

REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 21-01-2019

Mødedato Mandag d. 21. januar 2019 kl. 19:45

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| Meddelelser..... | 3 |
| Orientering om udskydelse af Skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø..... | 5 |
| Orientering om afslag fra politiet på ansøgning om tilladelse til højresving for rødt..... | 7 |
| Orientering om indkøbsanalyse og transportvaner..... | 9 |
| Forlængelse af Affalds- og Ressourceplan 2014-2018..... | 11 |
| Evaluering af forsøg vedr. plast og metal samt omlægninger af affaldsindsamlingen..... | 13 |
| Status for arbejdet med Smart City nov 2018..... | 15 |
| Vejnavne – retningslinjer for navngivning og konkrete navneforslag..... | 19 |
| Godkendelse af projekt Urban 13 under Buen..... | 22 |
| Ansøgning om nedlæggelse af mindesten på Frederiksberg..... | 24 |
| Høring lovudkast. Miljøzoner - tunge køretøjer og varebiler..... | 26 |
| Orientering om muligheden for at stille krav om billig husleje for studieboliger mv..... | 29 |
| Startredegørelse for byudvikling Værnedamsvej 13A & 13B samt Frederiksberg Allé 22A..... | 30 |

Punkt 32: Meddelelser

00.22.04-P35-8-18

Sagsfremstilling

a. Besigtigelse

Besigtigelse af Kochsvej 7 – Altaner mod gadeside - foreslås berammet mandag den 28. januar 2019 kl. 8.15. Sagen behandles på udvalgsrådet den 4. februar 2019.

b. Praksis/mulighed for prioritering af strækninger med støjproblemer ved udlægning af nyt slidlag

I forbindelse med udvalgets behandling af sag om Disponering af pulje til slidlag 2019 den 19. november 2018 bad udvalget om et meddelelsepunkt om praksis/mulighed for prioritering af strækninger med støjproblemer (prioritering ved strækninger med ens vedligeholdelsesbehov/tilstand).

Det er særligt trafikveje, hvor der er udfordringer med trafikstøj, derfor er det også i Trafik- og Miljøhandlingsplanen fastlagt, at der skal lægges støjreduceret asfalt på alle trafikveje inden 2018.

Alle trafikveje har fået støjreduceret asfalt på nær:

- Nylandsvej (mellem Femte Juni Plads og rundkørslen) – udskudt grundet klimaprojekt
- Roskildevej (mellem Sønder Fasanvej og Zoologisk Have) – udskudt grundet planer om nyt parkeringshus ved Zoologisk Have, og trafikoplægninger i den forbindelse
- Frederiksberg Allé (mellem Allégade og kommunegrænsen) – hvilket er udskudt grundet kommende helhedsprojekt, herunder
- H.C. Ørstedes Vej (mellem Rosenørns Allé og kommunegrænsen) – udskudt grundet stort privat byggeprojekt
- Bülowvej (mellem Rolighedsvej og Thorvaldsensvej) – udskudt grundet klimaprojekt

I 2019 vil der blive lagt støjreducerende asfalt på både Nylandsvej og Bülowvej. Der forventes, at der udlægges støjreduceret asfalt på H.C. Ørstedes Vej i 2020.

Det bemærkes i øvrigt, at støjreducerende asfalt har bedst effekt ved hastigheder over 50 km/t.

Der bliver derfor ikke udlagt støjreduceret asfalt på lokaleveje blandt andet på grund af lav hastighed på disse veje, hvor denne type asfalt ikke vil give en effektiv støjreduktion. Beboerne vil med en traditionel asfalt på boligvejen opleve en støjreduktion alligevel, idet en nyudlagt traditionel asfalt også vil have en markant støjreduktion. Samtidig holder en ny traditionel asfalt længere end en støjreducerende asfalt, som har et større hulrum. Både en traditionel og en støjreducerende asfalt vil med tiden miste deres støjreducerende effekt dels på grund af slitage og udfyldning af hulrum i den støjreducerende asfalt.

c. Afsagt dom i sag om brugsret til ejendommens parkeringspladser

Forvaltningen har fra beboer Allan Astrup ”Søfronten” på Sveasvej modtaget afsagt dom af 8. januar 2019 fra Østre Landsret i sag om brugsret til ejendommens parkeringspladser.

Retten giver Allan Astrup Jensen medhold i, at han som led i lejeforholdet har vederlagsfri brugsret til ejendommens parkeringspladser, og at denne brugsret ikke særskilt kan bringes til ophør.

Dommen giver ikke anledning til ændringer i Frederiksberg Kommunes praksis, som beskrevet i dagsordenspunkt 209 fra By- og Miljøudvalgets møde 4. juni 2018.

d. Øget fokus på skraldemændens arbejdsmiljø

Forvaltningen kan bede grundejeren om at køre affaldsbeholderne frem til skel, når de skal tømmes.

Når skraldemændene skal ind på en matrikel og hente affaldsbeholderne, stiller vi krav til adgangsvej (ruten han går) og standpladsen (hvor beholderen står), for at mindske risici for arbejdsulykker. Flere skraldemænd har igennem en årrække set igennem fingrene med reglerne.

Vi oplever derfor en stigende utilfredshed fra grundejeren, når vi håndhæver reglerne.

Fremover ændrer vi praksis for at sikre skraldemændens arbejdsmiljø:

- Fra den dato, vi konstaterer, at forholdene ikke opfylder kravene, skal grundejeren stille affaldsbeholderne frem til skel, når de skal tømmes.
- Grundejeren vil stadig få hentet sit affald, men kun fra skel fx fra vej eller fortov.

Tidligere har grundejeren fået 30 dage til at bringe forholdene i orden med øget risiko for skraldemanden. Med den nye praksis kan skraldemanden arbejde sikkert, indtil grundejeren har mulighed for at bringe forholdene i orden. Reglen er beskrevet i Regulativ for husholdningsaffald i Frederiksberg Kommune, §7 stk. 3 og på hjemmesiden www.frederiksberg.dk/affald.

e. Klatreskov i Søndermarken

I forbindelse med nedlæggelse af en klatrebane på Carlsberggrunden i 2017 har Frederiksberg Kommune overfor Slots- og Kulturstyrelsen anbefalet, at der kunne etableres en klatrebane i Søndermarken, hvilket ville falde i god tråd med konceptet 'Liv&Lys i Søndermarken'. Efter nærmere drøftelse af betingelserne for et klatrebaneprojekt har Styrelsen fulgt opfordringen, og et projektforslaget blev, på baggrund af den gældende fredning af Søndermarken, sendt til godkendelse i Fredningsnævnet.

Fredningsnævnet for København har primo 2018 givet dispensation til udførelse af klatrebanen som ansøgt, men sagen blev efterfølgende indklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet af Danmarks Naturfredningsforening. Nu har Miljø- og Fødevareklagenævnet, den 15. januar 2019, truffet afgørelse om klatreskoven, idet nævnet har støttet Fredningsnævnets vurdering af, at klatreskovaktiviteten ikke vil være i strid med den eksisterende fredningens formål.

Slots- og Kulturstyrelsen har nu til hensigt at udbyde projektet, så der i en tre-fem årig forsøgsperiode kan etableres klatreskov Søndermarken.

f. Grøn gavl ved Ågade

På gavlen til ejendommen Mariendalsvej 2 ved Ågade, er der på baggrund af beslutning i By- og Miljøudvalget, etableret en 'lodret have', der foruden det æstetiske tilskud til byrummet, har mange fordele for klimaet og miljøet generelt: Klimaskærm for beboerne (varme/kulde/lyd), skybrudssikring, biodiversitet, CO2 reduktion mv.

Frederiksberg Kommune har finansieret etablering af plantevæggen, men selve driften af plantevæggen, der vandes med tagvand, finansieres af reklamefirmaet Citrusmedia via en reklameflade på væggen.

Firmaet Citrusmedia har nu tilbudt, at Frederiksberg Kommune frit kan have et "Velkommen til Frederiksberg"-banner hængende på reklamefladen når/hvis der er pauser imellem den almindelige udlejning af fladen. Ågade / Falkoner Allé er en af de større indfaldsveje til Frederiksberg, og forvaltningen har, til orientering, iværksat denne mulighed.

Punkt 33: Orientering om udskydelse af Skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø

01.00.00-G01-5-17

Resume

I samarbejde med Københavns Kommune indstiller By-, Kultur- og Miljøområdet, at processen om det videre forløb for Skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø koordineres med analyserne om nedrivning af Bispeengbuen. Der er en tæt sammenhæng mellem de to projekter, hvorfor der er behov for, at beslutningen om det videre forløb for Skt. Jørgens Sø afventer resultaterne for analyserne for Bispeengbuen.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at beslutningen om Skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø afventer resultaterne for de igangværende analyser af Bispeengbuen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at beslutningen om Skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø afventer resultaterne for de igangværende analyser af Bispeengbuen

Sagsfremstilling

I 2013 besluttede kommunalbestyrelsen at undersøge mulighederne for at bruge Skt. Jørgens Sø og tilstødende områder i skybrudssikringen af byen. Dette skete i forbindelse med vedtagelsen af skybrudskonkretiseringsplanen for Ladegårds Å, Frederiksberg Øst og Vesterbro.

Beslutningen er blevet udmøntet i en forundersøgelse, som blev igangsat sammen med Københavns Kommune i 2017. Arbejdet er udført af en række tværgående faggrupper, som blandt andet har udfoldet de byrums- og bylivsmæssige forhold, myndighedsprocesser og –bindinger samt de hydrauliske forudsætninger. Der har i forbindelse med forundersøgelsen været afholdt en inddragelsesproces i august 2018, hvor forvaltningerne i de to kommuner har været i dialog med naboer og besøgende. Derudover har der været en tæt dialog med revurderingsanalysen af den planlagte tunnel under Åboulevarden.

Sideløbende med forundersøgelsen for Skt. Jørgens Sø har der været et politisk ønske fra begge kommuner om at undersøge mulighederne for at fjerne Bispeengbuen. Der er igangsat to analyser, nedrivningsanalysen og skybrudsanalysen, som skal se på blandt andet finansieringsmulighederne og skybrudspotentialerne. Skybrudsanalysen er nærmere beskrevet i orienteringssag fra den 14. januar 2019.

Sammenhæng med Bispeengbuen

Økonomisk kan en eventuel beslutning om vandhåndtering på området ved en fjernelse af Bispeengbuen have konsekvenser for nedstrømsprojekter og de projekter, som leder skybrudsvand hertil. Beslutningen om Skt. Jørgens Sø beror på forudsætningen om, at 37.000 m³ vand fra Bispeengbuen og oplandet hertil ledes til søen. Det svarer til over halvdelen af det samlede skybrudsvolume i Skt. Jørgens Sø. Hvis der kan tilbageholdes skybrudsvand ved Bispeengbuen i fremtiden, så kan det reducere den økonomiske rammeforudsætning for Skt. Jørgens Sø eller have konsekvenser for de mindre forsinkelsesprojekter langs Åboulevarden. Derfor er det nødvendigt at koordinere undersøgelserne af Skt. Jørgens Sø og Bispeengbuen.

