

# **REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 20-01-2020**

**Mødedato** Mandag d. 20. januar 2020 kl. 19:30

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Orientering om elcykelulykker.....	6
Orientering om tilfredshedsundersøgelse i busserne på Frederiksberg 2019.....	8
Orientering om planlagt delvis nedlæggelse af Solbjerg Parkkirkegård.....	10
Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmand Nikolaj Bøgh om opstill	12
Forslag til beslutning fra rådmand Thyge Enevoldsen om kunstgræsbaner og mikroplast.....	13
Høring over forslag til lov om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven ved	16
Overordnet disponering af trafiksikkerhedspuljen 2020.....	19
Grundtvigsvej 5, st. mf., Konvertering fra erhverv til bolig.....	21
Kastanievej 14, Ombygning af en-familiehus.....	24
Status for arbejdet med pjece om det bæredygtige byggeri.....	27
Altaner og høringspraksis.....	29
Orientering om afholdte arrangementer i 2019 og kommende arrangementer i 2020 på offentlige ve	35

## Punkt 29: Meddelelser

00.22.04-P35-4-19

### Sagsfremstilling

a. Forlængelse af forsøg med kildeopdelt plast- og metalaffald i villaer

Kommunalbestyrelsen besluttede den 2. september 2017 at igangsætte et forsøg med indsamling af blandet plast- og metalaffald fra villaer. EU og Miljøstyrelsen stiller krav om, at borgernes affald skal sorteres direkte ved husstanden (kildesortering), og at forskellige affaldstyper ikke må blandes (kildeopdeling). Kildeopdeling kan dog accepteres, hvis miljøresultatet ikke påvirkes negativt enten i mængde eller kvalitet, hvis det ikke er muligt at kildesortere, eller hvis det er uforholdsmæssigt dyrt. Formålet var således at undersøge de miljømæssige og økonomiske aspekter ved blandet affaldsindsamling med henblik på at imødekomme et generelt ønske på Frederiksberg om at reducere antallet af beholdere i haver og gårdrum.

Fra november 2017 til august 2018 blev det indsamlede plast- og metalaffald kørt til et forsøgsanlæg, der drives af Amager Ressourcecenter (ARC) på Kraftværksvej i København. Efterfølgende er affaldet afleveret til to forskellige private sorteringsanlæg. Skiftene i anlæg giver et bredere grundlag for at vurdere de miljømæssige og økonomiske konsekvenser ved kildeopdeling (blandet) fremfor kildesortering. Resultaterne fra den efterfølgende sortering af det blandede plast- og metalaffald på de centrale anlæg viser indtil videre, at der er stor forskel på kvaliteten af og dermed genanvendelsesmulighederne for de udsorterede materialer. Materialerne skal kunne genanvendes i højest mulig grad i de bedst mulige produkter. Plast er her en udfordring. Der er derfor grund til at følge processen tæt for at opnå en tilstrækkelig sikkerhed for, at håndteringen ikke forringer materialernes kvalitet. Forsøget skulle efter planen løbe frem til udgangen af 2019, men forlænges nu til udgangen af 2020, for at få et bedre grundlag for en beslutning om der fremover skal kildeopdeles eller kildesorteres.

b. Tilbagebetaling af afgifter i PorcelænsHAVEN

Frederiksberg Parkering har behandlet en klagesag vedrørende en parkeringsafgift pålagt i PorcelænsHAVEN for parkering uden gyldig parkeringslicens eller billet. I den forbindelse er Frederiksberg Parkering blevet opmærksom på, at kun selve kørebanen i PorcelænsHAVEN er udlagt som offentlig vej. De tilstødende parkeringslommer er imidlertid ikke udlagt som offentlig vej. Som følge heraf vil Frederiksberg Parkering tilbagebetale 731 parkeringsafgifter pålagt i PorcelænsHAVEN for parkering i strid med parkeringszonens bestemmelser i perioden 14. november 2016 til 14. november 2019, svarende til 372.810 kr. herudover kan tilbagebetaling af selve betalingsparkeringen forekomme ved henvendelser og fyldestgørende dokumentation. I forhold til parkeringsafgifter og betalingsparkering gælder den almindelige treårige forældelse.

Beløbet vil blive modregnet som udgift på posten kommunale indtægter for parkeringsafgifter. Efter at være blevet opmærksom på forholdene, har Vej, Park og Miljø påbegyndt en udskiltning af området, således at der ikke fremadrettet vil være tvivl om parkeringsreglerne på stedet.

