberg Øst - i alt ca. 100 veje til en samlet sum, der i rammeansøgningen er anslået til 224 mio. takstfinansierede kr. og 11 mio. skattefinansierede

kr. FØ19 og 20 indgår endnu ikke i den politisk prioriteret kommunale skybrudspakke og midlerne indgår derfor endnu ikke i kommunes budget. Dette forventes tidligst at ske efter VVM og øvrige myndighedsforhold er afklaret - omkring 2021.

Derudover skal Frederiksberg Kloak A/S - afhængig af den tilførte vandmængde fra Frederiksberg - betale til realiseringen af Skybrudsprojekterne (VEL 17, VEL46/47, VEL45) i Københavns Kommune. Beløbene finanseres over taksterne.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget

JBS/ML/JDH

Bilag

Oversigtskort_Skybrudsprojekter

Punkt 80: Samlet busnet til åbningen af Cityringen

13.05.16-G01-3-17

Resume

Frederiksberg Kommune har afholdt høring af den lokale del af det busnet, der skal køre, når Cityringen åbner i sommeren 2019. Kommunen har modtaget 64 skriftlige høringssvar per mail og 31 skriftlige høringssvar samt mundtlige kommentarer og input til busnettet ved kommunens borgerarrangement om emnet. By- og Miljøudvalget forelægges de samlede høringssvar og skal tage stilling til de mulige løsninger, der kan være for at imødekomme borgernes høringssvar.

Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Helle Sjelle, Anja Camilla Jensen, Balder Mørk Andersen og Ruben Kidde) indstiller,

1. at Frederiksberg Kommunes trafikbestilling til Movia for det lokale busnet baseres på linje 12, 26, 37 og 68 som angivet i Movias forslag og Frederiksbergbusserne med opretholdt drift som i dag, idet Frederiksbergbusserne ønskes evalueeret efter 2 år,
2. at forvaltningen i samarbejde med Movia og Københavns Kommune skal fremkomme med endelige forslag til, hvordan høringssvarene kan imødekommes for linje 18 og 31,
3. at forvaltningen skal belyse mulighederne for justering af linjeføring for Frederiksbergbusserne med henblik på betjening af metrostationerne og for en lokalbusrute der fra Flintholmsområdet betjener Dalgas Boulevard.

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

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at Frederiksberg Kommunes trafikbestilling til Movia for det lokale busnet baseres på linje 12, 26, 37 og 68 som angivet i Movias forslag og Frederiksbergbusserne med opretholdt drift som i dag.
2. at By- og Miljøudvalget drøfter de mulige løsningsforslag på linje 18 og 31 med henblik på, at forvaltningen i samarbejde med Movia og Københavns Kommune kan fremkomme med endelige forslag til, hvordan høringssvarene kan imødekommes for disse linjer, der herefter forelægges til politisk stillingtagen.

Sagsfremstilling

Cityringen åbner i sommeren 2019. Med 17 stationer skaber Cityringen en højfrekvent og hurtig forbindelse rundt i København, og mellem Frederiksberg og bl.a. indre by, Østerbro og Vesterbro. Cityringen giver en markant forbedring af den samlede kollektive trafik, og det forventes, at flere vil vælge at benytte denne. Busnettet skal derfor tilpasses, så det skaber sammenhæng mellem nye metrostationer, de eksisterende metrostationer og S-togs stationerne. Movia har udarbejdet et forslag til det nye busnet. (Se bilag 1 og 2). For nogle vil det foreslåede net give nye skift. Til gengæld er det hurtigere at rejse under jorden, så mange rejser bliver hurtigere også selv om det kommer til at kræve et ekstra skift.

Den 15. januar 2018 besluttede By- og Miljøudvalget at sende den lokale del af det samlede busnet, der skal køre, når Cityringen åbner i 2019 i høring. Høringen har bestået i, at der er delt flyers ud ved stoppestederne, flyers er placeret i borgerservice, biblioteker, sundhedscenteret, indgangene til rådhuset og i Frederiksberg Centret. Der er skrevet om høringen på kommunens facebookside og hjemmeside, og der har hængt information i infostanderne rundt i kommunen i to uger. Herudover er der udarbejdet en helsidesannonce til Frederiksberg Bladet, der er sendt pressemeddelelse til de lokale aviser, der er afholdt møder med Ungerådet, Ældrerådet og Handicaprådet og der er afholdt et borgerarrangement. (Se bilag 3 for yderligere beskrivelse.)

Movias forslag i korte træk

Det samlede busnet består af det strategiske busnet, som på Frederiksberg er A- og S-busser, og det lokale busnet. Det strategiske busnet var i høring på Frederiksberg i 2016 og blev herefter besluttet med Movias Trafikplan 2016. Movia har herefter udarbejdet et forslag til det samlede busnet, hvoraf den lokale del nu har været i høring på Frederiksberg. Movias forslag bestod af:

- linje 12 mellem Islev, Viemosevej og Svanemøllen Station. Linjen kører i Movias forslag med 4 afgang i timen i myldretiden og i dagtimerne og 2 afgang i timen i aften timerne
- linje 18 mellem Emdrup Torv og Lergravsparken Station / Ørestad Station. Linjen kører i Movias forslag med 6 afgang i myldretiden, 3 afgang i timen i dagtimerne og 3 afgang i timen i aften timerne
- linje 26 mellem Bellahøj og Sankt Annæ Plads. Linjen kører i Movias forslag med 4 afgang i timen i myldretiden og i dagtimerne og 3 afgang i timen i aften timerne

- linje 31 mellem Jydeholmen og Kastrup Station. Linjen kører i Movias forslag med 5 afgang i timen i myldretiden, med 4 afgang i timen i dagtimerne og 3 afgang i timen i aftentimerne
- linje 37 mellem Flintholm Station og Amagerværket. Linjen kører i Movias forslag med 2 afgang i timen i både myldretiden, dagtimerne og aftentimerne
- linje 68 Lyngby Station og Bella Center Station. Linjen kører i Movias forslag med 6 afgang i timen i myldretiden, 4 afgang i timen i dagtimerne og 3 afgang i timen i aftentimerne
- Frederiksbergbuslinje 71 er i Movias forslag nedlagt og Frederiksbergbuslinjerne 72 og 74 kører i Movias forslag på ruter som i dag, men med 1 afgang i timen.

Borgerarrangementet

Borgerarrangementet var annonceret i Frederiksberg Bladet i de to første uger af høringen og de to uger op til afholdelsen. Arrangementet var nævnt i flyererne, på infostanderne rundt i kommunen, på skærmene i borgerservice og på biblioteket, på facebook og på hjemmesiden.

Arrangementet var planlagt i en form, der skulle gøre det muligt for flest mulige borgere at få svar på deres spørgsmål og få så mange kommentarer som muligt til Movias forslag. Derfor var mødet tilrettelagt som et åbent hus, med stande rundt i lokalet og med medarbejdere fra Frederiksberg Kommune og Movia ved hver stand for at svare på spørgsmål og modtage kommentarer. Formen har tidligere været anvendt med succes netop i forbindelse med høring om busnettet, hvor det er erfaringen, at mange borgere har meget konkrete ønsker og spørgsmål i forhold til netop deres rejsebehov.

Der mødte omkring 100 ældre medborgere op til arrangementet. Formen for arrangementet gav imidlertid både forvirring og utilfredshed i starten af mødet, da de fremmødte havde forventet en traditionel orientering med efterfølgende debat. Forvaltningen har noteret sig, at der fremadrettet skal være en klarere kommunikation om formen på borgerdialogen, så misforståelser herom kan undgås.

Forvaltningen og Movia havde efterfølgende en god og konstruktiv dialog med mange af de fremmødte, som fik besvaret deres spørgsmål og gav deres holdning til forslaget forskellige elementer til kende. Efter at have snakket med en medarbejder kunne borgerne sætte labels på linjekort med deres input til høringen. (Se bilag 4 for input fra borgerarrangementet). Det er forvaltningens vurdering, at borgerarrangementet, på trods af utilfredsheden med mødeformen i starten af mødet, gav et godt indtryk af, hvad der er ønske om at justere, hvis det er muligt.

Høringssvar

Det lokale busnet har nu været i høring i Frederiksberg Kommune fra uge 4 til og med uge 9 i 2018. Der er indkommet 64 høringssvar, hvoraf et er fra Handicaprådet, et er fra Ældrerådet, et er fra Ældre Sagen, et er fra en andelsbestyrelse, et er fra en andelsforening og et er underskrevet af 106 borgere (se bilag 5-70). Flere af høringssvarene omhandler flere buslinjer. Derudover kom der mange holdninger ved borgerarrangementet, som er medtaget i den følgende gennemgang. Forbindelsen til indre by og Frederiksbergbusserne er to af de emner, der har fyldt mest i høringssvarene.

I gennemgangen af de indkomne høringssvar, skal det tages i betragtning, at brugerne af busserne på Frederiksberg overvejende er tilfredse, og at 15-20 % af alle Frederiksbergborgerne bruger den kollektive trafik som deres primære transportmiddel. Undervejs i høringen har forvaltningen modtaget positive tilkendegivelser fra borgere, der ser frem til åbningen af Cityringen.

Nedenfor er en opsummering af de indkomne høringssvar og kommentarer i forhold til Frederiksbergbusserne og de enkelte linjer.

Frederiksbergbusserne

Ud af de 64 høringssvar omhandler 23 af dem Frederiksbergbusserne. Af disse er et fra en afdelingsbestyrelse med minimum 153 ældre beboere, et er fra Frederiksgården og er underskrevet af 106 borgere, et er fra Ældrerådet, et er fra Handicaprådet og et er fra Ældre Sagen. Fra borgerarrangementet er der 12 nedskrevne kommentarer til de tre buslinjer. Fremmødet til borgerarrangementet viser, at det er den ældre del af borgerne, som benytter Frederiksbergbusser, der ikke mener, at de får gavn af Cityringen. En del af denne borgergruppe er dem, der vil få sværest ved tilvænningen til mere metro og måske et ekstra skift.

De helt overordnede budskaber er ønske om at bevare linje 71 og om at bevare halvtimesdrift på linje 72 og linje 74.

Det vil være muligt at fortsætte driften som i dag. Nye beregninger fra Movia viser imidlertid, at det vil koste imellem 3,5 og 4 mio. kr. mere om året at opretholde driften på Frederiksbergbusserne som i dag sammenlignet med Movias forslag (og ikke 1,5 mio. kr. som tidligere oplyst fra Movia). Frederiksbergbusserne er og vil fortsat være den del af busdriften, der har det største tilskudsbehov per påstiger, men er samtidig et tilbud, som ældre og dårligt gående er afhængige af og glade for.

Forbindelse til centrum via Gammel Kongevej/Linje 31

Der er indkommet 20 hørings svar angående en direkte forbindelse til Vesterport Station, Hovedbanegården og centrum med højere frekvens. Heraf er et fra en ejerforening på Gammel Kongevej og problemstillingen er endvidere behandlet i hørings svarene fra Ældrerådet og Handicaprådet. Til borgerarrangementet var det også et væsentligt tema og der var 4 nedskrevne kommentarer herom.

I Movias forslag kører linje 31 fortsat på Frederiksberg ad Finsensvej, Smallegade og Gammel Kongevej. I forslaget kører hele linjen mellem Kastrup Station og Jydeholmen og skaber en forbindelse mellem Frederiksberg og Vesterport Station, Hovedbanegården, Gammel Strand og Christianshavns Station. I forslaget kører linjen med 5 afgang i timen i myldretiden, 4 afgang i dagtimerne og 3 afgang i aften timerne. Linje 9A kører ad Peter Bangs Vej, Smallegade og Gammel Kongevej/Madvig Alle til Frederiksberg Alle Station, hvor cityringen giver en meget hurtig forbindelse til Hovedbanegården, Københavns Rådhusplads, Gammel Strand og Kongens Nytorv.

Den østlige del af Gammel Kongevej vil være betjent af to linjer der til sammen giver 9 afgang i timen i myldretiden. Ud over den beskrevne linje 31 vil linje 26 køre fra Valby og køre ad Pile Allé, Frederiksberg Allé, Alhambravej og Gammel Kongevej og til Sankt Annæ Plads forbi Hovedbanegården. Der er således i Movias forslag gode forbindelser til centrum via Gammel Kongevej, men høringen giver anledning til at overveje om frekvensen evt skal øges.