Koordinering med analyserne for Bispeengbuen

For at belyse, hvilken indvirkning en potentiel skybrudshåndtering ved Bispeengbuen har på Skt. Jørgens Sø, anbefaler By-, Kultur- og Miljøområdet at koordinere de to processer.

Analysen om mulighederne for at fjerne Bispeengbuen er igangsat og forventes at ligge klar i første halvdel af 2019. I dette arbejde indgår en opstilling af forskellige scenarier for, hvor meget skybrudsvand, der forventes at kunne blive håndteret. Mængden afhænger dog af, hvilke arealønsker, der er til de nye områder. Hvor stor et bebyggelsesomfang ønskes der og hvilke funktioner skal de omkringliggende områder have, har direkte betydning for, hvor meget skybrudsvand, der kan håndteres i området.

Spildevandstekniske alternativer

Der har været et udbredt ønske under inddragelsesfasen i Skt. Jørgens Sø Skybrudsprojektet om at undersøge underjordiske alternativer. Traditionelle underjordiske projekter blev fravalgt i 2013 med den politiske beslutning om at undersøge muligheder på overfladen. Overfladeløsningerne er attraktive, da de i de fleste tilfælde er mindre omkostningstunge end traditionelle løsninger og de kan give mulighed for at tilføre mere til byrummet. By-, Kultur- og Miljøområdet ønsker at imødekomme behovet for at undersøge mulighederne for en underjordisk løsning. By-, Kultur- og

Miljøudvalget og Københavns Kommune ønsker at igangsætte en kvalificering af de spildevandstekniske alternativer sammen med de to forsyningsselskaber. Resultaterne af dette arbejde forelægges samtidig med den kommende beslutningssag om Skt. Jørgens Sø.

Konsekvenser for implementeringsfristen

Bispeengbuen og Skt. Jørgens Sø udgør centrale elementer i hovedvandvejen i skybrudsoplandet. De mindre skybrudsprojekter, som skal lede skybrudsvand hertil, kan først realiseres, når hovedvandvejen er taget i brug. Da der er besluttet en tidsfrist på 20 år gældende fra 2016 på implementering af samtlige skybrudsprojekter, vurderer By-, Kultur- og Miljøområdet, at konsekvensen af at vente med beslutningen om Skt. Jørgens Sø er, at der bliver kortere tid til at udføre de resterende skybrudsprojekter.

Det videre forløb

Den fælles nedrivningsanalyse af Bispeengbuen pågår og forventes færdig i første halvdel af 2019. I den efterfølgende politiske drøftelse af denne, vil der være et oplæg til, hvordan beslutningsprocessen vedrørende Skt. Jørgens Sø forventes udfoldet. Skybrudsanalysen for Bispeengbuen kører parallelt i to trin. Første trin kører samtidig med nedrivningsanalysen og skal samle op på allerede udførte analyser. Andet trin skal udfolde skybrudspotentialerne, hvis det er ønskeligt at gå videre efter, at resultaterne for nedrivningsanalysen foreligger.

Sideløbende med analyserne af Bispeengbuen igangsættes konsekvensberegninger for blandt andet de økonomiske rammer for Skt. Jørgens Sø. Det skal belyses, hvilke konsekvenser en øget tilbageholdelse af skybrudsvand ved Bispeengbuen kan få. Endvidere undersøges det om de opstillede scenarier på Skt. Jørgens Sø kan nuanceres, så de kan imødekomme forundersøgelsens kortlagte ønsker og behov.

By-, Kultur- og Miljøforvaltningen forventer at kunne forelægge beslutningssagen om Skt. Jørgens Sø inden udgangen af 2019 med forbehold for, hvad udfaldet af analyserne af Bispeengbuen bliver.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det vil være hensigtsmæssigt at koordinere Skybrudsprojektet Skt. Jørgens Sø med analyserne vedrørende Bispeengbuen. På den måde skabes der et bredere beslutningsgrundlag. Endvidere vil en belysning af de spildevandstekniske alternativer og en nuancering af de opstillede scenarier for Skt. Jørgens Sø bidrage til et styrket beslutningsgrundlag.

Økonomi

Nærværende beslutning har for nuværende ingen budgetmæssige konsekvenser

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
ML/JDH

Punkt 34: Orientering om afslag fra politiet på ansøgning om tilladelse til højresving for rødt

05.00.05-G01-8-16

Resume

Frederiksberg Kommune har ansøgt politiet om tilladelse til, at cyklister kan undtages for rødt ved højresving i 16 udvalgte kryds. Politiet har meddelt afslag på det ansøgte. Udvalget gives en orientering om såvel den fremsendte ansøgning som det meddelte afslag, samt en anbefaling om det eventuelle videre tiltag i sagen.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om politiets afslag på ansøgning om tilladelse til cyklisters højresving for rødt i udvalgte kryds til efterretning.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om politiets afslag på ansøgning om tilladelse til cyklisters højresving for rødt i udvalgte kryds tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Forvaltningen ansøgte ved brev af 28. marts 2018 Københavns Politi om tilladelse til, at der blev givet tilladelse til, at cyklister kunne foretage højresving for rødt, i en række udvalgte kryds. For alle kryds, der indgik i ansøgningen gjaldt, at forudsætningerne, som er opstillet i vejreglerne, var opfyldt.

Det handler om følgende forhold:

- Der skal være cykelsti op mod krydset og ligeledes i den retning, der svinges ind på.
- Bredden på cykelstien skal være tilstrækkelig til, at der kan opdeles i en ligeud- og en højresvingsbane, minimum 1,85 m, og der skal være en afstand på minimum 30 cm til en fast genstand, for eksempel en signalstander.
- Krydset skal være tilpas simpelt, så der ikke er for mange potentielle konfliktsituationer og hastighedsniveauet skal være lavt.
- Hvis der er mange krydsende fodgængere, bør der ikke gives tilladelse til højresving for rødt.

Politiet svarede i første omgang tilbage den 25. april 2018, at ansøgningen ikke kunne behandles endeligt, før der lå detailplaner for hvert enkelt sted, der var ansøgt om. På baggrund heraf blev der udarbejdet detailplaner for samtlige kryds, der indgik i ansøgningen, og ansøgningen fremsendt påny den 19. november 2018.

Ved brev af 29.11.2018 har Københavns Politi meldt tilbage, at ansøgningen ikke kan imødekommes. Afslaget er vedlagt som bilag.

Politiets hovedargumenter for ikke at ville give tilladelse er:

- De udvalgte vejkryds til forsøget er store og stærkt befærdede offentlige veje, hvorfor sådanne undtagelser ved lysregulerede vejkryds efter Københavns Politis opfattelse vil være egnede til at skabe unødige faremomenter, ikke kun hos fodgængere, der befinder sig i et fodgængerfelt på tværs af cyklisters og knallertkøreres færdselsretning, men også for cyklisterne og knallertkørerne selv.
- Det er politiets bekymring, at fodgængere helt lovligt vil kunne betræde kørebane og cykelsti for grønt lys i fodgængerfelter, selv om cykler og knallerter på tværs af fodgængerfeltet ikke tilsvarende har stop for rødt lys og dermed af sikkerhedsmæssige grunde SKAL stoppe før det fodgængerfelt, i hvilket der kan befinde sig fodgængere, enten i selve fodgængerfeltet eller på vej ud i dette.
- Cyklisters og knallertkøreres højresving for rødt lys vil således efter Københavns Politis opfattelse navnlig kunne få betydning for svagere trafikanter som f.eks. børn og ældre mennesker, der går frem for grønt lys i tillid til, at den tværgående færdsel, herunder cykler og knallerter, samtidig har stop for rødt lys.
- Københavns Politi kan heller ikke udelukke, at iværksættelsen af højresvingende cyklister frem for rødt lys vil kunne medføre en opfattelse hos den enkelte cyklist eller knallertkører om, at cykelhøjresving for rødt lys i almindelighed også kan foretages i andre vejkryds, der ikke er omfattet af forsøget.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Da forsøget ikke kan gennemføres uden politiets godkendelse anbefaler forvaltningen, at der indledes en dialog med politiet om gennemførelse af forsøget for et mindre antal kryds, og at politiet i denne sammenhæng forholder sig mere specifikt til de enkelte kryds, og ikke blot ser det som en samlet løsning. Der er netop aftalt det halvårige møde med politiledelsen, der afholdes den 28. januar 2019, og her vil emnet blive bragt op.

Forvaltningen er som sådan ikke uenig i flere af politiets betragtninger, men især om ordningen vil danne præcedens for andre kryds, så er det faktisk således, at det allerede konstateres at der allerede blandt mange cyklister udvises en adfærd, hvor der svinges til højre for rødt, selv om det ikke er tilladt. Så forsøget vil tillige medvirke til at lovgøre en adfærd, der allerede er udpræget. Hvis ikke forsøget gennemføres bør der fra politiets side afsættes ressourcer til at følge op på denne ulovlige adfærd.

Økonomi

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser, men en gennemførelse af forsøget vil kræve midler til ændret afmærkning, skiltning og en kampagne, der især er henvendt til de cyklister, der får lov til at svinge til højre for rødt.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget

ML/PR

Bilag

Afslag fra Københavns Politi

Punkt 35: Orientering om indkøbsanalyse og transportvaner

05.00.00-G01-191-18

Resume

Der er gennemført en analyse af mulighederne for at gøre det mere attraktivt at benytte cyklen til indkøb på Frederiksberg. Der er foretaget interviews med besøgende på handelsstrøgene, fokusgruppeinterview med interessenter fra handelslivet, en byrumsbesigtigelse samt en intern workshop. Ud fra resultaterne af dette arbejde gives der anbefalinger til, hvad der kan gøres fremadrettet indenfor tre forskellige temaer.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at orientering om resultaterne af analysen af indkøb med fokus på at gøre det mere attraktivt at benyttes cyklen tages til efterretning,
2. at forvaltningen sammen med repræsentanter for erhvervslivet og evt. Cyklistforbundet skal udpege forslag til konkrete initiativer, der kan iværksættes for at gøre det mere attraktivt for cyklende og gående ved indkøb,
3. at der forhåndsreserveres 150.000 kr. til formålet fra puljen til opfølgning på cykelhandlingsplanen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at orientering om resultaterne af analysen af indkøb med fokus på at gøre det mere attraktivt at benytte cyklen tages til efterretning,
2. hvorvidt forvaltningen sammen med repræsentanter for erhvervslivet og evt. Cyklistforbundet skal udpege forslag til konkrete initiativer, der kan iværksættes for at gøre det mere attraktivt for cyklende og gående ved indkøb,
3. at der forhåndsreserveres 150.000 kr. til formålet fra puljen til opfølgning på cykelhandlingsplanen.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet den 19. marts 2018, at der skulle gennemføres en analyse af mulighederne for at gøre det mere attraktivt at benytte cyklen til indkøb i Frederiksberg Kommune.