Det skal bemærkes, at de pågældende parkeringslommer ligger på privat grund. Såfremt ejerne af parkeringslommerne måtte ønske det, kan disse eventuelt optages som offentlig vej. Herved vil også disse pladser kunne omfattes af den kommunale parkeringskontrol.

c. Borgermøde vedr. Rolighedsvej Bycampus

Borgermøder om Forslag til lokalplan 223 for Rolighedsvej Bycampus. Mødet afholdes tirsdag den 28. januar 2020 kl. 19-21 i Multisalen (bygning A), Skolen ved Bülowvej, Thorvaldsensvej 24.

d. Borgermøde vedr. Kong Georgs Vej 57-61

Borgermøder om Forslag til lokalplan 225 for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej 57-61. Mødet afholdes torsdag den 6. februar 2020 kl. 19-21 i Multisalen (bygning A), Skolen ved Bülowvej, Thorvaldsensvej 24.

e. Temadrøftelse vedr. den kommende affalds- og ressourceplan

Kommunen skal have ny affaldsplan, jævnfør affaldsbekendtgørelsen, der forpligter kommunerne til at udarbejde en plan ca. hvert 6. år.

Med henblik på at fastsætte retning og ambitionsniveau for den kommende plan, foreslås en temadrøftelse i By- og Miljøudvalget.

Temadrøftelsen foreslås gennemført mandag den 17. februar 2020 kl. 13-15

f. Udrulning af ordning for madaffald i kommunens institutioner

Udrulningen af ordning for madaffald i kommunens institutioner var planlagt til at skulle gennemføres i løbet af 2019.

Udrulningen er blevet forsinket på grund af bl.a. etableringen af et nyt IT system for affaldsdatabasen, men op imod halvdelen af institutionerne har nu fået ordningen for madaffald. Udrulningen fortsætter i 2020.

g. Opfølgning på spørgsmål om at begrænse stigningen i takstudviklingen som følge af skybrudsindsatsen  
På det fælles temamøde mellem Kommunalbestyrelsen og Bestyrelsen for Kloak A/S den 26. august 2019 om den årlige statusredegørelse for klimatilpasning og spildevand blev der bl.a. spurgt om muligheder for at begrænse stigningen i den del af takstudviklingen, der vedrører etablering af skybrudssystemet ved at lånefinansiere indsatsen over en længere årrække end de pt. planlagte 25 år. By-, Kultur-, og Miljøområdet skal dertil anføre, at det ifølge reglerne i bekendtgørelsen om medfinansiering – som skal være opfyldt i forbindelse med optagelse af lån efter lånebekendtgørelsen – ikke er muligt at få en længere løbetid end 25 år jf. § 13, stk. 2. Da nævnte er fastsat ved lov, er det ikke uden en lovændring, muligt at ændre.

I forslag til disponeringen af midlerne (0,93 mio. kr. i 2020) til indsatser fastsat i Spildevandsplan 2019-2031 jf. selvstændig sag på mødet den 13. januar 2020, foreslås der afsat midler til en evaluering af de eksisterende skybruds- og klimatilpasningsplaner. Evalueringen vil her også omfatte en vurdering af de øvrige finansielle forhold, hvilket vil blive forelagt til By- og Miljøudvalget. Forvaltningen arbejder på besvarelse af de øvrige spørgsmål.

h. Forlængelse af forsøg med IoT-sensorer i glasbeholdere

Siden foråret 2019 har Frederiksberg Kommune testet ”fyldesensorer” i 19 af kommunens offentlige glasbeholdere med henblik på at teste, om det er teknologisk muligt og rentabelt at hjemtage valide fyldedata på byens glasbeholdere ved hjælp af IoT-sensorer. Projektet skulle have været afsluttet ved udgangen af 2019, hvorefter udvalget skulle præsenteres for resultaterne.

By-, Kultur- og Miljøområdet har i samråd med leverandøren valgt at forlænge projektet et halvt år. Dette skyldes, at det ikke har været muligt at indsamle tilstrækkelige data i forsøgets måleperiode. Forsøget er samtidigt udvidet til at omfatte yderligere 20 glasbeholdere, der tester en anden type netværksteknologi for at undersøge, hvilke af de to afprøvede teknologier, der er mest optimale for Frederiksberg.

By- og Miljøudvalget vil i andet halvår af 2020 blive præsenteret for forsøgets resultater og forvaltningens anbefalinger til næste skridt.