En mulig løsning på at imødekomme ønsket om øget frekvens kunne være at bestille ekstra afgang på linje 31. En sådan løsning skal der skabes enighed med Københavns og eventuelt Tårnby Kommune om. Københavns Kommune har tilkendegivet interesse for at øge frekvensen på linje 31 i myldretiden, for at afhjælpe kapacitetsproblemer i det samlede kollektive trafiksystem over havnesnittet. Der skal i givet fald skabes enighed om, hvornår der skal være flere afgang. I forslaget kører linje 31 med 5 afgang i myldretiden, 4 afgang i dagtimerne og 3 afgang i aftentimerne (kaldet 5 4 3). Movia har foretaget beregning på 2 løsningsforslag: 1) 8 4 3 eller 2) 6 6 4. I løsningsforslag 1 vil der være 3 ekstra afgang i myldretiden og den samme drift som i forslaget i resten af tiden. I løsningsforslag 2 vil der være 1 ekstra afgang i myldretiden, 2 ekstra afgang i dagtimerne og 1 ekstra afgang i aftentimerne. Movias beregninger viser, at forslag 1 vil koste 2 mio. kr. ekstra om året for Frederiksberg og at forslag 2 vil koste 2,4 mio. kr. Imidlertid vil løsning 2 være væsentlig dyrere for Københavns Kommune end løsning 1 ligesom den vil kræve yderligere tilskud fra Tårnby kommune.

I By- og Miljøudvalgets behandling af høringsforslaget tilkendegav udvalget ønske om at få borgernes synspunkt på ændringer med betydning for busbetjeningen af idrætsanlæggene på Jens Jessens Vej, hvor forslaget medfører, at man fra de to inderste stoppesteder på Gammel Kongevej ikke længere har direkte forbindelse til Jens Jessens Vej via Peter Bangs Vej, men enten skal skifte mellem 31 og 9A undervejs eller skal gå længere via Sønderjyllands Alle. Der er ikke indkommet bemærkninger hertil i høringen. Men der er indkommet 4 hørings svar og en telefonisk henvendelse om en direkte forbindelse hele vejen fra Peter Bangs Vej via Gammel Kongevej ind til centrum, som er medtaget i hørings svarene.

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med betjeningen på Gammel Kongevej i dialog med Movia og Københavns Kommune med henblik på at finde et fælles forslag til politisk stillingtagen.

Linje 18

Cityringen vil overtage mange af de nuværende passagerer fra linje 8A mellem Frederiksberg Station og Poul Henningsens Plads Station, hvilket er baggrunden for at ændre linjen tilbage til linje 18 med lavere frekvens end 8A. I forslaget kommer linje 18 på Frederiksberg til at betjene Falkoner Allé og forbindelsen mellem Valby Station og Nørrebro som linje 8A i dag. Linje 18 kører i forslaget 6 gange i timen i myldretiden og 3 gange i timen i dagtimerne og om aftenen. Der er modtaget 7 hørings svar om linje 18, hvoraf 2 er behandlingen af problemstillingen i hørings svarene fra Ældrerådet og Handicaprådet. Fra borgerarrangementet er der 4 nedskrevne kommentarer og der var en del spørgsmål til om betjeningen af Frederiksberg Station var tilstrækkelig, når den ikke er med A-bus. Det centrale punkt er således frekvensen på linje 18.

Linje 18 kører i forslaget hele vejen fra Lergravsparken Station til Emdrup Torv. Linjen har en højere frekvens mellem Bella Center Station og Valby Station. En mulig løsning kan være, at lade ekstra afgang køre videre fra Valby Station til Frederiksberg. En sådan løsning vil kræve, at der skabes enighed med Københavns Kommune. Movia har udarbejdet løsningsforslag, hvor 2 ekstra afgang i timen i dagtimerne og 1 ekstra afgang i timen om aftenen forlænges til Emdrup Torv. Udfordringen er, at Københavns Kommune ikke er interesseret i, at få flere afgang på den nordlige del af linjen til Emdrup Torv. Movia har foreslået, at man i så fald kunne arbejde med en løsning, hvor linjen kun forlænges til Frederiksberg Centret og så vende i en sløjfe via Falkoner Alle, Sankt Nikolaj Vej og Hostrupsvej. Ud over, at det kan give nogle trafikikkerhedsmæssige udfordringer med svingbevægelser i de forholdsvis smalle gaderum er det en udfordring, at linjen er besluttet udbudt med elbusser, hvilket vil betyde, at der skal opstilles en ladestander på en af de lokale veje med plads til opladning en busserne.

Forvaltningen foreslår, at der arbejdes videre med mulighederne for øget frekvens på linje 18 i dialog med Movia og Københavns Kommune med henblik på at finde et fælles forslag til politisk stillingtagen.

Linje 26

I forslaget vil linje 26 fortsat betjene Pile Allé og Frederiksberg Allé. Herfra vil linjen køre ad Alhambravej og Gammel Kongevej. Den vil give forbindelse til blandt andet Valby og Slotsholmen. Der er indkommet 9 høringsvar om linje 26, hvoraf to er behandlingen af problemstillingen i høringsvarene fra Ældrerådet og Handicaprådet. Fra borgerarrangementet er der nedskrevet 3 kommentarer. Det primære budskab er, at borgerne ønsker en højere frekvens på linjen.

Linjen kører i forslaget med 4 afgang i myldretiden og dagtimerne og med 3 afgang i timen i aften timerne. Med de mulige løsninger på linje 31 og linje 18 vil strækningen fra Valby til Frederiksberg få flere afgang med linje 18 og strækningen fra Frederiksberg til centrum vil få flere afgang med linje 31.

Forvaltningen foreslår på den baggrund, at der ikke arbejdes videre med flere afgang på linje 26.

Linje 37

Der er kommet 8 høringsvar ind på mailen angående linje 37, hvoraf to er behandlingen af problemstillingen i høringsvarene fra Ældrerådet og Handicaprådet og fra borgerarrangementet er der to nedskrevne kommentarer. I flere af høringsvarene ønskes frekvensen opretholdt som i dag, men flere af høringsvarene omhandler også ruteføringen. For eksempel er der et ønske om, at linjen kører hele vejen af Nyelandsvej til Femte Juni Plads eller videre til Vanløse i stedet for linje 31.

Området ved C.F. Richs Vej og Bernhard Bangs Allé er relativt godt betjent af Flintholm Station og Lindevang Station. Hele metronettet bliver mere attraktivt med Cityringen og flere vil benytte den nuværende metro for at komme til Cityringen. Linje 37 sikrer med 2 afgang i timen, at der er betjening og en mulighed for kollektiv trafik i områderne langs linjen, men en højere frekvens kan være vanskelig at begrunde. Københavns Kommune er heller ikke interesseret heri, og forvaltningen foreslår, at der ikke arbejdes videre med øget frekvens på linje 37.

Generelle kommentarer

Der er kommet flere høringsvar ind med generelle kommentarer omkring den kollektive trafik. Budskabet i flere af høringsvarene er et ønske om at bevare den gode kollektive trafik med høje frekvenser (ti-minutters drift), ønsker om færre skift, bedre informationsskærme og bedre læskærme. Ønsker om elbusser og refleksioner om, at miljøet og bevarelse af en kollektive trafik med høj kvalitet, så der ikke kommer mere forurening. Til gengæld er der også en række høringsvar, der trækker i den anden retning. A-busserne er besluttet, alligevel er der modtaget 12 høringsvar fra borgere på Madvigs Allé og Platanvej, hvoraf det ene er fra Platanvej Miljøgruppe. De frygter den stigende forurening grundet A-busser på de to veje. De to veje vil grundet åbningen af Platanvej få mere trafik. Begge veje er mindre trafikveje, der supplerer de overordnede trafikveje. Her skal trafik til, fra og mellem kvarterene på Frederiksberg afvikles. Forvaltningen vurderer, at busserne vil være en lille andel af den samlede trafik. Ydermere er det besluttet, at alle busser i fremtiden udbydes med emissionsfri busser.

I forhold til A-busserne har andelsforening Aabo afgivet et høringsvar omhandlende linje 4A. Andelsforeningen ønsker ikke, at linje 4A skal dreje ved Hillerødgade da denne i forvejen er meget trafikeret. Linje 4A er planlagt med denne ruteføring, så linjen kan køre rigtigt ind og holde ved de andre busser ved Nørrebro Station, der bliver et stort skiftepunkt.

Der er i dag ikke busbetjening på Dalgas Boulevard. Der er indkommet 7 høringsvar, der nævner betjeningen fra Roskildevej og ønsker betjening af Dalgas Boulevard. Der er også kommet 2 nedskrevne kommentarer om dette ønske til borgerarrangementet. Der har tidligere kørt busser på en del af Dalgas Boulevard. Der var ikke mange brugere, hvorfor busserne blev omlagt. Borgerne langs Roskildevej får linje 7A, som kommer til at køre til Frederiksberg Allé Station.

By- og Miljøområdets vurdering:

Det er By- og Miljøområdets vurdering, at det er øget drift på Frederiksbergbusserne og øget frekvens på linje 31 og linje 18, der skal arbejdes videre med for at imødekomme så mange som muligt af de indkomne høringsvar og sikre den optimale busbetjening efter cityringens åbning indenfor den økonomi, der er til rådighed.

Forvaltningen vurderer, at en del ældre er afhængige af Frederiksbergbusserne for at kunne klare for eksempelvis indkøb, besøg hos venner og transport til genoptræning selv. En del af brugerne af Frederiksbergbusserne har gennem høring givet udtryk for, at de føler sig utrygge ved at benytte metroen. Frederiksbergbusserne er og vil fortsat være den del af busdriften, der har det største tilskudsbehov per påstigere, men er samtidig et tilbud som ældre og dårligt gående er meget tilfredse med. Opretholdelse af Frederiksbergbusserne i samme omfang som i dag vil være den løsning, der imødekommer flest af de indkomne høringsvar. Dette vil være muligt for en supplerende udgift på imellem 3,5 og 4 mio. kr. i forhold til det fremlagte forslag.

Forvaltningen vurderer, at det imødekommer en del af høringsforslagene med en lidt højere drift på linje 31, som kører på tværs af hele kommunen fra Vanløse til Vesterport Station. Af de 2 løsningsforslag, som Movia har beregnet vil løsningsforslag 1 med 3 ekstra afgange i myldretiden give den største årlige passagereffekt. Denne løsning koster 2 mio. kr. om året for Frederiksberg. Flest af de indkomne høringssvar vil dog blive imødekommet af det andet forslag, hvor der er 1 ekstra afgang i myldretiden, 2 ekstra afgange i dagtimerne og 1 ekstra afgang i aftentimerne. Movias beregninger viser, at dette forslag vil koste 2,4 mio. kr. ekstra om året for Frederiksberg, men det er tvivlsomt om Københavns Kommune vil acceptere denne løsning.

Forvaltningen vurderer, at en række høringssvar omkring linje 18 vil kunne tilgodeses ved at bestille ekstra afgange på linje 18. Dette kræver videre forhandlinger med Københavns Kommune for at finde en fælles løsning. Forvaltningen vurderer, at ønsket om højere frekvens på linje 26 i nogen grad vil blive tilgodeset med løsningerne på linje 31 og linje 18, hvorved der skabes hyppigere forbindelser til og fra Frederiksberg.

Forvaltningen vurderer, at der ikke bør laves ændringer grundet høringssvarene om linje 37.

Frederiksbergbusserne kan Frederiksberg Kommune selvstændigt beslutte eventuelle ændringer af. Ændringer på de øvrige linjer vil kræve, at der skabes enighed med de øvrige berørte kommuner.

Økonomi

Beslutningen om det samlede busnet, der tilpasses den kommende Cityring, vil give et øget behov for tilskud til busdriften. Alt efter hvilke af løsningsmulighederne der vælges vil der komme en ekstra udgift ud over den allerede merudgift Movia har beregnet.

Movia har lavet en beregning på, hvad det nuværende forslag vil komme til at koste. For Frederiksberg Kommune viser Movias beregninger, at det foreslåede busnet vil koste 54,7 millioner kroner i 2019 og 57,6 millioner kroner i 2020. Det skal understreges, at beregningerne er lavet ud fra modelberegning af, hvordan passagererne vil ændre transportvaner. Der er usikkerhed ved beregningerne, da det er svært at forudsige, hvordan brugerne af den kollektive trafik vil vælge at rejse. Der er i Frederiksberg Kommune afsat lidt over 8 mio. kr. ekstra til busdriften fra 2019 og frem. Beløbet er afsat for at imødekomme eventuelle merudgifter som følge af metroen og busomlægningerne.