Analysen er gennemført ved at foretage interviews af besøgende på handelsstrøgene (godt 1.100 interviews), fokusgruppeinterview med interessenter fra handelslivet, en byrumsbesigtigelse samt en intern workshop. Resultaterne af dette arbejde er samlet i "Bilag 1 - Indkøb og cyklisme på Frederiksbergs handelsstrøg" med uddybning af interviews med besøgende på handelsstrøgene i bilag 2 samt byrumsbesigtigelsen i bilag 3.

Interviewene af de besøgende på handelsstrøgene viser overordnet følgende:

- Ca. 70 % af de interviewede bor i Frederiksberg Kommune, de øvrige bor i Københavns Kommune eller dens nabokommuner
- Knap 60 % bor mindre end 0,5 km fra interviewstedet og yderligere 25 % mellem 0,5 og 2 km fra interviewstedet
- 74 % af de besøgende på handelsstrøgene kommer til fods (36 %) eller på cykel (38 %)
- 15 % kommer i bil (hvoraf 65 % bor mindre end 2 km fra interviewstedet)
- 11 % kommer med offentlig transport
- Fodgængere (35 %) og cyklister (31 %) står tilsammen for 66 % af forbruget på handelsstrøgene
- Bilisterne står for 24 % af forbruget på handelsstrøgene
- Bilister bruger gennemsnitligt 600 kr. pr. besøg, mens de øvrige trafikanter bruger mellem 300 og 400 kr. pr. besøg
- Samlet set opholder over halvdelen sig under 30 minutter på handelsstrøget

Observationer fra byrumsbesigtigelserne af handelsstrøgene:

Handelsstrøgene på Frederiksberg er veje, hvor der sker meget på relativt lidt plads - der er et stort udbud af butikker, caféer og restauranter, og mange brugere som færdes til fods, på cykel og i bil. Vejene bruges generelt som transitkorridorer, og der er få pladsdannelser med opholdsmuligheder. Vejindretningen bærer præg af det muliges kunst, hvor alle trafikantgrupper tilgodeses, inkl. bilparkering. Der er cykelparkering, men ofte ikke nok, da eksisterende stativer er fyldt.

Observationerne giver anledning til overvejelser om, at trafikantgrupper prioriteres ens alle steder og om mulighederne for at skabe bredere fortove samt trygge cykelstier med god plads.

Det ovenstående har sammen med input fra fokusgruppeinterview med interessenter fra handelslivet samt den interne workshop dannet basis for anbefalinger indenfor tre temaer: Optimering af de sparsomme arealer, Vurdering og drift af eksisterende cykelparkeringspladser samt Strategi og kommunikation.

Optimering af de sparsomme arealer - anbefalinger

Der kan foretages vurderinger af, om udvalgte bilparkeringspladser langs kantsten eller handicapparkeringspladser kan konverteres til enten almindelig cykelparkering eller specielt til ladcykler - evt. gældende på særlige tidspunkter. Det kan f.eks. ske ved forsøgordninger.

Det vurderes om arealer ved indkørsler til sideveje kan udnyttes anderledes/bedre, særligt i forhold til cykelparkering. Der bør være et fokus på at inddrage hjørnerne med en kombination af cykelparkering og ophold.

Vurdering og drift af eksisterende cykelparkeringspladser - anbefalinger

Oprydning af cykler i cykelstativerne er en vigtig indsats. På handelsstrøgene kan der udpeges "cykelparkeringshotspots", hvor oprydning er nødvendig oftere end andre steder, så der måske ryddes op 5-6 gange om året. En opgradering af oprydningsindsatsen vil kræve flere driftsmidler, men kan måske samtidig betyde, at behovet for at opsættes nye cykelstativer reduceres.

Strategi og kommunikation - anbefalinger

Rapporten viser, at cyklister er en betydende kundegruppe for erhvervslivet, og dette bør i relevante sammenhænge synliggøres f.eks. i forbindelse med nye byrumsprojekter, erhvervskonferencer, nyhedsmedier mv. samt ved samarbejder mellem erhvervslivet på handelsstrøgene og kommunen om konkrete initiativer. De forretningsdrivendes lokalviden kan også inddrages ved en eventuel udpegning af 'hotspots for cykelparkering'.

Det foreslås også fortsat at overveje prioriteringer af trafikantgrupper i de enkelte byrum, der kan arbejdes videre med på et bystrategisk niveau

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at analysen giver et godt og oplyst grundlag for at beslutte, hvordan der skal arbejdes videre med at gøre det mere attraktivt at benytte cyklen til indkøb. Undersøgelsen viser, at cyklister allerede udgør en stor del af de besøgende på strøggaderne (38 %), og at de står for 31 % af forbruget på strøggaderne. Samtidig giver interessenterne fra erhvervslivet udtryk for vigtigheden af fremadrettet at have fokus på cyklisterne i planlægningen for kommunen, da det er et 'projekt' med muligheder. Forvaltningen vurderer, at det videre arbejde i sagen med fordel kan ske i et samarbejde med repræsentanter for erhvervslivet med henblik på at udpege konkrete initiativer for at fremme anvendelsen af cyklen i forhold til indkøb.

Økonomi

Det foreslås, at der forhåndsreserveres 150.000 kr. til formålet fra puljen til opfølgning på cykelhandlingsplanen, hvor der i alt er 1 mio. kr. til rådighed i 2019. En sag om udmøntning af puljen forventes forelagt udvalget senest i marts 2019.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget.

ML/LA

Bilag

Bilag 1 Indkøb og cyklisme på Frederiksbergs handelsstrøg

Bilag 2 Besigtigelse af handelsstrøg

Bilag 3 Interview af besøgende på handelsstrøgene

Punkt 36: Forlængelse af Affalds- og Ressourceplan 2014-2018

07.00.01-A00-1-18

Resume

Den nuværende Affalds- og Ressourceplan 2014-2018 er udløbet ved årsskiftet. Imidlertid foreligger der først en national affaldsplan om et års tid. Indtil der er dette nye grundlag foreslås kommunens nuværende plan forlænget, hvilket udvalget skal tage stilling til.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at Affalds- og Ressourceplan 2014-2018 forlænges, indtil der på baggrund af nationale rammer kan udarbejdes en ny kommunal plan.

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 9. december 2013 Affalds- og Ressourceplan 2014-2018. Planen indeholder mål for genanvendelsen af husholdningsaffald i 2018, og et mål om at mindst 50 procent af husholdningsaffaldet genanvendes senest i 2022.

Som grundlag for kommunens udarbejdelse af en ny kommunal affalds- og ressourceplan afventes en national plan, som anlægger hovedlinier for fremtidige mål og indsatser. Den forventes først at foreligge i starten af 2020 med henblik på, at kommunens kommende plan skal vedtages senere i 2020. En række af de undersøgelser og vurderinger, som skal danne baggrund for den kommende kommunale plan, planlægges igangsat i 2019 for, at det kan nås at have en vedtaget plan i løbet af 2020.

I overgangsperioden indtil der foreligger en ny kommunal plan, foreslås den nuværende plan forlænget med forslag til nye initiativer, som medvirker til at opfylde de eksisterende mål. Som det fremgår af evaluering af den nuværende plan jf. bilag 2, mangler der endnu 10 procentpoint for at nå målet om 50 procent genanvendelse i 2022. Evalueringen af planen er udført på baggrund af de senest opgjorte tal for 2017 og opnåede indsatser til og med november 2018.

Det enkeltstående største initiativ i planperioden har været udrulning af en ny ordning for madaffald. Efter den store udrulning først på året er der i efteråret 2018 sat ca. 200 beholdere ud på ejendomme og skoler, så omtrent 85 procent af kommunens husstande deltager i ordningen. I første halvår af 2019 forsynes de resterende ejendomme og kommunale institutioner med ca. 400 beholdere. Med forbehold for enkelte ejendomme med særlige pladsudfordringer er ordningen dermed fuldt implementeret. Mængderne overstiger indtil videre forventningerne om en samlet forøgelse af genanvendelsen med 4 procentpoint.

En stor udfordring i forhold til målene i planen vedrører de indsamlede mængder af farligt affald, der ligger langt fra målet. Det foreslås, at der igangsættes en kampagne for at få større mængder farligt affald indsamlet. For plast, pap og papir har mængderne udviklet sig markant anderledes, end det var forventet, da planen blev udarbejdet. Det giver derfor bedre mening at tage bestik af, hvor der konkret observeres et behov for at ændre kapaciteten, hvilket er udmøntet i en særskilt sag.

Endelig foreslås det i tråd med planens indsatsområde om fleksibel tømning at afprøve sensorer til automatisk registrering og indmelding af beholderes fyldning. Forsøget vedrører kommunens beholdere til glas. Forsøget skal teste, om fordelene kan opnås på Frederiksberg, der blandt andet adskiller sig fra andre kommuner ved tæt bebyggelse og tidspunkter med lav fremkommelighed. På sigt kan forsøget have bredere perspektiver i forhold til feedback og adfærdspåvirkning vedrørende beholdere til glas og evt. andre affaldstyper på de enkelte ejendomme.

Af allerede trufne beslutninger med relation til Affalds- og Ressourceplan 2014-2018 kan nævnes, at kommunalbestyrelsen den 3. december 2018 har besluttet at indkøbe 15 elbiler frem til og med 2023. Beslutningen giver en effekt i forhold til minimering af støj og emissioner og indebærer en omkostning på 90 kr. pr. husstand pr. år.

Den 11. juni 2018 godkendte kommunalbestyrelsen en plan for genanvendelse og CO₂-fortrængning fra Amager Ressourcecenter. Planen indebærer, at der etableres henholdsvis et sorteringsanlæg og et biogasanlæg, som begge planlægges at være i drift fra medio 2021. Omkostningen hertil er 40 kr. pr. husstand pr. år. Beslutningsgrundlaget for sorteringsanlægget viser, at det bidrager med en øget genanvendelse

Endelig er det som led i budgetforliget for 2019 besluttet at yde en ekstra indsats vedrørende byggeaffald, hvilket også er en del af de besluttede indsatser i Affalds- og Ressourceplan 2014-2018. Effekten er blandt andet en større genanvendelse og en øget kvalitet i håndteringen af affaldet fra byggeri og nedrivning, så blandt andet PCB og andre miljøskadelige stoffer bliver sorteret fra. Det koster årligt husstandene 6 kr. i gennemsnit, mens det for virksomheder giver en merudgift på 95 kr. pr. år.