Forlængelsen får ikke betydning for projektets økonomi.

i. Forsinket levering af el-skraldebiler

By-, Kultur- og Miljøområdet er blevet kontaktet af leverandøren af de ny bestilte el-skraldebiler, som har varslet en væsentlig forsinkelse af leverancen.

Oprindeligt skulle skraldebilerne være leveret fra uge 48 2019 frem til uge 8 2020.

Tilbage i maj måned 2019 blev Frederiksberg Renovation orienteret om, at leverancen ville blive forsinket med 16 uger.

I december måned varslede leverandøren endnu en forsinkelse af leverancen, da leverandøren af batteripakkerne til bilerne er gået i betalingsstandsning. Den forventelige leverancetid er nu uge 31-39 2020.

Da en del af de nuværende dieseldrevne skraldebiler er tæt på at være udlevet, vil Frederiksberg Renovation få lidt udfordringer i forhold til at holde bilerne kørende. Der er dog indgået en samarbejdsaftale med leverandøren af el-skraldebilerne om døgn- og weekendbemandet værksted, lån/leje af biler i perioden frem til leverance af de nye biler, så det forventes, at driften kan opretholdes som nu. Der vil dog være perioder, hvor der hentes affald af skraldebiler, der ikke bærer Frederiksberg Kommunes logo.

j. Snublesten

By- og Miljøudvalget godkendte på møde den 21. januar 2019, at Snublestensgruppen i Danmark nedlagde en såkaldt snublesten på Carl Plougs Vej.

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ny henvendelse fra Snublestensgruppen om tilladelse til at nedlægge 3 yderligere snublesten på Frederiksberg til sommer. By-, Kultur- og Miljøområdet agter at give tilladelse hertil.

Kort om kunstprojektet

Snublestensprojektet er verdens største decentrale mindesmærke. En snublesten er en mindesten som oftest for ofre for nazismen 1933-1945 udført af den tyske kunstner Gunter Demnig. Snublesten vil også kunne mindes andre forfulgte befolkningsgrupper fra 1933-1945 f.eks. modstandsfolk, politisk forfulgte, homoseksuelle mv.

Rent lavpraktisk er der tale om, at én chaussésten udskiftes med en ny snublestenschaussésten beklædt med en messingplade ud for et offers bopæl. På messingpladen vil der være en inskription med navn, fødselsår, deportationsdato, dødsdato og dødssted, hvis det kendes. Kunstneren Gunter Demnig har lagt over 74.000 snublesten i 24 europæiske lande siden 1992.

k. Ansøgning fra Donkey Republic om udlejningscykler

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning fra Donkey Republic, der ønsker tilladelse til udlejning af 500 stk. delecycler og dele-elcycler på Frederiksberg.

By- og Miljøudvalget behandler på dette møde en sag om Transportministeriets høring over ny lovgivning i forhold til netop udlejningscycler og e-løbehjul, der forventes at træde i kraft 1. juni 2020.

I forhold til el-løbehjul til udlejning vedtog By- og Miljøudvalget på møde den 25. november 2019 at udsætte drøftelsen af en lokal praksis for el-løbehjul, indtil ministeriets evalueringsrapport og varslede lovændring foreligger.

Det vil være naturligt at drøfte muligheden for udlejningscycler i samme moment, og det foreslås derfor, at ansøgningen behandles parallelt hermed.

Desuden vil det være naturligt at inddrage muligheden for udlejningscycler, samt hvor det vil være muligt at skabe plads til parkering af el-løbehjul. Endelig skal der også forholdes til den eksisterende bcykel, som allerede i dag er på Frederiksberg.

Forvaltningen vil orientere ansøger herom.

## Punkt 30: Orientering om elcykelulykker

05.13.00-G01-13-19

### Resume

Havarikommissionen, HVU, har dybdeanalyseret 20 alvorlige ulykker med elcykler, og udgivet undersøgelsen i temarapport nr. 16. Af hovedkonklusioner fra undersøgelsen kan nævnes, at 12 af de 20 elcyklister var over 65 år. Det vurderes, at det i 8 af ulykkerne var aldersrelaterede svækkelser, der var en medvirkende årsag til ulykken.

### Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om elcykelulykker til efterretning.

### Indstilling

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

### Sagsfremstilling

Havarikommissionen, HVU, har dybdeanalyseret 20 alvorlige ulykker med elcykler, sket i perioden 2016-2018. Analysen omfatter ulykker sket over hele landet.