Frederiksbergbusserne med drift som i dag vil som beskrevet koste imellem 3,5 og 4 mio. kr. om året og en løsning med øget frekvens på linje 31 vil koste imellem 2 og 2,4 mio. kr. om året for Frederiksberg. Det betyder, at der er omkring 2 mio. kr. til en løsning, hvis der ønskes øget frekvens på linje 18. Selv om der er afsat ekstra midler til busdriften, er usikkerhederne omkring, hvad der kommer til at ske med passagerstrømmene dog så stor, at forvaltningen anbefaler, at hele råderummet ikke anvendes. Det skyldes også, at der kan blive behov for yderligere udgifter til at understøtte overgangen til emissionsfri busdrift på flere linjer. I foråret 2019 anbefaler Movia tillige, at kommunerne afsætter ekstra midler af til en samlet informationsindsats. Denne har tidligere været vurderet til omkring 350.000 kr. for Frederiksberg. Movia har påtaget sig mere af arbejdet og kampagnen er rettet til, hvilket betyder at det på nuværende tidspunkt vil koste Frederiksberg omkring 180.000 kr., at være med i den fælles informationsindsats, hvilket forvaltningen vil anbefale, at der afsættes midler til.

Borgmesterpåtegning

Sagen kræver ikke borgmesterpåtegning, da der er afsat ekstra midler til busdriften fra 2019 og frem.

Behandling

By- og Miljøudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen.
JBS/ML/SCS

Bilag

Nyt-byenet-i-frederiksberg-kommune

Kommunekort-København-og-Frederiksberg

Afholdte møder i høringsperioden

Høringssvar fra borgerarrangement den 21. februar 2018

Høringssvar 1 fra Villy Theodorsen

Høringssvar 2 fra John Dessauer

Høringssvar 3 fra Anni Olsen

Høringssvar 4 fra Lena Nebsager

Høringssvar 5 fra Jens Møller

Bilag til høringssvar 5 fra Jens Møller

Høringssvar 6 fra Sofie Clemmensen

Høringssvar 7 fra Afdelingsbestyrelsen i Vibo afd. 187 ved formand Hanne Borg

Høringssvar 8 fra Torben Brabrand

Høringssvar 9 fra Anna-Marie Dahl

Høringssvar 10 fra Birgit Buhl

Høringssvar 11 fra Birgit Buhl

Høringssvar 12 fra Mette Thisted

Høringssvar 13 fra Kitter og Donald Jerne

Høringssvar 14 fra Aase Andersen

Høringssvar 15 fra Nynne Borup

Høringssvar 16 fra Matteo Stratimirovich

Høringssvar 17 fra Jette Vorstrup

Læserbrev 27.02.2018 fra Jette Vorstrup til høringssvar 17

Høringssvar 18 fra Grethe Sørensen

Høringssvar 19 fra Hanne Paarup Christensen

Høringssvar 20 fra Lisbeth Andersen

Høringssvar 21 fra Monika Sørensen

Høringssvar 22 fra Elie Poulsen

Høringssvar 23 fra Ellen Hansen

Høringssvar 24 fra Laila Jensen

Høringssvar 25 fra Anders Kaare

Høringssvar 26 fra Jette Vorstrup

Høringssvar 27 fra Trude Dion

Høringssvar 28 fra Per Morsing

Høringssvar 29 fra Lissy Larsen

Høringssvar 30 fra Suzanne Abecassis

Høringssvar 31 fra Handicaprådet

Høringssvar 32 fra Ingrid Hjort

Høringssvar 33 fra Dalia Beilin

Høringssvar 34 fra Frederiksgården med 106 underskrifter

Høringssvar 35 fra Birger Jensen

Høringssvar 36 fra Hanna Lübbert

Høringssvar 37 fra Anne Vibeke Jacobsen

Høringssvar 38 fra Bo Jacobsen

Høringssvar 39 fra Hans Flamand Christensen

Høringssvar 40 fra Ældrerådet

Høringssvar 41 fra Henry F. Larsen

Høringssvar 42 fra Susanne Stub

Høringssvar 43 fra Jette Christensen

Høringssvar 44 fra Ilse Salling

Høringssvar 45 fra Platanvejens Miljøgruppe

Høringssvar 46 fra Andelsboligforeningen Aabo

Høringssvar 47 fra Søren Hansen

Høringssvar 48 fra Jette og Jens-Chr. Sørensen

Høringssvar 49 fra Thomas Rye

Høringssvar 50 fra Henrik Vig

Høringssvar 51 fra Lone Skov Madsen

Høringssvar 52 fra Ældre Sagen

Høringssvar 53 fra Bernt Theilsgaard

Høringssvar 54 fra Stine Kunov

Høringssvar 55 fra Ejerforeningen Gammel Kongevej 142/146

Høringssvar 56 fra Pia Theilsgaard

Høringssvar 57 fra Frederik og Anne Kathrine

Høringssvar 58 fra Dorte Kunov

Høringssvar 59 fra Anne-Mette Rosenkilde

Høringssvar 60 fra Hanne Jürgens

Høringssvar 61 fra Capella Koch

Høringssvar 62 fra Jeanette Hansen

Høringssvar 63 Læserbrev 27.02.2018 fra Torben Brabrand

Høringssvar 64 Læserbrev 13.02.2018 fra Hanne Borg

Punkt 81: Overordnet disponering af Trafiksikkerhedspuljen for 2018

05.13.00-G01-2-18

Resume

På Budget 2018 er der afsat en pulje på 4,2 mio. kr. til forbedring af trafiksikkerhed og skoleveje. Puljen er bevilget på vilkår af, at anvendelsen af midlerne forelægges og prioriteres af By- og Miljøudvalget. I 2018 foreslås puljen, som tidligere, fordelt på 4 overordnede delpuljer: Uheldsbekæmpelse, Skoleveje, Tilgængelighed, Planlægning og datagrundlag. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til den overordnede disponering, idet den endelige prioritering besluttet i forbindelse med forelæggelsen af konkrete projekter.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at godkende forslaget til en overordnet disponering af puljen til Trafiksikkerhed på 4,2 mio. kr. finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2018.

Udvalget anmodede om en sag om, hvorvidt en forøgelse af puljen kan øge trafiksikkerheden.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at forslaget til en overordnet disponering af puljen til Trafiksikkerhed på 4,2 mio. kr., finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2018, godkendes.

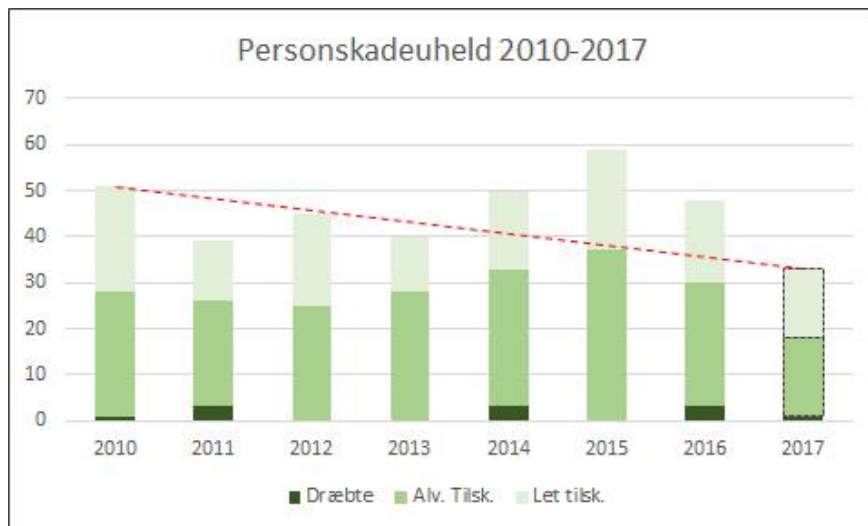
Sagsfremstilling

På Budget 2018 er der afsat 4,2 mio. kr. til forbedring af trafiksikkerheden og skoleveje specifikt.

Målsætningen i kommunens trafiksikkerhedsplan fra 2013 (vedhæftet som bilag til sagen) er, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, som minimum, skal reduceres med 50 procent fra 2010 til 2020. Kommunens målsætning følger den landsdækkende målsætning, som senest er konkretiseret i Færdselssikkerhedskommisionens nationale handlingsplan 2013-2020 - "Hver ulykke er én for meget". Den nationale målsætning følger tillige EU's tilsvarende målsætning om en halvering af antallet af dræbte og tilskadekomne fra 2010 til 2020. Det nationale mål er, at der i 2020 højst må være 120 dræbte, 1.000 alvorligt og 1.000 lettere tilskadekomne. Det skal bemærkes, at målsætningen er absolut, og således ikke afhængig af udviklingen i trafikken, uagtet at den generelt er i stor stigning i disse år. For Frederiksberg betyder målsætningen, at der i 2020 ingen dræbte må være, og der må højst være 25 tilskadekomne, fordelt på 11 alvorligt tilskadekomne og 14 lettere tilskadekomne. Delmålsætningen for 2018 er, at der ingen dræbte må være, og højst 17 alvorligt og 13 lettere tilskadekomne.

Den seneste, officielle uheldsrapport "Trafikuheld 2016" viser (vedhæftet som bilag til sagen), at delmålsætningen (den stiplede røde linje på figuren herunder) for tiden ikke er opfyldt, idet der i 2016 var 3 dræbte, 27 alvorligt tilskadekomne og 18 lettere tilskadekomne, hvor delmålsætningen for 2016 er, at der ingen dræbte må være, og højst 20 alvorligt og 16 lettere tilskadekomne. De dræbte var alle lette trafikanter over 60 år. De foreløbige tal for 2017 viser dog en positiv udvikling i forhold til 2016, idet der var 1 dræbt, 17 alvorligt og 15 lettere tilskadekomne, hvilket samlet set, er tæt på delmålsætningen for 2017.

Som det fremgår af figuren herunder, er der udsving i antallet af tilskadekomne fra år til år, hvor der dog ses en stigende tendens i perioden 2013-2015, men til gengæld en faldende tendens de seneste to år. At tallene ændrer sig som de gør, kan ikke umiddelbart tages som et udtryk for den lokale indsats, idet der løbende er sket forbedringer, som alt andet lige burde medføre et fald generelt. Udviklingen skal også ses i lyset af den mængde data, der er til rådighed, da uheldsantallet er forholdsvis beskedent og få uheld fra eller til derfor, statistisk, kan påvirke billedet. Derudover skal nævnes, at det alene er tal fra den officielle uheldsdatabase, hvori det kun er politiregistrerede uheld der indgår, der danner grundlaget for afrapporteringen. Erfaringer viser, at der er et stort mørketal, især omfattende cyklister og fodgængere, der aldrig kommer til politiets kendskab, og derfor ikke indgår i statistikkerne. Hvis disse typer uheld også blev registreret, ville vi forventeligt få et væsentligt større antal tilskadekomne, især i gruppen af lettere tilskadekomne.



Note: Tal for 2017 er foreløbige.

Det er fortsat de lette trafikanter, der kommer til skade i trafikken. Cyklister udgør således 60%, fodgængere 20% og førere af knallert 10% af de tilskadekomne. Det er derfor her fokus fortsat bør være, så den positive udvikling der har været de sidste par år kan fastholdes og målsætningen dermed nås og fastholdes i årene fremover.

Det generelle uheldsbillede på Frederiksberg viser, at der ikke er egentlige sorte pletter (steder med mange uheld), hvor en særlig indsats er påkrævet. Billedet er nærmere, at der sker uheld af samme type forskellige steder, hvorfor der ikke alene er tale om at gennemføre lokale indsatser, fysiske ombygninger, der helt kan fjerne uheldene eller reducere omfanget, men også om at gennemføre kampagner, der sætter fokus på den adfærd der udvises. Specielt er cyklister en gruppe, der udviser en adfærd, der bringer dem selv i en situation, hvor de kan komme til skade. Men også fodgængere har en lignende adfærd.

Udover at have fokus på at reducere antallet, er der også behov for at opnå en større grad af tryghed blandt især de lette trafikantgrupper, og specifikt i områder omkring skoler og institutioner. På den baggrund foreslås derfor, at der afsættes en særlig pulje, som de enkelte institutioner kan søge midler fra.

By- og Miljørådets forslag til delpuljer og eksempler på tiltag indenfor puljerne, fremgår af det efterfølgende. Den samlede pulje fordeles som udgangspunkt på 4 delpuljer:

Uhedsbekæmpelse: Fysiske tiltag og kampagner	1.500.000 kr.
Skoleveje: Indsatser til forbedring af sikkerheden og trygheden ved skoler og institutioner	1.500.000 kr.
Tilgængelighed: Projekter til fremme af tilgængeligheden i det offentlige rum	800.000 kr.
Planlægning og datagrundlag: Uhedsdata og uhedsrapport, trafiktællinger	400.000 kr.
Samlet	4.200.000 kr.