En typisk husstand i lejlighed betaler årligt ca. 1.700 kr. inkl. moms i gebyrer til kommunens håndtering af affald. Med de allerede besluttede tiltag stiger den årlige udgift alt andet lige med 136 kr. inden for de næste fem år.

Processen frem mod en ny plan er overordnet, at forberedelsen med brugerundersøgelser, sorteringsanalyser, kortlægninger og prognoser sker fra 2. kvartal 2019 med henblik på, at der gennemføres en temadrøftelse i By- og Miljøudvalget tidligst muligt i 2020. Herefter fremlægges et forslag til ny plan til politisk behandling i foråret 2020. Når forslaget er vedtaget, skal det i offentlig høring. Tidsplanen forudsætter, at der foreligger en national affaldsplan primo 2020, og at der inden da er kommet udmeldinger om beregningsmetoder m.v.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Målet for den samlede genanvendelse i den nuværende plan og hovedparten af indsatsområderne vurderes fortsat at være aktuelle. Med tilføjelse og opdatering af de foreslåede initiativer vurderes det, at den nuværende plan er en operationel ramme for affaldsplanlægningen de kommende cirka to år.

Økonomi

Sagen har ikke selvstændigt økonomiske konsekvenser. De foreslåede initiativer i den forlængede planperiode forventes realiseret inden for det eksisterende budget.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget.
CS/ON

Bilag

Affalds- og Ressourceplan 2014-2018

Evaluering Affalds- og Ressourceplan 2014-2018

Punkt 37: Evaluering af forsøg vedr. plast og metal samt omlægninger af affaldsindsamlingen

07.00.00-G01-19-17

Resume

I efteråret 2017 blev der igangsat et forsøg med samlet indsamling af plast- og metalaffald fra villaer og rækkehuse i kommunen. Resultaterne viser indtil videre, at det er muligt at indsamle plast og metal samlet og opnå en god sortering. Der er desuden konstateret et stort behov for yderligere kapacitet til plast og pap. Ændringerne vedrører både villaer, rækkehuse og etageejendomme og berører indsamlingen af plast/metal, plast, pap, papir, bioaffald og restaffald, idet sidstnævnte sker efter nærmere undersøgelse. Der skal tages stilling til, om evalueringen og om de påtænkte optimeringer og omlægninger af affaldsindsamlingen, kan tages til efterretning, og om ændringen vedrørende bioaffald kan godkendes.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at evaluering af hidtidig periode med forsøgsvis samlet indsamling af plast- og metalaffald fra villaer og rækkehuse tages til efterretning
2. at igangsætning af forsøg med afhentning af bioaffald fra villaer og rækkehuse hver anden uge i en udvidet periode fra og med 2019 godkendes
3. at orientering om, at der indledes undersøgelse af muligheder for at restaffald fra villaer og rækkehuse som udgangspunkt overgår til afhentning hver 14. dag, tages til efterretning

Sagsfremstilling

Samlet indsamling af plast- og metalaffald

Kommunalbestyrelsen besluttede den 2. september 2017 at igangsætte et forsøg med samlet indsamling af plast- og metalaffald fra villaer og rækkehuse. Forsøget, der løber frem til udgangen af 2019, skal både øge genanvendelsen i villaer og rækkehuse og give viden om, hvorvidt en samlet indsamling kan være et perspektiv i forhold til etageejendomme og dermed spare plads til beholdere.

Der afleveres en stigende mængde plast gennem kommunens ordninger. I 2017 blev der indsamlet 457 ton i afhentningsordningen for plast mod 298 ton i 2016, hvilket svarer til en stigning på 53 procent. I 2018 er stigningen fortsat, så der for hele året forventes indsamlet i størrelsesordenen 650 ton plast. De indsamlede mængder af plast er i høj grad påvirket af, at det siden 1. juli 2017 har været muligt også at aflevere blød plast i kommunens ordning. For metal, som fylder markant mindre, er mængden uændret ca. 360 ton i 2016, 2017 og forventeligt også i 2018.

Mange borgere i villaer og rækkehuse henvender sig med ønske om større beholdere eller oftere tømning af plast. Kommunens observationer umiddelbart før tømning bekræfter behovet for mere kapacitet til plast. Tilsammen giver det en tydelig indikation af, at der kan indsamles mere plast, hvis kapaciteten blev udvidet.

Fra november 2017 til august 2018 har kommunen afleveret det indsamlede plast- og metalaffald fra villaer og rækkehuse til et forsøgsanlæg, der drives af Amager Ressourcecenter (ARC) på Kraftværksvej i København. Efterfølgende er affaldet afleveret til et privat anlæg, fortsat gennem aftale med ARC. Skiftet til et andet anlæg giver et bredere grundlag for at vurdere de miljømæssige og økonomiske konsekvenser. Desuden er skiftet begrundet i, at anlægget der drives af ARC som udgangspunkt ophører ved udgangen af 2019. Resultaterne fra sorteringen viser ind til videre, at det er muligt at gennemføre sorteringen og sikre genanvendelsen af de egnede materialer. Der er imidlertid forskel på kvaliteten af sorteringen afhængigt af anlæg og derfor grund til at følge håndteringen tæt for at opnå en tilstrækkelig sikkerhed for, at håndteringen ikke forringer materialernes kvalitet. Inden udgangen af januar 2019 forventes den nuværende afsætning evalueret med henblik på, at der kan tages kvalificeret stilling til spørgsmålet. Økonomisk holder udgifterne sig inden for de bevilgede meromkostninger til sortering.

De foreløbige resultater af forsøget viser, at der er behov for at øge kapaciteten til plast. Der er på den baggrund set på, hvordan oftere afhentning af plast og metal fra villaer kan ske mest hensigtsmæssigt i forhold til den øvrige affaldsindsamling.

Optimering og omlægninger af affaldsindsamlingen

Ved siden af forsøget er det i løbet af 2018 konstateret, at flere og flere beholdere til pap i etageejendomme er overfyldte. Desuden er der i nogen udstrækning behov for oftere tømning af plast, mens der til gengæld kan ske en reduktion i

kapaciteten til papir.

Indsamlingen af bioaffald fra villaer har i flere år været en arbejdsmiljømæssig belastning i efteråret, når der i løvfaldsperioden stilles mange sække med haveaffald ved siden af beholderne. Et øget antal afhentninger vil fordele antallet af sække over flere tømninger, hvilket minimerer belastningen. Samtidig opnås en bedre service over for borgerne ved at udvide perioden med 14-dages afhentning med to måneder, så der afhentes hver 14. dag frem til og med november.

På den baggrund er skitseret en række omlægninger jf. bilag. Ændringerne, der imødekommer behov for mere kapacitet til bl.a. plast, har ikke økonomisk betydning og kan ske inden for det nuværende regulativ. En undtagelse vedrører bioaffald, hvor det for nuværende er beskrevet i regulativet, at indsamlingen i vinterhalvåret sker hver fjerde uge. Derfor sker ændringen for bioaffald som et forsøg fra og med 2019 og indarbejdes senere i kommunens regulativ for husholdningsaffald.

Vedrørende restaffald vil der i løbet af 2019 blive set nærmere på kapacitetsbehovet. Når der i løbet af 2019 gives yderligere kapacitet til genanvendeligt affald er det forventningen, at der vil være et bedre grundlag for at vurdere, hvor der kan ske en reduktion af beholderantal eller tømninger.

Fra villaer og rækkehuse vurderes det umiddelbart, at der er en række steder, hvor kapaciteten til restaffald kan halveres ved, at tømningen sker hver 14. dag. Fra en driftsmæssig vinkel er det mest hensigtsmæssigt, hvis omlægningerne kan ske samlet. Det er derfor planen at undersøge mulighederne for at reducere kapacitetsbehovet inden sommeren 2019 med henblik på generelt at omlægge til 14-dagsafhentning fra oktober 2019. Det vil fortsat være muligt for villaerne at få afhentet hver uge, hvis de selv tilmelder sig via kommunens selvbetjening på hjemmesiden.

Kommunikation til borgere og virksomheder om sortering af affald

Det skal være nemt at sortere affald. Derfor er informationsmaterialet udformet med generelle eksempler, og undtagelserne er tydeligt markeret. For eksempel skal beboerne ikke tænke over plasttyper, men blot aflevere al plast i samme affaldsbeholder. Produkter, der består af forskellige typer af plast og sort plast, som sensorer ikke kan registrere, bliver genanvendt enten som det materiale, der er mest af eller som blandet plast.

Historierne om affaldets rejse og potentiale for genbrug bliver blandt andet formidlet i magasin Genbrug. Erfaringen er imidlertid, at information om sortering har størst effekt, når beboerne er i gang med at sortere eller aflevere deres affald. Derfor tilbydes sorteringsskilte til at hænge op over affaldsbeholderen og vejledninger tilpasset boligforeningen til udlevering til beboeren i boligen. Information til borgerne om sortering sker også gennem direkte dialog via genbrugsguiden. På den måde kan man uddybe forskellen på de forskellige affaldstyper og tage udgangspunkt i borgerens egne oplevelser med sortering.

På hjemmesiden og i genbrugsguidernes dialog med borgere vil der desuden blive givet information om, hvor det kan forøge kvaliteten af genanvendelsen, hvis forskellige materialer adskilles. Det kan f.eks. være en kødbakke, hvor bakken består af en slags plast og låget er en blød plastfolie.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

Forsøget viser indtil videre, at det er muligt at gennemføre sorteringen af plast og metal som planlagt. Desuden er der konstateret et stort behov for oftere tømning af plast. Den foreslåede pakkelsesløsning med en række justeringer vurderes at imødekomme et stort behov hos en bred gruppe af borgere, hvilket giver grundlag for en øget genanvendelse og for at minimere pladsbehovet til affaldsbeholdere.

Økonomi

Sagen har ikke nogen økonomiske konsekvenser. Driftoptimeringer og -omlægninger sker inden for det bestående budget.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget.

CS/ON

Bilag

Forslag til optimeringer

Punkt 38: Status for arbejdet med Smart City nov 2018

85.11.00-G01-1-14

Resume

By- og Miljøudvalget præsenteres for en status på Frederiksberg Kommunes Smart City projekter og samarbejder. Flere af projekterne er koblet til etableringen af Smart City-netværket og udviklet i et tæt samarbejde med Frederiksberg Forsyning.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at orienteringen om status på arbejdet med Smart City i Frederiksberg Kommune tages til efterretning.