Fra analysen kan udtrækkes følgende hovedbudskaber, der tillige kan ses i bilaget:

- De fleste elcyklister var ældre eller fysisk svækkede.
- Elcyklisternes høje alder var medvirkende i 8 af de 20 ulykker.
- At køre på elcykel gav udfordringer i kombination med alderssvækkelser
- Cyklisternes skader blev alvorligere på grund af høj alder og manglende hjelmbrug
- Høj hastighed på elcykel var ikke et problem
- I enkelte ulykker var der ikke tilstrækkeligt sikre rammer for brug af elcykel i arbejdstiden, hvor elcykler blev benyttet som transportmiddel i forbindelse med arbejdet.

På baggrund af analysens resultater anbefaler HVU en række råd til kørsel på elcykel, valg af elcykel og en række øvrige anbefalinger, der kan gøre det mere sikkert at bruge elcykel, og derved undgå flere alvorlige ulykker. Anbefalingerne fremgår ligeledes af bilaget.

Registreringen af ulykker, hvor elcykler er involveret rækker kun et par år tilbage, så datagrundlaget er indtil videre sparsomt. På Frederiksberg er der således først registreret ulykker med elcykler fra 2018.

I 2018 er der registreret 4 personskadeulykker, hvor elcykler var impliceret. Heraf var de 2 med alvorlig personskade og de 2 øvrige med let personskade. De 2 alvorligt tilskadekomne var henholdsvis en kvinde på 57 år og en mand på 38 år. De 2 lettere tilskadekomne var henholdsvis en kvinde på 75 år og en mand på 70 år. Der er intet i de 4 ulykker der tyder på, at det kan henføres til brugen af en elcykel, at uheldet skete. I det ene tilfælde kan det have været personens alder, der var en medvirkende årsag.

I 2019 er der indtil ultimo november registreret 2 personskadeulykker, hvor elcykler var impliceret. Da der fortsat resterer en del af året, kan antallet stige. De 2 personskadeulykker var begge med lettere personskade til følge. Der var tale om 2 mænd på henholdsvis 30 og 74 år. I det ene tilfælde kan brugen af elcykel have været en medvirkende årsag, idet personen i forbindelse med overhaling af 2 andre cyklister blev påkørt bagfra af en personbil. Personen var desuden 74 år gammel, så alderen kan også have været en medvirkende årsag, selvom det ikke direkte kan udlægges af ulykkesbeskrivelsen.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

Da cyklister, samlet set, udgør omkring 60% af alle tilskadekomne i trafikken på Frederiksberg, vurderes der fortsat at være behov for et større fokus på cyklistsikkerheden for at vende den negative udvikling i antallet af tilskadekomne. Fokus bør derfor være på både brugere af almindelige cykler og brugere af elcykler. I den sidste gruppe bør der desuden være et særligt fokus på ældre brugere af elcykler.

Det er et positivt tegn, at flere, især ældre, igen får mulighed for at komme ud at cykle, når de vælger at investere i en elcykel. Det bidrager positivt til kommunens målsætning om at få flere til at cykle. For at imødegå en uheldig indvirkning på uheldsudviklingen vurderes det, at ældre brugere af elcykler bør informeres om både indkøb og brug af elcykler. Dette

arbejde kan ske som en tværfaglig indsats mellem By-, Kultur- og Miljøområdet og Social-, Sundheds og Arbejdsmarkedsområdet.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

HVU rapport 16 Elcykelulykker

# Punkt 31: Orientering om tilfredshedsundersøgelse i busserne på Frederiksberg 2019

13.05.16-G01-6-15

## Resume

Frederiksberg Kommune gennemfører hvert år en tilfredshedsundersøgelse i busserne. Tilfredsheden er generelt høj blandt brugerne og trods de store ændringer der har været i 2019. I denne sag får udvalget forelagt resultaterne af undersøgelsen, der er gennemført i 2019, ligesom der sammenlignes med tidligere år.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om tilfredsundersøgelse i busserne til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orienteringen om tilfredshedsundersøgelsen i busserne tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Frederiksberg Kommune har de sidste seks år fået gennemført en tilfredshedsundersøgelse i de busser, der kører i kommunen. Undersøgelserne er alle seks år gennemført som personlige interviews i busserne i løbet af efteråret. Interviewene er gennemført i alle A-busserne, i linje 31 og 34/37 og i Frederiksbergbusserne. Der er hvert år gennemført omkring 100 interviews på hver linje og 100 tilsammen i de tre Frederiksbergbusser. Der er i 2019 samlet gennemført 925 interviews fordelt hen over dagen og fordelt på hverdage og i weekenden.