Delpuljerne

Uhedsbekæmpelse: Fysiske tiltag og kampagner

- Ændringer af kryds eller strækninger.
 - Finsensvej - Dalgas Boulevard. Forebyggende og tryghedsskabende.
- Faste genstande. Sikring mod påkørsel.
- Den Grønne Sti's krydsning ved Thorvaldsensvej. Forebyggende og tryghedsskabende indsats.
- Krydsningen ved Falkoner Allé, Solbjergvej, Den Grønne Sti. Forebyggende og tryghedsskabende indsats.
- Pulje til opsætning af separate cyklistsignaler i lysregulerede kryds, hvor der er særlige udfordringer.
 - Krydset Bülowvej-Grundtvigsvej. Forebyggende og tryghedsskabende indsats.

- Kampagnetiltag, der understøtter fysiske initiativer, herunder brug af nudging. Særligt fokus rettet mod cyklister, fodgængere og ældre trafikanter. Forebyggende indsats.
- Akutte tiltag som følge af borgerhenvendelser. Forebyggende og tryghedsskabende indsatser.

Skoleveje: Indsatser til forbedring af sikkerheden og trygheden ved skoler og institutioner

- Skolen på Grundtvigsvej. Tryghedsskabende indsats.
- Børneambassaden, H.C. Ørsteds Vej. Forebyggende og tryghedsskabende indsats.
- Elever som trafikeksperter. Indsats på den enkelte skole, hvor eleverne selv bidrager til at finde løsninger.
- Pulje, der kan søges af skoler og institutioner til lokale indsatser og aktiviteter til fremme af sikkerhed og tryghed.

Tilgængelighed: Projekter til fremme af tilgængeligheden i det offentlige rum

- Tine Brylds Plads. Etablering af ledelinje.
- Falkoner Plads. Ændring/forbedring af eksisterende ledelinjer og bedre sikkerhed.
- Kampagneindsatser og nudging.

Planlægning og datagrundlag: Uheldsdata og uheldsrapport, trafiktællinger

- Revision af Trafikhandlingsplan.
- Sikring af valide uheldsdata via den officielle uheldsdatabase. Stødfæstelse af uheld og abonnement til Vejdirektoratet.
- Udarbejdelse af den årlige uheldsrapport.

Konkrete projekter indenfor delpuljerne Uheldsbekæmpelse, Skoleveje og Tilgængelighed forelægges udvalget til endelig godkendelse og prioritering, inden de gennemføres. Tilgængelighedsprojekter udpeges og disponeres i samråd med Ældrerådet og Handicaprådet.

By- og Miljøområdet vurdering

At nå den vedtagne målsætning om, at antallet af tilskadekomne skal være halveret fra 2010 til udgangen af 2020 har de senere år været under pres, idet udviklingen er gået den forkerte vej. Dog ser det ud til, at antallet af tilskadekomne i 2017 ligger på så lavt et niveau, at delmålsætningen for 2017 kan opfyldes. For at nå det fastsatte mål ved udgangen af 2020 er der brug for en fortsat indsats. En indsats der også bør indeholde adfærdspåvirkende tiltag, da fysiske tiltag alene ikke er nok. Fysiske tiltag anvendes særligt de steder, hvor uheldsbilledet viser flere uheld af samme type.

Økonomi

Der er på budget 2018 afsat et rådighedsbeløb på 4,2 mio. kr. til Trafikhandlingsplan: Forbedret trafiksikkerhed, skoleveje i 2018. Som disponeres som beskrevet ovenfor.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og Miljøudvalget
ML/PR

Bilag

Uheldsrapport 2016

Trafiksikkerhedsplan 2013

Bevillingsskema

Punkt 82: Bispeengbuen - orientering om arbejdet med at tilvejebringe et beslutningsgrundlag

05.03.00-P20-1-18

Resume

På budget 2018 er der afsat 200.000 kr. til at udarbejde et oplæg til, hvordan Frederiksberg Kommune kan bidrage til en eventuel kommende beslutningsproces om at udvikle området ved Bispeengbuen, herunder en mulig nedrivning. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har inviteret ministeren til en dialog om Bispeengbuens fremtid, med baggrund i, at staten har afsat 125 mio. kr. til renovering af bygværket, der kan forlænge dets levetid med 55 år. Sagen gør status for arbejdet.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om arbejdet med at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for udvikling af området omkring buen herunder en mulig nedrivning af buen til efterretning.

Udvalget bad om, at den opfølgende sag giver en dækkende sammenfatning af sagen, herunder de analyser som hidtidigt er foretaget.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller at orienteringen om arbejdet med at tilvejebringe et beslutningsgrundlag for udvikling af området omkring buen herunder en mulig nedrivning af buen tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Ved budgetforhandlingerne for Budget 2018 blev partierne enige om at udarbejde et oplæg til, hvordan Frederiksberg Kommune kan bidrage til en eventuel kommende beslutningsproces om at udvikle området ved Bispeengbuen, herunder en mulig nedrivning. Hertil blev der afsat 200.000 kr., der er bevilget som driftsmidler.

Københavns og Frederiksberg Kommuner har i en fælles henvendelse til Transport- Bygnings og Boligministeren, der blandt andet sker på baggrund af statens udmelding om at ville bruge 125 mio. kr. på en levetidsforlængelse af Bispeengbuen på 55 år, anmodet om en dialog mellem de tre parter om Bispeengbuens fremtid. Ministeren har positivt tilkendegivet at ville mødes med begge kommuner, men har samtidig tilkendegivet at udgangspunktet i givet fald vil være at kommunerne - hvis man ønsker vejen nedgravet - bør overtage vejen fra staten. På baggrund af ministerens invitation til dialog, blev der onsdag den 21. februar 2018 afholdt et indledende møde mellem repræsentanter fra direktionen i Københavns Kommunes Teknik og Miljøforvaltning, og repræsentanter fra By- og Miljøområdet på Frederiksberg. Mødets formål var primært at lægge rammerne for det videre arbejde. På mødet var der enighed om, at Vejdirektoratet, som varetager Bispeengbuen, inviteres med i den videre proces, og at der søges afholdt et møde med ministeren, Teknik- og Miljøborgmesteren i København og formanden for By- og Miljøudvalget på Frederiksberg.

Københavns Kommune har tidligere gennemført et større udreningsarbejde omkring mulighederne for at nedgrave bejforløbet fra Bispeengbuen til søerne. Undersøgelserne viste, at det vil være forbundet med meget store omkostninger og det blev på daværende tidspunkt besluttet, at stoppe det videre arbejde. Der er i Københavns Kommune pt ikke afsat yderligere midler til supplerende undersøgelser for eventuelt flere scenarier med en nedrivning af Bispeengbuen, der i givet fald vil skulle vurderes i forhold til trafikale konsekvenser, økonomi og finansieringsmuligheder, tunnellægning af trafikken og etableringen af nye rekreative byrum på overfladen.

Ved en nedrivning af Bispeengbuen og tunnellægning af trafikken, åbnes der mulighed for, på overfladen, at indrette nye rekreative byrum og skabe nye byggeretter, der kan være medvirkende til en delvis finansiering af det samlede projekt, der tidligere er anslået af Cowi at ville koste mellem 2,1 og 2,6 mia. kr.

I forlængelse af dialogen med ministeren vil det være muligt at påbegynde arbejdet med et beslutningsgrundlag indeholdende flere scenarier med beskrivelser af konsekvenser, økonomi og finansieringsmuligheder, der kan danne udgangspunkt for en seriøs dialog med staten om Bispeengbuens fremtid. Forvaltningen vil forelægge et program herfor. Analyseens omfang vil afhænge af om der er mulighed for at Københavns Kommune og staten kan bidrage med yderligere økonomi.

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at det er vigtigt at arbejdet med at skabe et beslutningsgrundlag omkring fremtiden for Bispeengbuen, herunder en mulig nedrivning sker i samarbejde med Københavns Kommune og staten. Den dialog, der nu

er indledt er en forudsætning herfor.

Økonomi

Der er på budgettet for 2018 afsat et rådighedsbeløb på 200.000 kr. til projektet for Bispeengbuen. Midlerne er afsat som driftsmidler.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget

ML/PR

Bilag

Fælles henvendelse til minister Ole Birk Olesen

Svar til Jan E. Jørgensen og Morten Kabell

Punkt 83: Områdefornyelse Nordre Fasanvej Kvarteret - forbedring af passage

01.11.20-P20-19-17

Resume

I den sydlige del af Nordre Fasanvej Kvarteret er der i dag forbindelse mellem Godthåbsvej og Holger Danskes Vej af en mørk, slidt og næsten hemmelige passage. Efter indgående dialog med grundejerne om løft af passagen med henblik på at skabe en tryk og mere inviterende forbindelse, lægges projektet nu frem til godkendelse.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at godkende projektet om forbedring af passage.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at projektet om forbedring af passage godkendes.

Sagsfremstilling

I Områdefornyelse Nordre Fasanvej Kvarteret arbejdes der blandt andet med temaet Tryk færdigen, som ud over at øge trygheden har til formål at skabe flere forbindelser i kvarteret. Forskønnelsen af en passage mellem Godthåbsvej og Holger Danskes Vej hører under dette tema.

En områdefornyelse er en femårig indsats i et afgrænset kvarter med henblik på at igangsætte en udvikling via et fysisk, kulturelt og boligsocialt løft. Det er en kommunalt initieret indsats, hvor staten også bidrager økonomisk. Fordelingsnøglen er 2/3 kommunal og 1/3 stat. At løftet sker i samarbejde med lokale aktører er en hjørnesteen i en områdefornyelse. Områdefornyelse Nordre Fasanvej Kvarteret har været i gang siden maj 2013 og forventes afsluttet som aktiv indsats juni 2018. Til en områdefornyelse udarbejdes et program, som sætter retningen for arbejdet. Programmet for Områdefornyelse Nordre Fasanvej Kvarteret er inddelt i syv temaer, hvoraf Tryk færdigen er et af dem.

Idéen til passagen opstod i kvartergruppen, som er en følgegruppe, der har fulgt områdefornyelsen helt fra begyndelsen, og som i programmet beskrives som kvarterets stemme. Motivationen for idéen er todelt. Dels er det i dag muligt at gå igennem passagen, men ikke mange kender den, og den inviterer ikke til det. Den fremstår mørk, slidt og privat. I passagen er der ydermere et niveauspring, der hindrer tilgængeligheden. Passagen i sin nuværende forfatning fremmer ikke en tryk færdigen. Dels kunne kvartergruppen se et potentiale for at skabe en hyggelig passage med reference til smalle passager, man kender fra særligt ældre bymidter. Idéen blev indarbejdet i "Strategi for bedre forbindelser", som blev vedtaget den 1. december 2014 i Kommunalbestyrelsen.

Da halvdelen af arealet i passagen er privat ejet, er det en forudsætning, at der opnås enighed med grundejer om at forskønne passagen. Med beslutningen af 1. december 2014, kunne dialog med grundejeren indledes. Den 19. juni 2017 gav Kommunalbestyrelsen bevilling til at gennemføre projektet. Siden er projektet blevet færdigudviklet i dialog med grundejer.

Passagen

Passagen er lokaliseret mellem Godthåbsvej og Holger Danskes Vej mod Falkonér Alle. Forbedringen af passagerne er koordineret og tænkt sammen med det forestående løft af Holger Danskes Vej mellem Kronprinsesse Sofies Vej og Falkonér Allé. Denne del af Holger Danskes Vej får henover sommeren 2018 et gennemgående løft med optimering af parkering, flere træer, klimasikring og små opholdsmuligheder.

Passagen består i dag af en offentlig parkeringsplads ved Godthåbsvej 10-12 og en brandvej/adgangsvej ved Holger Danskes Vej 13-17. De to dele af passagen er adskilt af trin, så gangbesværede, kørestole, barnevogne mv. har svært ved at passere igennem. Ydermere fremstår passagen meget mørk om aftenen, slidt og næsten uden grønt. Der er problemer med vand inde i bygningerne i forbindelse med skybrud, hvorfor forbedringen af passagen også kan aflede vandet. I passagen findes også butikker og caféer.