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller, at orienteringen om status på arbejdet med Smart City i Frederiksberg Kommune tages til efterretning.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 26. november 2018 sagen og anmodede om belysning af anvendelse af Smart City inden for sundhed, kultur mv.

Smart City anvendes allerede i dag på andre områder end det tekniske. Sensorteknologier og den datadrevne tilgang ses eksempelvis i velfærdsteknologier på det sociale område, i kommunens robotteknologi- og machine learning projekter og i enkelte andre af kommunens digitaliseringsprojekter. Der er således mange "smarte" projekter på vej inden for sundhed, kultur mv. Projekterne er dog ikke nødvendigvis definerede som Smart City projekter.

Smart City indsatsen på Frederiksberg har dog siden godkendelsen af Smart City Strategien i 2015 primært foregået på det tekniske område. Fokus har i de tidligere år handlet om, at kommunen skulle opnå en større indsigt i de teknologiske muligheder, samt oparbejdelse af den nødvendige infrastruktur til at håndtere de mange nye teknologier og data, som Smart City medfører. Dette arbejde er godt igang, men endnu ikke afsluttet. Forvaltningens anbefaling er derfor, at der i det kommende år fortsat er fokus på udfordringer i det tekniske område - primært inden for mobilitets- og klimatilpasningsområdet og via de eksisterende og planlagte drifts- og anlægsprojekter. Samtidig vil der være et særligt fokus på at få forankret den nødvendige organisering og infrastruktur, som på sigt gør det muligt også at lave Smart City løsninger, på tværs af øvrige forvaltningsområder.

Frederiksberg Smart City Challenge har også bidraget til et bredere perspektiv på anvendelsen af Smart City. Ved Smart City Challenge 2018 blev deltagerne blandt andet præsenteret for en sundhedscase, der blandt andet resulterede i en løsning til forebyggelse af mentale sygdomme (fx depression), samt en løsning for håndtering og deling af sundhedsplysninger. Ved dette års Smart City Challenge arbejdes der på en case, som forventes at understøtte målsætningerne i Frederiksberg Kommunes 'Bevæg dig for livet' strategi, samt en case, der tager udgangspunkt i begrebet 'liveability' - i denne kontekst forstået som elementer, der medvirker til at gøre Frederiksberg til en attraktiv by at leve i og besøge.

Prioritering af indsats for resten af 2019 og 2020 er en af opgaverne for det tværgående Smart City Board, som foreslås nedsat i forsommeren 2019, og her vil der fortsat være ekstra fokus på tidlig inddragelse af borger, virksomheder, foreninger m.fl. i de udvalgte Smart City projekter og arbejdsmetoder.

Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget har den 15. januar 2018 udbedt sig en ny status for arbejdet med Smart City i Frederiksberg, som tydeliggør fordele og muligheder for borgere og virksomheder.

I 2018 har By- og Miljøområdet valgt at fokusere ressourcerne på implementering af Smart City løsninger, indenfor temaerne mobilitet og klima. Her vægter samarbejdet med blandt andre Frederiksberg Forsyning og Region Hovedstaden højt, idet der ofte er tale om udfordringer og effekter, der krydser kommunale grænser.

Statussagen beskriver konkrete projekter hvorigennem det illustreres hvordan data og teknologi anvendes i Frederiksberg Kommunes Smart City løsninger, og hvilke fordele og muligheder borgere og virksomheder får i de konkrete eksempler.

Forvaltningen arbejder pt. på en række projekter og initiativer. Nedenfor beskrives følgende igangværende konkrete tiltag i byrummet:

- Frederiksberg Smart City-netværk (Smart Forsyning)
- Smart Parkering
- Forsøg med trafiktællinger ved hjælp af kunstig intelligens på Allégade
- Klimaveje

Foruden disse beskrives også 2 større samarbejdsprojekter:

- Smart City Challenge 2019
- Smart Greater Copenhagen – Regionalt Smart City Charter

I bilag 5 beskrives desuden 8 andre igangværende projekter og initiativer

- Klimavarslingssystem
- Intelligent belysning
- Scannerbil
- Smart City Challenge 2018
- Klar til Smart Vækst – Regionalt Kompetenceudviklingsinitiativ
- Smart City Cybersecurity Lab (SCL)
- Etablering af Frederiksberg Smart City Board
- Open Data DK (ODDK)

Tilgangen til arbejdet med Smart City sker både via drifts- og anlægsprojekter med praktiske konsekvenser for borgere og virksomheder og gennem samarbejds- og udviklingsprojekter, hvor virksomheder, iværksættere og uddannelsesinstitutioner kan byde ind med ideer og projekter. Her skal kort redegøres for listens 6 første projekter/tiltag.

Frederiksberg Smart City-netværk (Smart Forsyning)

Mandag den 10. september 2018 blev Frederiksberg Smart City-netværk officielt indviet.

Frederiksberg er den første kommune i landet med et fuldt netværk, som endda løbende kan skaleres i takt med, at nye teknologier eller projekter kræver det. Netværket vil dog ikke kunne bruges som borger- eller turistnet, idet disse ifølge ”Teleloven” kræver en anden forretningsstruktur og opsætning. Netværket kan derfor alene bruges til Smart City projekter for Frederiksberg Forsyning og Frederiksberg Kommune.

Smart City-netværket er altså fuldt udbredt og drifter blandt andet Forsyningens projekt Smart Forsyning, hvor realtids målerdata på vand og varme hjemtages ved hjælp af fjernaflæsning.

Forsyningen har hermed mulighed for at driftsoptimere fjernvarmenettet, overvåge vandledningsnettet, optimere lækagesøgning og yde mere målrettet rådgivning til kunderne.

Det forbedrer Forsyningens driftsøkonomi, og kommer dermed også kunderne til gode. Samtidigt kan kunderne løbende overvåge forbruget digitalt.

Bilag 1 viser linjeføring og accespoints for Smart City netværket.

Smart Parkering

By- og Miljøområdet har som forsøg installeret kameraer ved p-pladsen bag rådhuset. De registrerer anonymt hvilke parkeringspladser, der er ledige, samt hvor længe bilerne har været parkeret. Data indsamles og behandles lokalt i kameraerne og kan herfra videresendes til de relevante systemer og databehandlere via Smart City-netværket. Indtil nu har det vist sig, at data indsamlet i dagtimerne ved hjælp af kameraer har en præcision på ca. 95 %. Der arbejdes pt. på at optimere præcisionen, inden overvågning på parkering kan sættes i gang i større skala. Herefter vil By- og Miljøudvalget blive forelagt en fremadrettet redegørelse med henblik på at beslutte de næste skridt for Smart Parkeringsprojektet.

De indsamlede data kan, når projektet udfoldes, give borgere, forvaltning og private parkeringsleverandører realtidsinformation om ledige p-pladser. Det betyder, at parkeringspresset på forskellige områder i byen kan monitoreres over tid og dermed indgå i trafikplanlægningen fremadrettet. Søgetrafikken vil gradvist falde, og som bilist på Frederiksberg vil man hurtigere finde en P-plads.

I Bilag 2 vises eksempeldata fra rådhusets p-plads, den aktuelle belægningsgrad samt omsætning i pladser over en uge.

Forsøg med trafiktællinger ved hjælp af kunstig intelligens på Allégade

Frederiksberg Kommune deltager i efteråret 2018 i et forsøg, hvor trafiktællinger foretages vha. kameraer og analyseres ved brug af kunstig intelligens og machine learning.

Teknologien i kameraerne kan genkende og kategorisere forskellige typer trafikanter/objekter i 3D og realtid, og man vil efterfølgende kunne analysere på antallet og typerne af trafikanter, der er passeret. I forsøget er der indtil videre monteret to kameraer i lygtepæle på Allégade ved Ny Hollændervej.

Et større perspektiv ved en intelligent overvågning af trafikken er, at vi vil kunne regulere trafikken, f.eks. via lyssignaler og digital skiltning for trafikanterne, f.eks. ved beredskabssituationer, vejarbejder eller større begivenheder. Set isoleret ift. trafiktællinger kan kommunen også få værdifuld, billig og sikker information f.eks. om bilernes hastighed, antallet af cyklister med cykelhjelme og lys på - i relation til vores kampagner for sikre skoleveje.

Alle data, der indsamles og analyseres, er 100 % anonyme og indeholder ikke persondata. Teknologien i kameraet analyserer trafikanterne i realtid, og det er altså kun resultaterne af tællingerne, f.eks. antallet af cykler, biler, gående inden for et givet tidsrum, som videregives.

Forsøget forventes at køre et år, hvorefter der tages beslutning om et eventuelt videre forløb.

Se bilag 3 for uddybende information.

Klimaveje

By- og Miljøområdet har indkøbt en række sensorer, der er monteret i vores klimasikringsløsninger, så vi på sigt vil kunne varsle borgere, kommune, forsyning eller beredskab ved skybrud.

Klimasensorer vil kunne bruges til modellering og aktiv styring af vandets flow gennem f.eks. klimaveje, og her vil sensorerne desuden kunne måle effekten på den enkelte løsning og give vigtig information både ift. vedligehold af løsningen og fremtidige valg af løsninger.

Et eksempel på dette er oprensningen af de permeable klimaveje, f.eks. Mariendalsvej, for at sikre, at klimavejen virker optimalt. Sensorerne vil her kunne fortælle, hvornår oprensningen rent faktisk er nødvendig, så vi undgår at gøre det uden grund. Det vil i nogle tilfælde give en besparelse på denne opgave.

Aktuelt testes sensorerne på Mariendalsvej i samarbejde med Frederiksberg Forsyning. Data opsamles, overvåges og analyseres i tæt samarbejde med Frederiksberg Forsyning for at sikre at løsningerne får den tiltænkte effekt.

I bilag 4 viser placering og data Mariendalsvej.

Frederiksberg Smart City Challenge.

Frederiksberg Kommune arbejder hele tiden aktivt på at samarbejde med og inddrage borgere, virksomheder og uddannelsesinstitutioner m.fl. i arbejdet med at udvikle Smart City-løsninger til Frederiksberg.

Hackatons, hvor alle inviteres til byde ind med forslag og løsninger, har vist sig at være en rigtig god platform, og derfor afholdes Frederiksberg Smart City Challenge nu for andet år den 8.-10. februar 2019. Denne gang er arrangementet forankret i Frederiksberg Science City, som består af Copenhagen Business School, KU Science, KU Sund og Det Kongelige Danske Musikkonservatorium.

Årets tema er bæredygtighed og tager udgangspunkt i nogle af FN's verdensmål og initiativerne i kommunens bæredygtighedsplan. De endelige cases annonceres i januar 2019 på www.smartcitychallenge.dk

Smart Greater Copenhagen – Regionalt Smart City Charter

By- og Miljøområdet har siden starten af 2017 deltaget i Smart Greater Copenhagen under Regionens Vækst og Udviklingsstrategi. Projektet, som afsluttes ved udgangen af året, har blandt andet resulteret i et Smart City Charter og to konkrete projektansøgninger, som er blevet forelagt i K29, KKR og i regionsrådet.