Den årlige tilfredshedsundersøgelse i 2019 er gennemført i uge 45 og 46, hvilket er hhv. 4 og 5 uger efter at Nyt Byt blev sat i drift. I september åbnede Cityringen og i oktober blev Nyt Bynet sat i drift. Det er to store ændringer i den kollektive trafik og i gennemgangen af resultaterne fra årets undersøgelse skal det tages in mente, at den er gennemført få uger efter de to ændringer. Tilfredshedsundersøgelsen gennemføres for at få en større viden om brugernes tilfredshed med deres bustur på Frederiksberg og forholdene i den forbindelse. Den indsamlede viden om brugernes tilfredshed kan bruges til at forbedre forholdene og til at evaluere tidligere ændringer og forbedringer.

Buspassagerne blev spurgt om deres tilfredshed på en ti-punktsskala. På skalaen dækker karakterer over 5 "tilfreds" (6-7) eller "meget tilfreds" (8-10), mens karakterer under 5 dækker over "utilfreds" (3-4) eller "meget utilfreds" (0-2). Karakteren 5 er således "hverken eller".

Tilfredsheden med busturen på Frederiksberg har samlet set været høj alle årene. Det er den fortsat, men der er sket en ændring fra de foregående år til 2019, hvor der er sket et ryk fra "meget tilfreds" til "tilfreds". 66 % har svaret, at de er "meget tilfreds" med busturen alt i alt og 90 % er samlet set "tilfreds" eller "meget tilfreds". I 2018 var næsten 80 % meget tilfredse og samlet var 92 % "meget tilfreds" og "tilfreds". Der har altså været et lille fald på 2 procentpoint fra 2018 til 2019 på den samlede tilfredshed. Der er fortsat en høj tilfredshed, specielt når det tages i betragtning, at der er sket store ændringer i det samlede kollektive trafiknet. Som de tidligere år er de ældre passagerer fortsat generelt mere tilfredse end de resterende passagerer.

- 90 % af buspassagerne er tilfredse med busturen, heraf er 66 % er meget tilfredse. Kun 3 % er meget utilfredse. I 2014 var 73 % meget tilfredse og 3 % svarede, at de var direkte utilfredse med busturen.
- Tilfredsheden er faldet i den ældre passagergruppe over 60 år. Alligevel er det fortsat her der er den største tilfredshed og blandt de middelalderende passagerer mellem 30 og 59 år, at der er mindst tilfredshed.
- Der er størst tilfredshed blandt passagerne i Frederiksbergbusserne, dog med et fald i forhold til 2017.
- På A-busserne er den højeste tilfredshed på linje 1A, linje 2A og linje 4A. Der har ydermere været en positiv udvikling på linje 4A.
- Der er en lavere tilfredshed på linje 7A og linje 9A. Begge linjer er omlagt i forbindelse med færdiggørelsen af Platanvej. Det kunne være en oplagt forklaring på faldet i tilfredsheden på de to linjer. Specielt linje 9A har haft et fald siden år 2018. Dette kan være grundet, at denne linje ydermere i det meste af 2019 har været omlagt på grund af skybrudsprojekt på Peter Bangs Vej.
- Tilfredsheden på linje 18 er også lavere end i 2018. Falkoner Allé, hvor linje 18 kører, blev tidligere betjent af linje 8A og havde dermed flere afgang og drift om natten. Cityringen kører på en delstrækning under Falkoner Allé og giver nye rejsemuligheder. Derfor er linje 8A ændret til linje 18, hvilket for nogle vil give en forringet betjening og dermed kan forklare faldet i tilfredsheden.
- I forhold til tilfredsheden med overholdelse af køreplanen er andelen af "meget tilfredse" faldet lidt, men andelen af "meget tilfredse" og "tilfredse" er tilsammen det samme som i 2018.
- I forhold til tilfredsheden med trafikinformation er den samlede andel af "meget tilfredse" og "tilfredse" steget i lille smule. Dette er positivt, da der er gjort en ekstra indsats i forhold til informationen omkring Nyt Bynet.