Der lægges ny belægning på den nordligste del af parkeringspladsen tættest mod Holger Danskes Vej og etableres to bed, hvoraf det ene bliver et regnbed, ligesom der opsættes en bæk. Belægningen er en såkaldt Frederiksbergklynke. Der sker en lille omdisponering af parkeringspladser. Antallet ændres der ikke ved. Der laves en rampe, som erstatter trappetrinene og dermed øger tilgængeligheden. I delen mod Holger Danskes Vej lægges også ny belægning i Frederiksbergklynker. Samtidig bliver der etableret lys og plantet mere grønt i form af klatreplanter og træer i passagen. Endelig markeres passagen med skilte på henholdsvis Holger Danskes Vej og Godthåbsvej.

Inddragelse og dialog

Der har været omfangsrig dialog med grundejere af tre mulige passager mellem Godthåbsvej og Holger Danskes Vej i løbet af 2017. Der har ikke været interesse i at indgå i projektet blandt grundejerne i to af passagerne.

By- og Miljørådets vurdering

By- og Miljørådet vurderer, at løftet af passagen medvirker til at skabe trygge forbindelser i Nordre Fasanvej Kvarteret med god sammenhæng til den kommende metrostation. Det vurderes endvidere, at passagen også medvirker til at opnå målsætningen om øget byliv i Nordre Fasanvej Kvarteret og i øvrigt understøttende for det butiks- og caféliv, der er i passagen i dag.

Økonomi

Anlæg

Der er den 19. juni 2017 bevilget 1,5 mio. kr. til anlæg.

Udgiftspost	Pris
Dialog og rådgivning	265.000
Belægning	530.000
Belysning	165.000
Planter og træer (inkl. regnbed)	340.000
Skilte	30.000
Uforudsete udgifter	170.000
Total	1.500.000

Det er forventede priser, da projektet ikke har været udbudt endnu.

Drift

Den afledte drift for Frederiksberg Kommune udgør 15.370 kr. til pleje af øget beplantning, klimavenlig vinterbekæmpelse, skraldespand og belysning.

Der er i Budget 2018 afsat midler til afledt drift i Nordre Fasanvej Kvarteret Syd, som passagerne er en del af. Midlernes udmøntes i forbindelse med forventet regnskab, når projektet er anlagt.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
JD/BHW

Bilag

Visualisering_Den brede passage_Holger Danskes Vej

Visualisering_Den brede passage_Parkeringspladsen

Den brede passage_oversigtstegning

Frederiksbergklinke fra Designmanualen

Ekst forhold_Den brede passage_Holger Danske

Ekst forhold_Den brede passage_parkeringsplads

Matrikelkort med passagen

Punkt 84: Thorvaldsensvej 29 A-B/Bülowsvej 26, vinduesudskiftning

02.34.00-P19-1071-16

Resume

Frederiksberg Kommune har modtaget en ansøgning om dispensation fra lokalplan 108 til, på etageejendommen Thorvaldsensvej 29 A-B og Bülowsvej 26, at udskifte eksisterende oprindelige trævinduer mod gaden til nye træ/alu-vinduer. Dette er i strid med kommunens praksis for udskiftning af vinduer på ejendomme i områder med bevarende bestemmelser, som udvalget vedtog i 2010.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at der meddeles afslag til ansøgningen om dispensation fra lokalplanens bevarende bestemmelser til udskiftning af eksisterende oprindelige trævinduer mod gaden til nye træ/alu-vinduer.

Sagsfremstilling

Ejendommen Thorvaldsensvej 29 A-B / Bülowsvej 26 har i dag trævinduer, som sandsynligvis er de oprindelige vinduer fra husets opførelse i 1907. Ejerforeningen ønsker at udskifte disse til nye træ/alu-vinduer, fordi de eksisterende er nedslidt.

Ejendommen er bevaringsværdig med en SAVE-værdi på 4 og en vinduesudskiftning kræver, at der dispenseres fra de bevarende bestemmelser i lokalplan 108. Kommunens praksis for udskiftning af vinduer på ejendomme i områder med bevarende bestemmelser blev vedtaget i 2010 og foreskriver, at vinduer uden sprosser mod gaden kan udskiftes til vinduer, der ligner de oprindelige/eksisterende fuldstændigt. I dette tilfælde betyder det, at evt. nye vinduer mod gaden skal udføres med enkelt lag glas med kitfals og hjørnebånd, samt evt. med forsats- eller koblede rammer isat termoruder.

Ansøger har uden forudgående tilladelse, udskiftet et enkelt vindue i stueetagen til et nyt træ/alu-vindue. By- og Miljøudvalget var forbi netop denne ejendom på besigtigelsesturen den 22. januar 2018.

Om vinduer

Alle ejendomme på Frederiksberg fra før 1930 er opført med traditionelle danske trævinduer. De er fremstillet med fyrretræ af meget høj kvalitet og efter en metode som er resultatet af mange hundrede års "evolution" af vindustraditionen. Hver detalje - indvendig som udvendig - har en funktion.

Oprindelige trævinduer som er blevet vedligeholdt korrekt og rettidigt, har stadig den samme høje kvalitet og gode egenskaber i dag som da de blev fremstillet og de kan forventes at holde i ligeså mange år mere.

Da traditionelle trævinduer er udført med enkelt lag glas, har de ikke en særlig god støj- og varmeisoleringssevne. Det har man afhjulpnet ved at forsyne dem på indersiden med forsatsvinduer eller koblede vinduesrammer med god støj- og varmeisoleringssevne.

Udvendig vedligeholdelse af trævinduer indebærer typisk et lag linolie hver 5. år (kræver ikke stillads) samt afskrabning og slibning efterfulgt af ny linoliemaling hver 10.-15. år (kræver stillads).

I takt med at byggestilen og teknologien har udviklet sig, er man begyndt at producere vinduer på nye måder. I dag kan man få vinduer i mange udgaver og kvaliteter - nogle er lavet præcis som traditionelle vinduer med ét lag glas og koblede rammer, andre har tykke energiruder og få detaljer - og så er der dem midt imellem, som har energiruder og en fin detaljering, der nærmer sig de oprindelige vinduers udseende. Træ er stadig det primære materiale i de fleste vinduer, da det isolerer godt og er rart at have indvendigt i sit hus. Men siden 1970'erne er man begyndt at lave vinduernes udvendige overflader af andre materialer som plastik og aluminium.

Træ/alu-vinduer er lavet med en kombination af aluminium og træ, hvor det vejrbestandige aluminium sidder yderst og den indvendige del af vinduet er af træ. Mellem aluminiumslaget og træet sidder et isolerende lag af syntetisk materiale, for at modvirke aluminiums dårlige isoleringssevne. Aluminium ruster ikke og skal ikke males, så træ/alu-vinduer har mindre vedligeholdelsesudgifter.

Anskaffelsesprisen er også højere for nye koblede vinduer med kitfals end for nye træ/alu-vinduer. Nye trævinduer med termoruder er billigst at anskaffe.

Men hvis man ser på vinduers totaløkonomi er det billigst at energirenovere sine oprindelige trævinduer, herefter kommer nye koblede trævinduer med kitfals, så nye trævinduer med termoruder og dyrest er træ/alu-vinduer. Se bilag "Hvad

koster et vindue? Totaløkonomisk valg af vinduer", udgivet af Center for Bygningsbevaring.

Den samlede miljøbelastning er også værd at tage med i valget af vinduer. Her er det renovering af oprindelige vinduer, som har lavest miljøbelastning og træ/alu-vinduer som belaster miljøet mest. Se bilag "Vinduers samlede miljøbelastning" udgivet af Center for Bygningsbevaring.

I sit visuelle udtryk adskiller træ/alu-vinduer sig fra traditionelle trævinduer på to punkter: De mangler detaljer og de mangler stoflighed. Oprindelige trævinduer har typisk bl.a. kitfals, hjørnebånd, tværpost med vandnæse i træ, udvendige stormkroge og i nogle tilfælde sprosser.

Træ/alu-vinduer har som udgangspunkt ikke disse detaljer, fordi der ikke er behov for dem. Nogle producenter af træ/alu-vinduer har udviklet vinduer med flere detaljer, f.eks. med en bøjning i aluminiumsoverfladen som ligner en kitfals. Men de opfylder ikke længere en funktion og kan give et falsk udtryk.

Træ/alu-vinduers udvendige overflade er lavet af lakeret aluminium som er et ensformigt glat materiale, der ikke ændrer sig særligt over tid. Mange producenter matlakerer i dag overfladen, for at det skal ligne træ mere, men det er stadig helt glat og mangler den stoflighed som træ har. På trævinduer kan man se træets årer og evt. penselstrøg i malingen - overfladen har et varmt og levende udtryk.

I oprindelige trævinduer slutter karm og ramme helt tæt, når vinduet er lukket. Pga. isoleringskrav udstyrer man træ/alu-vinduer med en gummiliste, så der ikke kan komme luft ind mellem karm og ramme og det medfører en lille afstand hele vejen rundt om vinduerammerne. Gummilisten bag sprækken er som regel sort, og det betyder at der rundt om hver vinduesramme er en kraftig mørk linje/skygge, som oprindelige trævinduer ikke har, og som nye trævinduer kun har i mindre omfang. Sidstnævnte er dog et mindre problem, på mørke træ/alu-vinduer hvor kontrasten mellem rammens farve og mellemrummets skygge er mindre.

Alt i alt har træ/alu-vinduer et skrabet, koldt udtryk, som ikke ældes på en smuk måde. De kan fungere godt i moderne bygninger, men udskiftning til træ/alu-vinduer i gamle bygninger, som oprindeligt har haft traditionelle vinduer, medfører altid mistede bevaringsværdier.

Den mest optimale løsning i forhold til både bevaring, indeklima, bæredygtighed og den langsigtede økonomi er, at istandsætte de oprindelige vinduer og isætte forsatsvinduer eller koblede rammer, for at opnå de energikrav der er til vinduer i dag. Hvis det ikke er en mulighed, er den mest optimale løsning at isætte nye koblede trævinduer.

Meget tyder på, at det også er en god forretning i forhold til ejendomsværdien at bevare oprindelige detaljer og bygningsdele. Realdania har for nylig lavet en undersøgelse, som viser, at værdien af bevaringsværdige ejendomme typisk er højere end værdien af ejendomme uden bevaringsværdier (se vedlagte publikation "Vores fælles skatkammer - bygningsarven er penge værd").

Lovgrundlag

Lokalplan og vinduespraksis

Ejendommen har en SAVE-værdi på 4 og er omfattet af lokalplan 108 som bl.a. har til formål "*at fastholde områdets nuværende karakter gennem udpegning af bevaringsværdige bygninger i etageboligområdet*" og i kap. 5.1 står at "*Til udvendige bygnings sider samt tagflader må ikke anvendes materialer, som efter kommunalbestyrelsens skøn virker skæmmende og som medfører generende reflekser. Bygningernes materialer, udformning, farver og øvrige ydre fremtræden skal være samstemmende med omgivelserne og områdets karakter, og skal godkendes af kommunalbestyrelsen.*" Det vil sige, at etablering af altaner på ejendomme i lokalplanområdet kræver en dispensation fra lokalplanen efter planlovens §19.

Den 12. august 2002 vedtog Teknik og Miljøudvalget et sæt retningslinjer for udskiftning af vinduer på ejendomme beliggende i områder med bevarende lokalplan. De sondrede ikke mellem gade- og gårdfacaden, og de tillod kun facadevis udskiftning af vinduer. Ved udskiftning af vinduer uden sprosser måtte der udskiftes til nye fabriksfremstillede trævinduer, der ligner de oprindelige i opdeling og udseende dog uden, at dette er gennemført ud i yderste detalje. Ved udskiftning af vinduer med sprosser måtte der udskiftes til trævinduer, der var fuldstændig identiske med de oprindelige i opdeling og udseende, gennemført ud i yderste detalje.

Den 14. november 2007 traf Naturklagenævnet i en konkret sag afgørelse om, at partiel udskiftning ikke kunne nægtes, da der ikke var hjemmel i lokalplanen herfor.

Den 12. november 2010 vedtog By- og Miljøudvalget en opdateret praksis, som fortsat er gældende og håndhæves. Her sondres mellem gade- og gårdfacade, og der er åbnet op for partiel udskiftning. Se praksis vedlagt som bilag.

Ejendommen Thorvaldsensvej 29 A-B / Bülowvej 26 har vinduer uden sprosser mod gaden, derfor gælder her, at der må foretages facadevis og partiel udskiftning til vinduer, der ligner de oprindelige/eksisterende fuldstændigt. Det vil i dette tilfælde sige trævinduer med enkelt lag glas, kitfals og hjørnebånd osv.

Praksis for vinduesudskiftning er indarbejdet i lokalplan 189 og 190, og fungerer som administrationsgrundlag i forbindelse med dispensationer fra alle andre lokalplaner og servituter med bevarende bestemmelser.