Frederiksberg Kommune har i samarbejde med Høje Taastrup Kommune, DTU, Gate21 indstillet den ene af de to projektansøgninger og ansøgt om at få del i de 7 mio. kr., som skal udmøntes inden udgangen af 2018. Siden ansøgningen er indsendt har 13 andre kommuner tilsluttet sig projektet, og forventningen er, at endnu flere vil tilslutte sig.

Det drejer sig om projektet ”Sikker og anvendt data – IoT-løsninger for mobilitet, klima og miljø i Greater Copenhagen”, hvor der ansøges om i alt 5 mio. kr. til anvendelse og udvikling af løsninger, der styrker kommunernes og regionens arbejde med at indsamle og anvende data på sikker vis og på tværs af forvaltninger og geografi. Målsætningen er et styrket samarbejde med andre kommuner, vidensorganisationer, virksomheder m.fl. om at finde de rigtige løsninger på byens klima- og mobilitetsudfordringer - og undgå udviklingen af parallelle løsninger i hver enkel kommune. Sidst, men ikke mindst, vil projektet aktivt understøtte muligheden for at borgere, foreninger m.fl. kan inddrages i udviklingen af byens Smart City løsninger.

By- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at Frederiksberg Kommune er langt fremme med implementering af Smart City løsninger sammenlignet med andre byer i Danmark, og at der er god fremdrift i kommunens Smart City projekter. Takket være Smart City-netværket har vi en enestående infrastruktur, som gør os særlige attraktive at samarbejde med for leverandører af Smart City-løsninger, der ønsker at teste og implementere deres løsninger i en befolkningstæt og bymæssig kontekst.

Denne position forsøges fastholdt via løbende dialog med Innovationspartnerskaber og store såvel som små Smart City-aktører om konkrete løsninger og fritstilling af åbne data.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M.
HH/CFM

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 26. november 2018, pkt. 407:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen og anmodede om belysning af anvendelse af smart city inden for sundhed, kultur mv.

Indstilling 26. november 2018, pkt. 407:

By- og Miljøområdet indstiller,
at orienteringen om status på arbejdet med Smart City i Frederiksberg Kommune tages til efterretning.

Bilag

Bilag 1. Smart City Netværk

Bilag 2. Smart Parkering

Bilag 3. Trafiktællinger

Bilag 4. Klimaveje

Bilag 5. Øvrige igangværende projekter

Punkt 39: Vejnavne – retningslinjer for navngivning og konkrete navneforslag

05.01.01-G01-1-12

Resume

På baggrund af By- og Miljøudvalgets anmodning på mødet den 17. september 2018 har By-, Kultur- og Miljøområdet udarbejdet forslag til Retningslinjer for navngivning af pladser og veje i Frederiksberg Kommune, der hermed forelægges til udvalgets behandling. Forvaltningen har tillige i den seneste periode modtaget flere forslag til navngivning af konkrete steder, som By- og Miljøudvalget samtidig bedes tage stilling til.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

- at der ikke fjernes navneforslag fra Plads-og Vejnavnebanken (Rev. 07.01.2019),
- at byrummet "Julius Thomsens Plads" ikke ændres til "Helle Gotveds Plads",
- at "Energiens Torv" ved Vodroffsvej ikke ændres til "Kirsten Aukens Torv",

By- og Miljøudvalget indstiller,

- at godkende "Retningslinjer for navngivning af pladser og veje i Frederiksberg Kommune",
- at den lille plads på Solbjergvej, vest for Retten på Frederiksberg, navngives "Skyggens Plads",
- at byrummet mellem Solbjerg Kirke og den gamle retsbygning navngives "Domhusgården",
- at byrummet foran den nye retsbygning navngives "Holger Kallehauges Plads",

Udvalget anmodede om en ny sag med forslag til veje eller pladser, som kan opkaldes efter betydende kvinder fx Helle Gotved og Kirsten Auker, samt forslag til veje eller pladser, som kan opkaldes efter John Winther og Niels Kjærboelling.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at 'Retningslinjer for navngivning af pladser og veje i Frederiksberg Kommune' godkendes,
2. at navneforslagene i Plads-og Vejnavnebanken (Rev. 07.01.2019) gennemgås med henblik på at fjerne de navneforslag, der ikke vurderes relevante til navngivning på Frederiksberg,
3. at den lille plads på Solbjergvej, vest for Retten på Frederiksberg, søges navngivet 'Skyggens Plads',
4. at byrummet mellem Solbjerg Kirke og den gamle retsbygning søges navngivet 'Domhusgården',
5. at byrummet foran den nye retsbygning søges navngivet 'Holger Kallehauges Plads',
6. at byrummet 'Julius Thomsens Plads' ikke søges ændret til 'Helle Gotveds Plads'
7. at 'Energiens Torv' ved Vodroffsvej ikke søges ændret til 'Kirsten Aukens Torv',
8. at udvalget drøfter muligheder for navngivning af vej eller lignende efter John Winther.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget behandlede på mødet den 17. september 2018 en sag omhandlende en generel gennemgang af vejnavnebanken samt 2 konkrete forslag til vejnavngivning. Udvalget godkendte, at stiforbindelsen mellem Nyelandsvej og Solbjerg Plads navngives Solbjerg Passage, samt at det blinde stykke vej syd for og parallelt med Hostrupsvej navngives Hostrupsvænge. Udvalget udsatte punktet om navneforslag, idet forvaltningen blev anmodet om at udarbejde et forslag til principper for navngivning. Referat af udvalgets behandling er vedlagt som bilag.

På baggrund af ovenstående har By-, Kultur- og Miljøområdet udarbejdet forslag til Retningslinjer for navngivning af pladser og veje i Frederiksberg Kommune til behandling i udvalget. Forvaltningen har i øvrigt i den seneste periode modtaget flere forslag til navngivning af konkrete steder, som By- og Miljøudvalget samtidig bedes tage stilling til. Forvaltningen foreslår endvidere, at udvalget drøfter mulighed for navngivning af vej eller lignende efter tidligere borgmester John Winther, der gik bort i december 2017.

Forslag til retningslinjer af pladser og veje i Frederiksberg Kommune

Forvaltningen har på baggrund af udvalgets anmodning udarbejdet det som bilag vedhæftede udkast til retningslinjer. Retningslinjerne indeholder forslag til, hvilke kriterier, der kan lægges til grund for navngivning, samt beskriver lovgivning og procedurer i forbindelse med navngivning.

Forslag til navngivning af konkrete lokaliteter

Forvaltningen har modtaget en række henvendelser om konkret navngivning, som udvalget bedes tage stilling til. Nogle af forslagene afleder et behov for navngivning af tilstødende lokaliteter, hvorfor disse er medtaget. Det drejer sig om følgende forslag:

1. Retspræsident Christian Lundblad har foreslået, at den lille plads på Solbjergvej, vest for Retten på Frederiksberg, skal navngives 'Skyggens Plads'. Navnet relaterer til en bronzeskulptur af Jørgen Haugen Sørensen, der er opstillet på pladsen.
2. Niels Boje Groth har foreslået, at byrummet mellem Solbjerg Kirke og den gamle retsbygning kunne navngives 'Solbjerg Enemærke' eller 'Domhusgården'.
3. Forvaltningen foreslår, at den større forplads syd for Retten i tilknytning til forslag 1 og 2 navngives 'Holger Kallehauges Plads'.
4. Gunvor Auken har foreslået, at pladsen med parkanlægget 'Julius Thomsens Plads' kunne ændre navn til 'Helle Gotveds Plads'.
5. Gunvor Auken har ligledes foreslået, at 'Energiens Torv' ved Vodroffsvej kunne ændre navn til 'Kirsten Aukens Torv'.

Navngivning af vej eller lignende efter John Winther

Tidligere borgmester John Winther døde 22. december 2017. Der er således gået lidt mere end et år, og forvaltningen indstiller derfor, at udvalget drøfter muligheden for navngivning af en vej eller lignende efter ham. John Winther var en af de længst siddende borgmestre i Danmark, og det er derfor oplagt at drøfte en mulighed for navngivning (omdøbning) af en vej i nærheden af Rådhuset. F.eks. kunne 'Hospitalsvej', der ligger umiddelbart over for Rådhuset, omdøbes til 'John Winthers Vej'. Dette giver mulighed for, ved en senere omlægning af parkeringspladsen vest for Rådhuset til en egentlig plads, at navngive denne f.eks. 'John Winthers Plads', der således udgør en forlængelse af 'John Winthers Vej'.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Ad 1: Den lille plads vest for Retten på Frederiksberg er delvist adskilt fra forpladsen ved Retten, og kan derfor godt have et separat navn. Navnet 'Skyggens Plads' relaterer til Jørgen Haugen Sørensens bronzeskulptur på den lille plads

Ad 2: Forvaltningen anbefaler, at det lille byrum mellem Solbjerg Kirke og den gamle retsbygning kaldes 'Domhusgården' som foreslået.

Ad 3: Hvis hele forarealet til Retten fik navnet 'Skyggens Plads', kunne navnet for nogen give en mindre acceptabel karakteristik for aktiviteten, der foregår inde i retsbygningen. Forvaltningen foreslår derfor at forarealet navngives særskilt. Navnet Holger Kallehauges er opført i kommunens 'Plads og Vejnavnebank'.

De tre ovenfor nævnte pladser ejes alle af Bygningsstyrelsen, der i givet fald vil skulle godkende evt. navngivning.

Ad 4: Kommunalbestyrelsen navngav i 1925 'Julius Thomsens Plads' efter den internationalt berømte kemiprofessor Hans Peter Jürgen Julius Thomsen (1826-1909), der var æresdoktor ved flere danske og udenlandske universiteter. En ændring af pladsens navn vil medføre, at nogle af de mere karakteristiske institutioner på Frederiksberg - Forum, Niels Brock/CBS - samt en beboelsejendom vil skulle have ny adresse, med deraf følgende gener. Forvaltningen anbefaler derfor, at byrummet 'Julius Thomsens Plads' ikke ændrer navn.

Ad 5: 'Energiens Torv' ved Rosenørns Allé / Vodroffsvej blev navngivet af kommunalbestyrelsen i 2003 efter aftale mellem Frederiksberg Kommune og ejeren af det offentligt tilgængelige torv: Dansk Energi, der har finansieret udformning af torvet. Forvaltningen anbefaler derfor, at byrummet 'Energiens Torv' ikke ændrer navn.

Navnene Helle Gotved og Kirsten Auken er begge opført i kommunens 'Plads og Vejnavnebank'.

Økonomi

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

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, M, K.
JBS/KK

Bilag

2 Unavngivne pladser mv Visualisering

Bilag 3 - Vejnavnebank (07.01.2019)

Bilag 4 - Opfordringer til navngivning

Bilag 1 -Unavngivne Pladser, PDFkort

Bilag 5 - Regler for navngivning af pladser og veje på Frederiksberg

BMU Referat 17.09.18

Punkt 40: Godkendelse af projekt Urban 13 under Buen

01.11.20-P20-6-17

Resume

Konceptet, der er i begyndelsen af 2018 blev valgt til at fortsat skabe liv og aktivitet under Buen, er nu blevet projekteret. Indholdet er grundlæggende det samme, men udformningen af URBAN 13 er ændret, blandt andet på baggrund af lokal inddragelse. Projektet forelægges hermed.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til By- og Miljøudvalget, at projektet godkendes

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Kultur- og Fritidsudvalget, at projektet tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I efteråret 2017 annoncerede Frederiksberg og Københavns Kommuner i fællesskab efter en aktør til at skabe mere liv og aktivitet under Bispeengbuen, som dermed kunne tage over for områdefornyelse Nordre Fasanvej Kvarterets arbejde med at skabe byliv på arealet. URBAN 13, der har lokale rødder, idet de er en udløber af Carpark Festival, som har lavet arrangementer under Buen siden 2014, blev valgt. Foreningen har i dag ca. 30 medlemmer. Navnet "Urban 13" er, ifølge holdet selv, udledt af navnet på den københavnske overborgmester Urban Hansen, der var overborgmester, da Bispeengbuen blev planlagt og opført, og sporvognslinje 13, som kørte igennem dette område indtil 1. november 1964.

URBAN 13 vil i dagtimerne være en arbejdsplads, hvor iværksættere af forskellig art kan arbejde med deres projekter og virksomheder. Det er også ambitionen, at URBAN 13s rammer skal invitere andre indenfor. Det kan være til en croissant og en formiddagskaffe, det kan være til baby-bio eller en omgang ældre-yoga med inspiration fra Folkehuset Absalon på Vesterbro.

URBAN 13 ønsker at være lokalt forankret, multifunktionelt og at skabe et netværk af brugere omkring stedet. Med nøgleord som social innovation, fællesskaber og mulighedsrum (laboratorium), er projektet baseret på flere forskellige tiltag. Konceptet blev godkendt i kommunalbestyrelsen den 23. april 2018, og projektet indeholder de samme funktioner. Placeringen af funktionerne og dermed situationsplanen er ændret fra konceptet. Det er blandt andet et resultat af den lokale inddragelse URBAN 13 har lavet de sidste måneder, hvor vigtigheden af, at området er åbent, er blevet påpeget. Ved opbygning af fem forskellige faciliteter med skibscontainere dannes en let tilgængelig og sammenhængende "mini-by". Skibscontainere er et velkendt format under Buen, idet flere af de eksisterende faciliteter ligeledes er opbygget med skibscontainere. Rummet under Bispeengbuen er i dag, ud over de eksisterende faciliteter, præget af primært to materialer. Broens beton og chaussésten i belægningen. For at bryde med denne til tider tunge æstetik, vil der, hvor det er muligt, introduceres nye og lettere materialer. Der arbejdes med enkelte klare og imødekomende farver, som er med til at binde både ny og eksisterende bebyggelse sammen.

Ved ankomsten til URBAN 13 fra Nordre Fasanvej mødes man af et af planens bærende elementer – "Stangen". Det er en 35 meter lang bygning med store dobbeltfløjede vinduespartier, indeholdende kontorfællesskab, butikker og værksteder. To centrale steder åbner stangen sig og leder besøgende indenfor gennem brede porte. Øverst er den kronet af et en meter højt lysbånd, som omkranser bygningen og danner en klar figur, der både inviterer ind og viser, at der sker aktivitet på stedet. Placeringen giver også en skærmende effekt mod Nordre Fasanvej. Træder man gennem portene mødes man af planens fire andre nøgleelementer. Mod nord ligger "Klyngerne", som er kombinerede værksteder, butikker og showrooms etableret af stablede containere med værn, trapper og inddækninger i galvaniseret stål. Stangen og Klyngerne skaber rammer for dagligt liv, hvor folk kommer på arbejde.

Mod øst er multisalonen "Garagen", der fungerer som koncertsted, biograf, teater og medborgerhus. Garagen er beklædt med et genbrugsmateriale, bearbejdet på en stram og ordnet måde – det kunne være stålplader, spirorør eller genbrugsplastplader.

Udformningen bevirker, at den nordlige del af den eksisterende tribune fjernes. Det giver bedre isoleringsmuligheder og plads til funktionerne. Det er også i Garagen, at aktiviteter som for eksempel yoga, baby-bio og folkeværksted kan finde sted for at sikre det daglige liv. Garagen vil tillige stå til rådighed for lokale kræfter.

Mod syd er resten af den eksisterende tribune og central placeret "Cafeen", der er beklædt med en kombination af trælægter og polycarbonat-plader, som øverst er belyst bag fra. Cafeen skaber også rammen for dagligt liv med servering af morgen- og/eller aftensmad. Køkkenet kan også huse større catering-arrangementer, for eksempel fællesspisning, hvor gæsterne rykkes over i Garagen.

Madmarkedet, udover cafeen, ønsker URBAN 13 at gøre mobilt, hvor et bredt udvalg af street food-aktører vil blive inviteret ind ved større arrangementer. URBAN 13 henviser til læringerne fra West Market og Kødbyens Mad & Markeds konkurs på Vesterbro samt Verdenshjørnets, i dag Tipi Bar i Københavns Nordvestkvarter, ændring af koncept fra madmarked til bar-med-mad, som økonomiske årsager hertil.

"Eventzone" er en plads til arrangementer, som de kendes i dag, eksempelvis Veras Market, Bas under Buen mm. Den eksisterende boldbanes placering har vist sig uhensigtsmæssig i forhold til at skabe fysisk sammenhæng i projektet, men i "Eventzonen" arbejder URBAN 13 på at lave en ny multibane med mobile tribuner, der både skal rumme fast foreningsliv og give plads til det spontane. Konceptet, der kræver ny anlægsfinansiering, er udarbejdet med DGI, CPH Panna House, Street Society, DFFC og BørneBasketFonden som partnere og imødekommer flere brugere end den eksisterende boldbane. Der arbejdes intensivt på at få finansieringen til multibanen på plads.

I hele bebyggelsen er der bevidst arbejdet med at bringe skalaen ned i størrelse. Det vil gøre det mere behageligt at opholde sig under Bispeengbuen. Arbejdet med skala kommer også til udtryk i de nye rum, som skabes mellem de nye bygningsvolumener. En udfordring på stedet er det store udflydende rum, som defineres af buens loft og rækkerne af søjler. Det gør det vanskeligere at have en tryk og intim oplevelse. Derfor er der i planen prioriteret mindre rumdannelser, ligesom der er arbejdet med overdækninger, der visse steder kan danne mindre rum i rummet.

Bebyggelsens plan er åben, og tillader fri bevægelighed på arealet med ind/udkig hele vejen rundt. Bebyggelsen er ikke kun fysisk åben, men også programmatisk åben. Det gør den robust og modtagelig for nye idéer.

Aftalen med Urban 13 løber til og med august 2023.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at URBAN 13 vil skabe øget liv og aktivitet under Buen, som både favner det lokale og hovedstaden. Der tilføjes flere faciliteter i den rette balance mellem åbent og lukket, således der skabes rum for samvær og ikke utrygge kroge. Det vurderes endvidere, at URBAN 13 i form, indhold og tilgang tager udgangspunkt i det konkrete sted og de erfaringer, som de sidste års aktiviteter har givet, hvilket lægger fundamentet for et yderligere løft af dette særlige sted.

Økonomi

URBAN 13 har opnået fondsfinansiering på 5,2 mio. kr. til anlæg af projektet. Fondsfinansieringen udgør pt. det økonomiske fundament for anlægget, og der arbejdes fortsat på at finde yderligere midler via fondsansøgninger, sponsorer, partnerskaber mm.

I udgangspunktet er det forudsat, at etableringen af projektet ikke understøttes af kommunale midler, men kommunen kan overveje at supplere projektet med åbne idrætsanlæg eller mindre kulturfaciliteter (fx musikøvelokaler) i tilknytning til projektområdet. Hertil kommer, at aktører der ønsker at lægge aktiviteter på stedet, kan søge tilskud i Kultur- og Fritidsudvalgets puljer.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget
JD/BHW

Bilag

181217-URBAN13-HOVEDPROJEKT-BYRUMsPLAN 1_200.pdf

PLATANT-U13-ANKOMST.jpg

PLATANT-U13-FORPLADS.jpg

PLATANT-U13-EVENTPLADS.jpg

Punkt 41: Ansøgning om nedlæggelse af mindesten på Frederiksberg

05.14.08-G01-301-18

Resume

Snublestensgruppen i Danmark har ansøgt om nedlæggelse af én såkaldt snublesten, som er en mindesten for ofre for nazismen 1933-1945, der nedlægges i fortovet ud for et officers bopæl. Udvalget skal tage stilling til ansøgningen.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at give tilladelse til det ansøgte.

Indstilling

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

Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning fra Snublestensgruppen i Danmark, der ønsker at nedlægge en såkaldt snublesten på Frederiksberg. En snublesten er en mindesten for ofre for nazismen 1933-1945, og stenen - en chaussésten beklædt med en messingplade - nedlægges i fortovet ud for et officers bopæl. På messingpladen vil der være en inskription med navn, fødselsår, deportationsdato, dødsdato og dødssted, hvis det kendes. I vedhæftede ansøgning kan man læse mere om konceptet. Der findes endnu ikke snublesten i Danmark, men der er allerede nedlagt mange i bl.a. Tyskland, og ifølge Snublestensgruppen har Københavns Kommune givet tilladelse til nedlæggelse af en snes stykker.

Snublestensgruppen ansøger i første omgang Frederiksberg Kommune om at nedlægge én snublesten på Carl Plougs Vej 7, hvor den jødiske optiker og urmager Jacob Thalmay boede. Valget er faldet på ham, idet hans barnebarn er medinitiativtager til gruppen og selv født og opvokset på Frederiksberg. Desuden er Jacob Thalmays skæbne veldokumenteret, og det er sikkert, at han boede i netop den bolig. Andre snublesten vil også kunne mindes andre forfulgte befolkningsgrupper fra 1933-1945 f.eks. modstandsfolk, politisk forfulgte, Jehovas Vidner, roma-sinti, homoseksuelle, eutanasi-ofre mv.