Bygningsreglement

Når eksisterende byggeri renoveres, stiller Bygningsreglement 2015 krav til de nye bygningsdeles isoleringsevner. Disse krav kan for vinduers vedkommende opfyldes, enten ved at isætte moderne vinduer med høj isoleringsevne eller nye traditionelle vinduer med koblede rammer med høj isoleringsevne. Gamle vinduer kan også energirenoveres så de opgraderes til nugældende isoleringskrav, ved at isætte forsatsvinduer eller koblede rammer med høj isoleringsevne.

Frederiksbergstrategi og arkitekturpolitik

Kommunalbestyrelsen har for nylig vedtaget strategier som har til formål at sikre Frederiksbergs identitet. I Frederiksbergstrategien 2016 står der at *"Frederiksberg er en del af Hovedstaden, men også helt sin egen - en by i byen. Karakterfulde, helstøbte bymiljøer af høj kvalitet er et særkende. Derfor spiller arkitektonisk kvalitet og bevaring af bygninger og kulturmiljøer en særlig rolle på Frederiksberg."* Der er fastsat et mål om at *"vi vil styrke og videreudvikle Frederiksbergs unikke identitet og særlige stemning"* ved at *"udvise omhu og respekt for Frederiksbergs egenart, kulturværdier og bymæssige kvaliteter, når vi i dialog med bygherrer og grundejere tilføjer nyt eller laver om i byen."* Denne overordnede målsætning er udfoldet flere steder i den netop vedtagne arkitekturpolitik for Frederiksberg Kommune. F.eks. i kapitel 1 om Frederiksbergs identitet: *"Et særkende er også en stor tradition og rig kultur omkring detaljering og materialevalg, som har skabt en by med stor oplevelsesrigdom og sandselighed, huse, pladser og træer med karakter og evne til at ældes smukt. Der er således nært slægtskab mellem den gode og holdbare arkitektur og den særlige identitet."*

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at der bør meddeles afslag til udskiftning af de oprindelige trævinduer til nye træ/alu-vinduer med den begrundelse, at de originale vinduer er en af ejendommens bærende bevaringsværdier. Vinduerne bør derfor fortsat bevares eller erstattes af nye vinduer, der ligner dem fuldstændigt. De ansøgte træ/alu-vinduer kan ikke erstatte de oprindelige vinduer uden at forringe ejendommens bevaringsværdi, da der er væsentlig visuel forskel på dem og ejendommens oprindelige trævinduer. Se bilag med fotos af eksisterende vinduer, det ønskede træ/alu-vindue samt eksempler på istandsatte oprindelige trævinduer og nye koblede vinduer.

Den gældende praksis for vinduesudskiftning fungerer generelt godt, men i forlængelse af arkitekturpolitikens mål om at fastholde byens kvalitet og identitet, vurderer forvaltningen, at der kan igangsættes en revision af vinduespraksis, som afspejler virkeligheden endnu bedre. F.eks. kunne vinduespraksis nuanceres, så der stilles højere krav om fortsat bevaring af oprindelige vinduer og til gengæld åbnes op for træ/alu-vinduer af høj kvalitet i ejendomme, hvor de oprindelige vinduer ikke længere findes.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
PBM/EFW

Bilag

Ansøgning

Fotoreferencer

Praksis for udskiftning af vinduer i områder med bevarende lokalplan

Referat af BMU møde den 15. november 2010

Baggrundsviden: Vores fælles skatkammer - bygningsarven er penge værd, udgivet af Realdania

Baggrundsviden: Energiforbedring af vinduer, udgivet af Kulturstyrelsen

Baggrundsviden: Vinduers samlede miljøbelastning

Baggrundsviden: 1:1-afprøvning af Raadvad-vinduet

Baggrundsviden: Hvad koster et vindue? Totaløkonomisk valg af vinduer, udgivet af Center for Bygningsbevaring

Baggrundsviden: Gode råd om vinduer fra Center for Bygningsbevaring

Punkt 85: Holger Danskes Vej 17 st. tidl. Roxy Kro - Konvertering fra erhverv til bolig

02.34.00-P19-371-17

Resume

Der er af to på hinanden følgende ejere af Holger Danskes Vej 17. st.th., ansøgt om tilladelse til at konvertere den eksisterende erhvervslejlighed til bolig. Begge ansøgninger har været forelagt By- og Miljøudvalget, som efter drøftelse begge gange har vedtaget ikke at meddele dispensation til det ansøgte. Ansøgerne har begge gange klaget til Planklagenævnet over afgørelsen og fået medhold. Derfor skal udvalget træffe afgørelse om, hvorvidt udvalget ønsker at nedlægge et forbud mod konvertering fra erhverv til bolig efter planlovens § 14. Hvis der nedlægges forbud efter planlovens § 14, skal der inden et år, udarbejdes en ny lokalplan.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse og anmodede om en nærmere vurdering af præcedens.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt der meddeles dispensation for parkeringskrav om en bilparkeringsplads på egen grund mod indbetaling til P-fonden,
2. hvorvidt der nedlægges et § 14-forbud efter planloven.

Sagsfremstilling

Der er i 2016 og 2017 af to på hinanden følgende ejere af erhvervslejligheden Holger Danskes Vej 17, st. th. den tidligere Roxy Kro, søgt om tilladelse til at konvertere lejligheden fra erhverv til bolig. Ejendommen er omfattet af lokalplan 189, hvor området ejendommen er beliggende i, er udlagt til boligformål. Den ansøgte anvendelsesændring er i overensstemmelse med lokalplanens formål. Forvaltningen vurderede, at sagen skulle forelægges By og Miljøudvalget, da der ikke var tilstrækkeligt opholdsareal, og at der ikke var mulighed for at etablere en parkeringsplads på egen grund.

Sagen blev den 11. januar 2016 forelagt By og Miljøudvalget, hvor det blev indstillet: *at der meddeles principiel tilladelse til at indrette en bolig på 114m², at der dispenseres fra kravet om opholdsareal svarende til 50% af boligen, at der dispenseres fra krav om anlæg af en parkeringsplads mod at der indbetales til parkeringsfonden i henhold til gælden takst, samt at beboelseslejligheden anvendes til helårsbeboelse.*

By- og Miljørådets bemærkning i sagen var, at bebyggelsens eksisterende opholdsareal bestod af 443 m² sydvendt gårdareal. Gårdens eksisterende indretning var allerede meget grøn med en mindre græsplæne, buske og træer samt en krog til udendørsophold, hvor der var placeret borde og bænke, samt et mindre areal umiddelbart op til ejendommen hvor der er afsat plads til affaldsbeholdere.

Det vurderes, at gårdarealet var tilfredsstillende indrettet, og da udearealerne havde den fornødne kvalitet, vil der ikke blive stillet krav til yderligere forbedring.

Da ejendommen ikke havde tilstrækkelige opholdsarealer betød det, at der ikke kunne etableres en parkeringsplads på ejendommen, hvorfor forvaltningen anbefalede, at blev givet dispensation til indbetaling til parkeringsfonden.

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at undersøge mulighederne for at fastholde publikumsorienteret anvendelse af stueetagen.

Der var et politisk ønske om at værne om byens udvikling for så vidt angår boligtilvækst og byfortætning i den eksisterende bygningsmasse, bl.a med bevarelse af de eksisterende småerhverv i boligområderne. Derfor blev By- og Miljøområdet bedt om at udarbejde forslag til principper for boligtilvækst og byfortætning på Frederiksberg. Forslag til principperne for boligtilvækst og fortætning blev sendt godkendt på By og Miljøudvalget møde den 13. juni 2016.

Ansøger oplyste efterfølgende, at det havde været forsøgt at sælge erhvervslejligheden som erhverv, men uden held, derfor fastholdt de deres ansøgning om tilladelse til at ændre stuelejligheden fra erhverv til bolig, og dermed ansøgning om dispensation fra krav om opholdsareal, samt ansøgning om dispensation fra krav om anlæg af en parkeringsplads mod, at der indbetales til parkeringsfonden.

Sagen blev behandlet på By- og Miljøudvalgets møde den 2. maj 2016, med de nye oplysninger.

By- og Miljøudvalget vedtog, at der ikke meddeltes tilladelse til anvendelsesændring fra erhverv til beboelse pga. manglende dispensation fra krav om opholdsareal.

By- og Miljøområdet meddelte efterfølgende den 4. maj 2016 afslag på det ansøgte, med den begrundelse, at der ikke der ikke kunne tilvejebringes tilstækkelig opholdsareal i forbindelse med etablering af en ny bolig, i henhold til lokalplanens afsnit 7.4, og at der kunne ikke dispenseres fra dette krav.

Ansøger påklagede den 10. maj 2016 afgørelsen til Planklagenævnet med det argument, at der jf. lokalplanens ordlyd i afsnit 7.4 ikke var tale om nybyggeri.

Frederiksberg Kommune svarede Planklagenævnet, at man har haft praksis for at sidestille anvendelsesændring fra erhverv til bolig med nybebyggelse.

Planklagenævnet gav ansøger medhold i klagen med den begrundelse, at kommunen ikke havde hjemmel til at afvise ansøgningen om konvertering, begrundet i manglende opholdsareal, da det i lokalplan 189 afsnit 7.4 ikke fremgår, at krav til opholdsareal gælder ved ændret anvendelse, men kun ved nybyggeri - og konvertering fra erhverv til bolig ikke er at sidestille med nybebyggelse. Dermed udløses der ikke krav om ekstra fri- og opholdsarealer.

Planklagenævnet ophævede derfor kommunens afgørelse, og hjemviste sagen til fornyet behandling.

By- og Miljøområdet informerede de nye ejere af Holger Danskes Vej 17, st.th. om Planklagenævnet afgørelse. Herefter indsendte den nye ejer en ny ansøgning om dispensation fra kravet om anlæggelse af en parkeringsplads på egen grund, mod indbetaling til P-fonden, i forbindelse med ansøgning om anvendelsesændring fra erhverv til bolig.

By- og Miljøområdet indstillede på møde den 19. juni 2017, på baggrund af den nye ansøgning, til By- og Miljøudvalget: *hvorvidt der kunne meddeles principiel tilladelse til at indrette en bolig på 114m², herunder dispensation for anlæg af en parkeringsplads på egen grund, mod indbetaling til parkeringsfonden.*

By- og Miljørådets vurdering i sagen var, at det var i overensstemmelse med lokalplanen at etablere bolig på Holger Danskes Vej 17 st.th, men i henhold til principperne om boligtilvækst/- fortætning havde Frederiksberg Kommune en målsætning om den blandede by - herunder at tilskynde til iværksætter og opstart af virksomheder. Begge dele kunne bl.a. fremmes ved at fastholde de eksisterende små og mellemstore erhverv i bybilledet. Derfor skulle der tales for en tilbageholdenhed med konvertering fra eksisterende erhverv til bolig. Den ønskede bolig ville medføre boligtilvækst og vil øge belastningen med hensyn til opholdsarealer og parkeringspladser. Nedlæggelse af lejligheden Holger Danskes Vej 17 st.th. ville derfor ikke ligge i forlængelse af kommunens målsætning om at værne om bylivet og den blandede by.

By- og Miljøområdet vurderede, at lokalplanens bestemmelse afsnit 4.2, vedrørende anlæg af en ny parkeringsplads beskrev, at dette krav også gjaldt ved ændret anvendelse, og derfor vurderede forvaltningen, at det ville være gyldig hjemmel til at kunne fastholde det tidligere afslag.

By- og Miljøudvalget vedtog efter drøftelse af de nye kriterier for boligtilvækst ikke at meddele principiel tilladelse til indretning af bolig, herunder dispensation for anlæg af en parkeringsplads på egen grund mod indbetaling til parkeringsfonden.

Den 30. august 2017 meddelte By- og Miljøområdet afslag på det ansøgte. Afslaget blev begrundet med, at den ønskede bolig på Holger Danskes Vej 17 st.th. medførte boligtilvækst, og By- og Miljøområdet vurderede, at en konvertering af den tidligere Roxy Kro til bolig, ville medføre øget pres på parkering i området, og blev ikke opvejet af tilstrækkelige ekstra kvaliteter eller forbedringer. Derfor var der ikke ønske om at meddele dispensation for anlæg af en parkeringsplads mod indbetaling til parkeringsfonden.

Afslaget blev påklaget til Planklagenævnet.

Planklagenævnet gav ansøger medhold i klagen. I forhold til ønsket om at forhindre etablering af nye boliger bemærkede Planklagenævnet, at dette kunne være et planmæssigt relevant hensyn, men lokalplanen indeholdt imidlertid ikke bestemmelser om, at etablering af nye boliger kun vil kunne ske, hvis bestemte betingelser opfyldes, f.eks. betingelse om at tilføre byen ekstra kvalitet eller forbedring. Etablering af en ny bolig var således umiddelbart tilladt og ville ikke kræve dispensation. Hvis kommunen ønskede at bruge lokalplanen til at forhindre etablering af nye boliger i området, måtte kommunen sikre, at dette finder udtryk i lokalplanen.

Planklagenævnet vurderede, at kommunen ikke havde foretaget den fornødne konkrete skønsmæssige vurdering ud fra saglige kriterier, og fandt at dette var en væsentlig retlig mangel, og at afgørelsen derfor var ugyldig.

Planklagenævnet ophævede den 23. januar 2018 afgørelsen af 30. august 2017 og hjemviste sagen til fornyet behandling i kommunen.

Lovgrundlag:

Ejendommen er omfattet af bevarende lokalplan 189, som udlægger området til boligformål. Af lokalplanen fremgår jf. § 4.2, at der ved ny bebyggelse eller ændret anvendelse af bebyggelse skal anlægges en parkeringsplads pr. bolig på egen grund.

Efter planlovens § 14 kan Kommunalbestyrelsen nedlægge forbud mod, at der retligt eller faktisk etableres forhold, som kan hindres ved en lokalplan. Forbuddet kan højst nedlægges for et år, og skal være begrundet i planlægningsmæssige hensyn. Forbuddet bortfalder, hvis kommunen ikke har offentliggjort et forslag til ny lokalplan inden udløbet af dette år.

Hvis By- og Miljøudvalget beslutter at nedlægge et forbud mod det ansøgte efter planlovens § 14, skal ansøger partshøres forud for varslingen af forbuddet jf. forvaltningslovens § 19.

By- og Miljøområdet vurdering

By- og Miljøområdet har taget Planklagenævnets afgørelser til efterretning og vurderer, at By- og Miljøudvalget ikke kan meddele fornyet afslag på dispensation med begrundelse i, at dispensationen vil medføre et øget pres på parkeringen i området.

Såfremt By- og Miljøudvalget ønsker at forhindre konvertering fra erhverv til bolig på ejendommen Holger Danskes Vej 17 st.th., kan dette alene ske ved at nedlægge et forbud efter planlovens § 14. En ny lokalplan kunne f.eks. gælde for et afgrænset område af Holger Danskes Vej og udlægge udvalgte stueetager udelukkende til erhverv. Alternativt kunne hele lokalplan 189 revideres med henblik på at udlægge udvalgte hjørner til udelukkende erhverv.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
PBM/CE

Bilag

Referat af By- og Miljøudvalgsmøde 19.06.2017

Afslag af 30.08.2017

Klage til Natur og Miljøklagenævnet

By og Miljøområdet svar på klage

Natur og Miljøklagenævnets afgørelse af 23.01.2018

Punkt 86: Startredegørelse for boliger ved Dirch Passers Allé 12

01.02.05-P16-17-17

Resume

By- og Miljøudvalget skal på baggrund af startredegørelsen tage stilling til igangsætning af udarbejdelsen af en ny lokalplan for et boligbyggeri ved området omkring KU.BE. En ny lokalplan skal erstatte den gældende lokalplan 177 med tillæg 1, da grundejeren anmoder om mulighed for at bygge senioregnede boliger for et specifikt byggefelt, der i dag er udlagt til erhverv.

Beslutning

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

1. at der udarbejdes ny lokalplan, der muliggør boliger for et ledigt byggefelt, som erstatning for lokalplan 177 med tillæg 1,
2. at den gældende lokalplans krav om det "Urbane Gardin" ikke videreføres i en ny lokalplan,
3. at der udarbejdes kommuneplantillæg, der tillader byggeri i op til 7 etager.

Et mindretal (Thyge Enevoldsen) stemte imod, idet Enhedslisten mener, at 7 etager er for meget, og at bebyggelsesprocenten i Flintholmområdet er for høj.

Et andet mindretal (Anja Camilla Jensen og Balder Mørk Andersen) tog forbehold.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller til By- og Miljøudvalget,

1. at der udarbejdes ny lokalplan, der muliggør boliger for et ledigt byggefelt, som erstatning for lokalplan 177 med tillæg 1,
2. at den gældende lokalplans krav om det "Urbane Gardin" ikke videreføres i en ny lokalplan,
3. at der udarbejdes kommuneplantillæg, der tillader byggeri i op til 7 etager.

By- og Miljøområdet indstiller til Kultur- og Fritidsudvalget, at startredegørelsen for lokalplan for boliger på Dirch Passers Allé 12 tages til orientering.

Sagsfremstilling

Byggefeltet ved Dirch Passers Allé 12 er udlagt til erhverv, men er stadig ubebygget. Grundejeren ønsker at opføre 48 boliger egnet til seniorsegmentet. Byggeriet vil færdiggøre området ved KU.BE, metrobanen og det store erhvervshus (tidligere KPMG) og skabe en fælles helhed for området.

Området er i dag omfattet af tillæg 1 til lokalplan 177 med en række anvendelser til kontor- og serviceerhverv, offentlige institutioner, kulturelle aktiviteter, forlystelser, idræts- og bevægelsesaktiviteter, parkeringskælder samt stiforbindelse, park og det 'Urbane Gardin'. En kommende lokalplan vil tilføje muligheden for også at bygge boliger i området. Kultur- og Fritidsudvalget bliver orienteret om denne sag, da den omhandler det 'Urbane Gardin'.

Projektområdet

Flintholmområdet mellem metroen, S-togsbanen, Solbjerg Have, og Finsensvej har siden 2001 været udpeget som byudviklingsområde. Det har undergået en omfattende forandring fra industri- og erhvervsområdet til i dag at være et velintegreret byområde på Frederiksberg med boliger, kontorerhverv, studerende samt butiks- og caféliv. Lokalplanområdet på hjørnet af Marguerite Vibys Plads og Dirch Passers Allé indbefatter i dag en aktivitetspark, Kultur- og Bevægelseshuset KU.BE samt et parkeringsanlæg. Den nyanlagte bypark er offentlig tilgængelig og fungerer samtidig som en vigtig forbindelse over metrobanen til den nye svømmehal og det større boligområde omkring Femte Juni Plads. Parken fremtræder som et kuperet grønt landskab med græs, beplantning og stier samt en lang række varierede udfoldelsesmuligheder for områdets og særligt KU.BEs brugere. Lokalplanområdet grænser op til Maguerite Vibys Plads og det større kontorkompleks (tidligere KPMG). På pladsen ligger den fredede bygning 'Målerhuset', som i dag fungerer som café. Mod sydvest ligger Dirch Passers Allé, der markeres af boligbyggeri i 6 etager. Længere mod nordvest ligger Flintholm Station, der er et regionalt infrastrukturelt knudepunkt med Metro-, S-togs- og buslinjer med adgang til storkøbenhavn. Buslinjen på Finsensvej forbinder til det centrale Frederiksberg.

Hovedgreb og arkitektur

Sigtet med den ændrede anvendelse er at tilføre området mellem metroen og Dirch Passers Allé, der er præget af erhvervsbyggeri, nogle attraktive boliger og derigennem styrke mangfoldigheden i området. Udover en anvendelsesændring, ønskes det rektangulære byggefeltet ændret til en L-form med bedre lysforhold for boligerne. Som konsekvens heraf forlænges facadens længde langs Dirch Passers Allé, hvilket bevirker, at adgangen til P-kælderen kan optages i bygningens volumen.

Med 7 etager og en forventet højde på op til 24 m mod Dirch Passers Allé er boligbyggeriet 1,7 m højere end det i lokalplan 177 muliggjorte erhvervshus på 5 etager. Mod Margeritte Vibys Plads er højden af arkitektoniske grunde hævet til 25 m. Solstudier viser, at skyggevirkningerne af boligbyggeriet er meget lig erhvervshuset. Dette skyldes den fordelagtige solorientering og en ændret grundform, der skyggemæssigt er mere optimal mod parken. Mod nabobyggerierne KU.BE og kontorhuset KPMG nedskalles boligbyggeriet i enderne samt i hjørnet mod Marguerite Vibys Plads, for at tilpasse sig områdets højder.

Boligbebyggelsen placeres i overgangen fra byhave til pladsrum og formidler denne overgang med begrønnede facader og altaner samt store beplantede tagterrasser og grønne sedumtage. Mod byhaven fremstår bygningen frodig med store karnapper. Murværket træder frem, og altanrum og taghaver skaber variation i facaden mod Dirch Passers Allé og Marguerite Vibys Plads.

Stueetagen mod Dirch Passers Allé udlægges, som i den gældende lokalplan, til detailhandel samt særlige publikumsorienterede service- og liberale erhverv, kulturelle aktiviteter, idræts- og bevægelsesaktiviteter og lignende, der kan fremme oplevelsen af et levende og varieret strøg.

Det Urbane Gardin

Det 'Urbane Gardin' var tænkt som en større sammenbinding af området med indbyggede åbninger og aktiviteter mellem bygningerne. Indenfor 'gardenet' skulle skabes et haverum med en mere intim karakter. Det 'Urbane Gardin' er en del af den gældende lokalplans formål og der kan derfor ikke dispenseres fra disse bestemmelser. En ændret anvendelse og et nyt projekt afstedkommer en ny situation, hvor det 'Urbane Gardin' er mindre vigtig for den samlede arkitektoniske idé. Der fokuseres nu mere på en åben og inviterende park med en tydelig forbindelse over metrobanen til den nye svømmehal, Magnetten med musikvelokaler, kampsportshaller og Grøndalen med motionsredskaber og skaterbane. Samlet er der skabt et sammenhængende kultur- og fritidsstrøg, hvor der er god synergi mellem de forskellige steder og aktører. Dette sammenhængende kultur- og fritidsstrøg ønskes fastholdt og understøttet.

Flere aktører har bidraget til projektet omkring KU.BE, parken og det 'Urbane Gardin'. Forvaltningen har fået tilsagn fra de pågældende aktører Lokale- og Anlægsfonden, Realdania, MT Højgaard om, at de er indstillet på ikke at videreføre kravet om det 'Urbane Gardin' i en ny lokalplan, men arbejde for at udvikle parken og den nordlige forbindelse med flere af de forskellige aktiviteter et 'Urbant Gardin' indeholdt. Når området har været i brug henover sommeren og man har dermed har en bedre forståelse af stedets brug, vil der i samarbejde med bl.a. Lokale- og Anlægsfonden kunne tages beslutning om, hvilke andre konkrete initiativer, der evt. kan igangsættes i området.

Trafik og parkering

Tilkørsel og parkering disponeres overordnet som i den gældende lokalplan 177 med tillæg 1 med biladgang til en kommende P-kælder via den eksisterende overkørsel på Dirch Passers Allé. Den eksisterende bilparkering er integreret i byparkens landskab og indeholder 22 P-pladser tilknyttet KU.BE og 13 P-pladser til kontorbygningen vest for grunden. Der skal etableres 1 bilparkeringsplads pr. bolig, som alle etableres under den nye bygning. Cykelparkering etableres delvist i kælder og på terræn tæt ved indgangspartier, og der stilles krav om 2 cykelparkeringspladser pr. bolig.

Opholdsarealer

Boligbebyggelsen kommer med sin placering i Byhaven til at have en væsentlig tilknytning til parken. En privat kantzone med terrasser til beboerne etableres som en tydelig overgang til den offentlige byhave. Parkdesignet videreføres i høj kvalitet og med samme landskabarkitekt. Samtidig kobles bolibebyggelsen til KU.BE, via den åbne og udadvendte stueetager. Opholdskravet er min. 50 pct. af etagemeterarealet for boliger.

Kommuneplan 2017

Projektområdet er i Kommuneplan 2017 udlagt til blandede byfunktioner herunder etageboligbebyggelse med en maksimal bebyggelsesprocent på 150 og maksimalt 6 etager. Projektets anvendelse og bebyggelsesprocent på 140 er dermed i overensstemmelse med kommuneplanen, men da projektet er på op til 7 etager, skal der udarbejdes et kommuneplantillæg, der muliggør 7 etager.

Udbygningsaftale

Bygherre ønsker, at indgå en udbygningsaftale, hvor bygherre finansierer en forskønnelse og begrønning af Marguerite Vibys Plads. En mere detaljeret aftale vil blive forelagt sammen med et kommende lokalplanforslag.