Selve nedlæggelsen af snublestenen vil finde sted mellem den 7.-18. juni 2019, hvor kunstneren Gunter Demnig, som har opfundet snublestenen, er i Danmark og vil udføre nedlæggelsen, da det er første gang, at en sådan nedlægges på Frederiksberg og i Danmark. Eventuelle efterfølgende nedlæggelser af snublesten kan foretages af kommunens entreprenører, som derfor ønskes at være til stede ved den første nedlæggelse for at lære proceduren. Rent lavpraktisk er der tale om, at én chaussésten udskiftes med en ny snublestens-chaussésten. Dette vil kunne lade sig gøre de fleste steder f.eks. i forkanten af fortovet, hvor der som regel ligger en række chaussésten. Hvad angår den præcise placering på Carl Plougs Vej 7 vil det let kunne lade sig gøre, idet der er hele fire rækker chaussésten på fortovet.

Det skal oplyses, at forvaltningen ved denne ansøgning har foretaget en aktuel konkret vurdering, og i tilfælde af at der gives tilladelse til det ansøgte, vil forvaltningen skulle foretage en ny vurdering af en eventuel fremtidig ansøgning. Desuden vil forvaltningen skulle sørge for en procedure for at registrere stedet - og eventuelt stederne - i MedarbejderGIS og/eller i ledningsejerregistret, LER, så snublesten(ene) huskes ved fremtidige fortovsrenoveringer.

By-, Kultur- Miljøområdets vurdering:

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at snublestenen er en prisværdig sag at støtte, og at mindestenen knytter sig til en vigtig epoke. Det vil endvidere ikke kræve ret mange ressourcer hos forvaltningen - hverken ved denne første ansøgning eller evt. fremtidige ansøgninger.

Økonomi

Første nedlæggelse medfører ingen udgifter for kommunen. Ved evt. fremtidige ansøgninger om nedlæggelse af snublestene vil omkostningerne være meget små, og de vil kunne blive finansieret af driftmidler til vedligeholdelse af belægnings.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
SV/SHP

Bilag

Bilag 1. Ansøgning om snublesten i Frederiksberg Kommune

Punkt 42: Høring lovudkast. Miljøzoner - tunge køretøjer og varebiler.

09.10.04-G01-1-18

Resume

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

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling

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

Sagsfremstilling

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

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

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

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

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

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

Alternativt skal varebilen være udstyret med et godkendt partikelfilter.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

By-, Kultur-, og Miljøområdets vurdering

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

Økonomi

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

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
CS/NKJ

Bilag

høringsvar 1

Lovforslag

Euronormer

Punkt 43: Orientering om muligheden for at stille krav om billig husleje for studieboliger mv.

03.00.00-G01-7-19

Resume

Med denne sag får udvalget en orientering om mulighederne for at stille krav om billig husleje for studieboliger mv.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om muligheden for at stille krav om billig husleje for studieboliger m.v. til efterretning.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om muligheden for at stille krav om billig husleje til studieboliger mv. tages til efterretning.

Sagsfremstilling

I forlængelse af By- og Miljøudvalget behandling af "Boligformer i lokalplan 223 for Rolighedsvej Bycampus" den 14. januar, har forvaltningen udarbejdet et notat om muligheden for at stille krav om billig husleje til studieboliger m.v. Notatet er vedlagt denne sag.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
TLJ/UW

Bilag

Notat - krav om billig husleje

Punkt 44: Startredegørelse for byudvikling Værnedamsvej 13A & 13B samt Frederiksberg Allé 22A

01.02.05-P16-9-18

Resume

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

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

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

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

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

Sagsfremstilling

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

Tidligere Sagsfremstilling

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

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

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

- Som tilskud til områdets ellers lukkede karakter, udvikles et roligt grønt gårdmiljø med offentlig adgang, hvor det er muligt at bevæge sig igennem fra Værnedamsvej til Frederiksberg Allé.
- Der sker ikke yderligere fortætning i selve gårdmiljøet. Det vil sige, at der ikke placeres mere byggeri i gården (matrikel 76d) end der fjernes ved tilsvarende nedrivning (garager, gangbro og administrationsbygning).
- Erstatningsbyggeri i gårdmiljøet placeres under hensyn til at skabe et frodigt og roligt nærmiljø af høj kvalitet.
- I gården vil eksisterende skolebygninger og nyt erstatningsbyggeri, primært komme til at indeholde familieboliger.
- Bebyggelsen mod Værnedamsvej betragtes som en del af karréens kant, og projektet tager derfor udgangspunkt i, at der kan ske tilbygning til denne (på matrikel 79b) med op til 2.000 m² under forudsætning af, at bygningen højdemæssigt tilpasses den omkringliggende karré, og at facaden ud mod Værnedamsvej ikke ændrer udtryk.
- Bygningen ændrer anvendelse, til erhvervslokaler i form af hotel eller kontorhotel for mindre virksomheder.
- Den første del af passagen fra Værnedamsvej vil i stueetagen rumme funktioner, der "forlænger" Værnedamsvejs hyggelige stemning ind i passagen, men ikke ind i gårdmiljøet. Funktionerne tilpasses i kommende lokalplanforslag, så der ikke vil være støjende aktiviteter i passagen i de sene aften- og nattimer.
- Parkering til biler placeres i underjordisk p-anlæg med indkørsel fra Frederiksberg Allé, og antallet af parkeringspladser vurderes konkret i forhold anvendelsen, og i henhold til gældende parkeringsnormer i kommuneplan 2017.

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

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

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

Forudgående høring

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

Primære temaer i indkomne høringssvar

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

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

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

Idéer og forslag vil indgå i det videre planarbejde.

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

Revideret projekt

Grunden huser i dag Prins Henriks Skole, som er fordelt to matrikler med et samlet areal på 5.150 m², med tre bygninger på i alt ca. 7.088 m² (inklusive høj kælder) samt sekundært byggeri i form af gangbro, skur og cykelskure på ca. 212 m². I alt ca. 7.300 m².

Bygherren ønsker at ændre anvendelsen fra skole/erhverv til blandede byfunktioner i form af hovedsageligt familieboliger i gården, og hotel eller kontorhotel (serviced office) i karrébebyggelsen mod Værnedamsvej. Dertil ønsker bygherre at øge det samlede antal etagemeter med 2.000 m². Det øgede antal etagemeter skal alene ske som udvidelse og tilbygning af eksisterende bygning i karréstrukturen mod Værnedamsvej, hvorimod der i gården udelukkende bygges nyt, svarende til hvad der nedrives og dermed ikke fortættes yderligere.

Projektets hovedgreb

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

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

I gården vil der ikke ske yderligere fortætning, og der bygges derfor ikke mere, end der fjernes ved nedrivning. Her forslås tilbygningen fra 1972, samt skure, cykelskure og gangbro nedrevet. Nyt byggeri i gården, sker i form af byhuse i 2½ etage, med et samlet antal etagemeter svarende til antal etagemeter som nedrives. Byhusene placeres under hensyn til at skabe et frodigt og roligt nærmiljø af høj kvalitet. Begge de oprindelige skolebygninger (Frederiksberg Allé 22B og Værnedamsvej 13A) renoveres og ombygges indvendigt.

Mod Værnedamsvej betragtes bebyggelsen som en del af karréen. Det forslås, at der bygges nyt som tilbygning til eksisterende bygning (som nedrives delvist), og at det samlede etageantal kan øges med op til 2.000 m² i forhold til i dag. Den oprindelige facade mod Værnedamsvej bevares, og højdemæssigt tilpasses den nye tilbygning den omkringliggende karré.

Samlet etageareal for hele området vil dermed i fremtiden udgøre ca. 9.300 m², og svarende til en bebyggelsesprocent på ca. 180 pct. Den faktiske bebyggelsesprocent for skolens område er i dag på ca. 140 pct. (Den gennemsnitlige bebyggelsesprocent for den omkringliggende karrébebyggelse er ca. 220 pct.)

Funktioner

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

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

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

Arkitektur

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

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

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

Gårdsammenlægninger

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

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

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

Almene boliger

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

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

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

Trafik og parkering

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

Miljø og bæredygtighed

Når arbejdet sættes i gang, vil der blive foretaget en screening af de miljømæssige konsekvenser med henblik på at vurdere, om der skal udarbejdes en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Bygherre har tilkendegivet, at man i muligt omfang vil bygge på bæredygtige løsninger og vil desuden have fokus på CO₂-neutralitet. Tiltag som dog ikke kan reguleres med en lokalplan.

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

Eksisterende plangrundlag

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

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

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

Politisk behandling

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

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

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

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

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

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

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

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

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

Tidligere sagsfremstilling

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

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

Grundens areal er på 5.150 m², og huser i dag Prins Henriks Skole, som er fordelt på tre bygninger på sammenlagt 7.088 m². Bygningerne er hovedsageligt opført i midten og slutningen af 1800-tallet, med løbende større og mindre ombygninger og en nyere tilbygning fra 1972.

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

Forudgående høring

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

Primære temaer i indkomne høringssvar

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

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

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

Idéer og forslag vil indgå i det videre planarbejde.

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

Hovedgreb og funktioner

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arkitektur

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

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

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

Opholdsarealer

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

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

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

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

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

Trafik og parkering

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

Miljø og bæredygtighed

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

Bygherre har tilkendegivet, at man i muligt omfang vil bygge på bæredygtige løsninger og vil desuden have fokus på CO₂-neutralitet. Tiltag som dog ikke kan reguleres med en lokalplan.

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

Almene boliger

I henhold til kommuneplanens retningslinjer har forvaltningen vurderet, hvorvidt det kan være hensigtsmæssigt at stille krav om, at en andel (op til 25%) af boligerne bliver almene. Det er forvaltningens vurdering, at projektet ikke er egnet til at integrere almene boliger. Der vil i givet fald blive tale om en meget lille boligafdeling, og det vil med de krav til arkitektonisk indpasning og byrumsmæssig kvalitet, som stedet kræver, og projektets hovedgreb lægger op til, næppe være økonomisk realistisk indenfor de aktuelle rammebeløb til alment byggeri.

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

Eksisterende plangrundlag

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

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

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

Politisk behandling

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

By- og Miljøområdets vurdering

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

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

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

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

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

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

Økonomi

Ingen

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
JD/NS

Historik

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

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

Indstilling 5. november 2018, pkt. 364:

By- og Miljøområdet indstiller,

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

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

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 14. januar 2019, pkt. 22:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

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

Bilag

Startredegørelse_PHS Værnedamsvej_14.01.2019_02

Hvidbog

Den Franske Skole værdisætning

Høringssvar_Samlet og nummereret

Gårdsammenlægning

Notat_Parkering PHS Værnedamsvej 17.01.2019

Notat_Regulering af støj 17.01.2019