Politisk behandling

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

Bæredygtighed

Bygherre har tilkendegivet at bygge på bæredygtige løsninger ved eksempelvis at overholde BR2020 eller ved DGNB-certificering, og er blevet opfordret til at have fokus på CO2 neutralitet.

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at et anvendelsesskift fra erhverv til bolig understøtter en blandet by og kan bidrage med mere liv til Flintholmområdet og til Marguerite Vibys Plads. Publikumsorienterede aktiviteter i stueetagen vil styrke byrummet og sammenhængen med KU.BE, ligesom nye beboere kan blive en aktiv del af de omgivende byrum. Med boliger kommer en større mangfoldighed af funktioner i spil, langs østsiden af Dirch Passers Allé, der i dag er præget af erhvervsbyggeri. Det vurderes endvidere, at højden for nærværende etageboligprojekt med 7 etager og nedskalering mod Kube og KPMG katorbygningen overordnet tilpasser sig områdets sammensatte karakter med bygninger i varierende højder.

Forvaltningen vurderer, at nærværende boligprojekt bidrager til bred social og aldersmæssig appel, der inspirerer til en sund og aktiv livsstil for seniorsegmentet bl.a. på grund af projektets disponering og nærheden til KU.BE, hvor man har samlet sundhed, bevægelse, kunst og kultur under samme tag.

Det vurderes endvidere, at et ændret byggefelt langs Dirch Passers Allé bedre kan optage en nedkørsel til P-kælderen i bygningens volumen og dermed vil forbedre byrummet på trods af en forlænget facadelængde mod Dirch Passers Allé. Forvaltningen vurderer, at en åben og inviterende byhave giver en mere synlig forbindelse over metrobanen og understøtter et sammenhængende kultur- og fritidsstrøg på tværs af metrobanen. Det er derfor By- og Miljøområdets vurdering, at Det Urbane Gardin bør erstattes af andre lignende aktiviteter i en ny lokalplan.

Forvaltningen vurderer samlet, at en anvendelsesændring fra erhverv til senioregnede boliger naturligt kan indeholdes i Flintholmområdet og vil have en positiv effekt på området som helhed, og at parkområdet samlet set kan få en inviterende og åben karakter uden det 'Urbane Gardin'.

Økonomi

Der er på budgettet afsat 6,2 mio. kr. i 2021 til det urbane gardin, som såfremt det besluttes at udarbejde en ny lokalplan, hvor det Urbane Gardin bortfalder, kan omdisponeres til andre initiativer.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget.

JD/MTJ

Bilag

Startredegørelse_28022018

LP 177 med Tillæg 1

Punkt 87: Ansøgning om udeservering på pladsen ved Nordre Fasanvej 94

05.14.08-G01-29-18

Resume

By- og Miljøområdet har på ny modtaget en ansøgning om udeservering på pladsen ved Nordre Fasanvej 94, som er stort set identisk med en ansøgning om samme i 2016. Dengang gav udvalget en tidsbegrænset tilladelse til udeservering på pladsen, men ansøgeren tog ikke udeserveringstilladelsen i brug. Udvalget skal tage stilling til det ansøgte.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at give tilladelse til udeservering med dertilhørende salgsvogn på pladsen ved Nordre Fasanvej 94, idet udvalget pegede på billede 1 som udgangspunkt for tilladelse af salgsvogn.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at der gives tilladelse til udeservering med dertilhørende salgsvogn på pladsen ved Nordre Fasanvej 94.

Sagsfremstilling

På pladsen ved hjørnet af Nordre Fasanvej og Godthåbsvej har der ikke tidligere været udeservering, og pladsen fremstår i dag bar med tre træer omkranset af en gul mur. Forvaltningen har på ny modtaget en ansøgning fra værtshuset Vintønden på Godthåbsvej 71, der ønsker at have udeservering på pladsen med adressen Nordre Fasanvej 94. Vintønden søgte i 2016 på samme vis om tilladelse. På sit møde den 19. september 2016 besluttede udvalget, at der kunne gives tilladelse til udeservering på pladsen i ét år. Herefter skulle der foretages en evaluering. Vintønden valgte imidlertid ikke at tage tilladelsen i brug i 2017.

I lighed med sagsfremstillingen i 2016 (se bilag 1) indstilles det, at der gives udeserveringstilladelse med tidsbegrænsning på én udeserveringssæson og med efterfølgende evaluering af ordningen.

Det er forvaltningens vurdering, at der kan stå 20 borde med hver to stole samt et par parasoller og én salgsvogn i den sydlige ende af pladsen, hvor den er bredest (se bilag 2 med kort og billede). Ansøger har vedlagt tre bud på salgsvogne på pladsen (se bilag 3). Forvaltningen anbefaler salgsvogn nr. 1, da den passer bedst ind på pladsen og lettest kan flyttes igen. Hvis udvalget beslutter at give tilladelse til udeservering på pladsen, vil det inkludere tilladelse til salgsvognen.

I en eventuel udeserveringstilladelse vil et vilkår lyde, at møbler såvel som salgsvogn skal fjernes om vinteren for at give mulighed for andre aktiviteter. På samme måde vil et vilkår være, at tilladelsesindehaveren skal renholde og holde belægningen ukrudtsfri på det areal, der stilles til rådighed samt det omkringskransende areal.

By- og Miljøområdets vurdering:

By- og Miljøområdet vurderer, at udeservering vil bidrage med liv på pladsen, samt at en salgsvogn vil gøre udeservering lettere for Vintønden, da værtshuset er placeret lidt væk fra udeserveringsarealet.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
SV/SHL

Bilag

Bilag 1. Referat fra BMU den 19. september 2016

Bilag 2. Kort og billede af pladsen

Bilag 3. Billeder af salgsvogne

Punkt 88: Ansøgning om udeservering på Frederiksberg Allé 58

05.14.08-G01-37-18

Resume

By- og Miljøområdet har, som følge af et ejerskifte, modtaget en udeserveringsansøgning fra Restaurant Promenaden på Frederiksberg Allé 58. Det ansøgte udeserveringsareal har samme udbredelse som det, den tidligere ejer rådede over, men arealet er større end normal praksis. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om der kan gives tilladelse til det ansøgte eller til det alternative vedlagte forslag til udeservering.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at give en tidsbegrænset tilladelse på 3 år til det ansøgte til udeservering foran Restaurant Promenaden på Frederiksberg Allé 58, idet ordningen herefter evalueres.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt der kan gives tilladelse til det ansøgte eller det alternative forslag til udeservering foran Restaurant Promenaden på Frederiksberg Allé 58.

Sagsfremstilling

By- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om udeservering foran Restaurant Promenaden på Frederiksberg Allé 58. Restauranten har fået nye ejere, og da tilladelsen følger ejeren, skal den nye ejer ansøge om en udeserveringstilladelse på ny.

I udgangspunktet har forvaltningen bemyndigelse til at træffe beslutning om udeserveringstilladelser, men som følge af udeserveringsarealets omfang, som ansøger ønsker, forelægges sagen til udvalgets beslutning.

Hidtil har forvaltningens praksis på udeserveringsområdet været, at der er blevet givet tilladelse til udeservering langs facaden - og på Frederiksberg Allé også på promenadefortovet og i lokalbanen i facadebredden, således at der typisk rådes over to bilparkeringspladser.

Det ansøgte udeserveringsareal (se bilag 1) ligner det, som den tidligere ejer rådede over. Den hidtidige udeserveringen går imidlertid ud over facadebredden og dermed den normale praksis for udeserveringstilladelser. Det betyder også, at der hidtidigt er inddraget tre bilparkeringspladser til udeserveringsområde. Af andre restauranter og caféer på Frederiksberg Allé med udeservering i lokalbanens bilparkeringsareal kan nævnes Frederik VI, som råder over to bilparkeringspladser, mens Den go'e kaffebar råder over én bilparkeringsplads. Derfor har forvaltningen udarbejdet et forslag, som indskrænker udeserveringsarealet i forhold til ansøgningen, og som ligner praksis for udeserveringstilladelser andre steder. Det alternative forslag lægger således op til en tilladelse til udeservering langs facaden og på promenadefortovet i facadebredden samt inddragelse af to bilparkeringspladser i lokalbanen (se alternativt forslag i bilag 2).

Det indstilles, at udvalget træffer beslutning om, hvorvidt der skal gives tilladelse til det ansøgte eller alternativt, at der gives tilladelse til udeservering langs facaden, på promenadefortovet og i lokalbanen med inddragelse af to bilparkeringspladser.

By- og Miljøområdets vurdering:

By- og Miljøområdet vurderer, at der med den snarlige indvielse af metrostationen på Frederiksberg Allé vil blive mere efterspørgsel på udeserveringsareal på alléen. Man skal derfor være opmærksom på, hvor mange bilparkeringspladser, der ønskes inddraget til formålet i området, hvor der er pres på bilparkeringen. Der vil kunne opstå en præcedensvirkning ved beslutning om at anvende lokalbanen til udeserveringsformål, hvorved andre ansøgere om udeservering på alléen kan have berettigede forventninger om at opnå samme råderet. Over for dette står, at Promenaden har en særlig placering på solsiden skråt over for den nye metrostation, og hidtil har haft et større udeserveringsareal, som ønskes fastholdt.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget

SV/SHP

Bilag

Bilag 1. Ansøgning om udeservering på Frederiksberg Allé 58

Bilag 2. Alternativt forslag. Udeservering på Frederiksberg Allé 58

Punkt 89: Opgørelse af nye bilparkeringspladser i forbindelse med etableringen af 200 nye bilparkeringspladser i 2018

05.09.00-G01-37-17

Resume

Efter anmodning fra Kommunalbestyrelsen har By- og Miljøområdet udarbejdet en sag, der redegør for de generelle principper for, hvordan der holdes regnskab med bilparkeringspladser.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om opgørelse af nye bilparkeringspladser i forbindelse med etablering af 200 nye bilparkeringspladser til efterretning.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at orientering om opgørelse af nye bilparkeringspladser i forbindelse med etablering af 200 nye bilparkeringspladser tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har anmodet om, at By- og Miljøudvalget får forelagt en sag om de generelle principper for, hvordan der holdes regnskab med bilparkeringspladser, herunder hvordan pladser, der tidligere har været nedlagt og nu genetableres, indgår. Dette særligt på baggrund af projektet med etablering af 200 bilparkeringspladser i 2018.

Generelle principper

I forvaltningens opgørelse af nye bilparkeringspladser indgår følgende 2 hovedelementer:

- Nyoprettede bilparkeringspladser
Nye bilparkeringspladser opgøres som antallet af eksisterende lovlige bilparkeringspladser i forhold til antallet af fremtidige lovlige bilparkeringspladser. Begge dele vil normalt fremgå af detailprojektet for et konkret projekt.
- Genetablerede bilparkeringspladser
Bilparkeringspladser, der i en periode har været nedlagt, tælles med i antallet af nye bilparkeringspladser, såfremt de har været ude af drift i en for trafikanter og nærved boende borgere "betydelig periode". Disse pladser tæller også negativt i regnskabet ved nedlæggelsen.

Som en "betydelig periode" har forvaltningen valgt at anvende 1 år. Fjernelse af bilparkeringspladser i 1 år og mere vil oftest medføre at de nærved boende borgere ikke længere opfatter bilparkeringspladsen som en mulighed når de afsøger lokalområdet for ledige bilparkeringspladser. Det følger f.eks. heraf, at bilparkeringspladser, der midlertidigt fjernes og genetableres inden for ét kalenderår ikke medregnes som nye bilparkeringspladser.

Særligt for 2018

Alle nye bilparkeringspladser, der etableres i 2018 tælles med i forhold til at realisere målet om at etablere 200 bilparkeringspladser. Således bliver både bilparkeringspladser etableret i forbindelse med andre projekter - f.eks. skybrudsprojekter - medregnet, ligesom bilparkeringspladser, der tidligere har været nedlagt og nu nyetableres medregnes.

Særligt for de 34 bilparkeringspladser, der oprettes ved Aksel Møllers Have (metroprojekt) skal bemærkes, at der er tale om genetablering af pladser der, når de bliver genetableret, har været ude af drift i en periode på ca. 7 år. Ved nedlæggelsen medgik disse pladser negativt i opgørelsen af bilparkeringspladser.

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet har de senere år anvendt ovenstående metode i forbindelse bilparkeringspladsregnskabet, hvorfor det vurderes, at det er naturligt, at der fortsættes med denne metode.

Økonomi

Ingen.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
JBS/BR

Punkt 90: Lukket

01.11.20-P20-6-17