- Der er fortsat en meget høj tilfredshed med muligheden for at få en siddeplads i bussen, hvor 91 % er enten ”meget tilfredse” eller ”tilfredse”.
- Tilfredsheden med chaufførernes kørsel og deres kundeservice er høj. Men der er et fald siden sidste år og som den generelle tendens er der et fald i andelen af meget tilfredse kunder. Det kan være fordi, at frustrationen over ændringer i den kollektive trafik kommer til udtryk der, hvor der er en personlig kontakt. Og måske fordi det har været svært for chaufførerne, at svare på alle de konkrete spørgsmål brugerne har haft, selv om der generelt er taget godt imod det nye busnet.
- Der er fortsat generelt en høj tilfredshed med antallet af afgang, rejsetiden, afstand til et busstoppested, antal stoppesteder og information og venteforhold ved stoppestederne. Men der er et fald i andelen af meget tilfredse kunder, hvilket kommer til udtryk ved alle parametrene.
- I forhold til Nyt Bynet er der ikke en særlig høj tilfredshed. Det kan være udtryk for, at det er et koncept og det er svært at forholde sig til det. Der er højst tilfredshed blandt de unge under 30 år og lavest tilfredshed blandt de ældre passagerer over 60 år. Det kan være udtryk for, at det generelt er de yngre der er mest tilfredse med metroen og at de har nemmere ved et ekstra skift.

I bilag 1 er den samlede rapport over udviklingen i tilfredshedsundersøgelserne fra 2014 til 2019. Her illustreres resultaterne med udviklingen i tilfredsheden på de forskellige parametre i diagrammer.

Der er generelt et fald i andelen af "meget tilfredse" på alle parametrene omkring busserne. Til gengæld er den samlede andel af "meget tilfredse" og "tilfredse" på mange parametre på det samme niveau som de tidligere år. Det er udtryk for, at der skal noget ekstra til for, at brugerne giver de helt høje karakterer. Med ændringer og kommunikation om ændringer skabes der forandringer og dermed usikkerhed for nogle, hvilket betyder, at brugerne ikke i lige så høj grad som tidligere føler sig holdt i hånden. Derfor er det generelt positivt, at den samlede tilfredshed fortsat er så høj.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

Med åbning af Cityringen og Nyt Bynet er der sket store ændringer i den samlede kollektive trafik og borgerne og brugerne har skulle forholde sig til nye rejsemønstre. Ændringer betyder, at brugerne skal forholde sig til noget nyt, hvilket kan skabe forvirring og utryghed for nogle. Der har været et stort fokus på formidling af ændringerne i busnettet både fra Movia og fra forvaltningen. Dette kan have haft betydning i forhold til, at der trods de store ændringer fortsat er en meget høj tilfredshed med busdriften på Frederiksberg.

Undersøgelsen giver ikke anledning til ændringer på nuværende tidspunkt. Det tager tid for brugerne at vænne sig til nye ruter og nye skift. Movia og forvaltningen følger de henvendelser, der modtages på tværs af kommunerne, hos Movia og dem der kommer gennem pressen. Ud fra disse og ud fra passagertællinger og rejsestrømme vil der i løbet af foråret 2020 blive gennemført en evaluering af Nyt Bynet der vil blive fremlagt for By- og Miljøudvalget.

## Økonomi

Den årlige udarbejdelse af tilfredshedsundersøgelsen gennemføres indenfor eksisterende budget. Resultaterne kræver ikke umiddelbart ændringer i økonomien. Hvis der skal følges op på de input, der er kommet i tilfredshedsundersøgelsen i forhold til de fysiske tiltag eller til opfølgning på Nyt Bynet kan det komme til at kræve yderligere økonomiske ressourcer. Der er med busreserven afsat 1,1 mio. kr. i både år 2021, 2022 og 2023 til eventuelle ekstra indkøb af bustimer i forbindelse med evalueringen af Nyt Bynet.

## Borgmesterpåtegning

Ingen

## Behandling

By- og Miljøudvalget

## Bilag

Kommune Frederiksberg - kundetilfredshed i busserne 2019

# Punkt 32: Orientering om planlagt delvis nedlæggelse af Solbjerg Parkkirkegård

00.00.00-G01-53-19

## Resume

Kirkeministeriet godkendte i september 1980 (før begravelsesområdet overgik til Frederiksberg Kommune), at Solbjerg Parkkirkegård skulle gennemgå en delvis nedlæggelse med virkning fra 31. december 2019. I den forbindelse kontaktede By-, Kultur- og Miljøområdet ministeriet i maj 2019 for at indhente en formel godkendelse hertil. Ministeriet afviste i november 2019 kommunens ansøgning på baggrund af en dispensationspraksis, som det tidligere begravelsesvæsen iværksatte, og som uden kendskab til konsekvenserne er videreført af forvaltningen. Sagen forelægges til udvalgets orientering.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen og anmodede om yderligere oplysninger om muligheden for at fortsætte praksis med at begrave/nedsætte urne på familiegravsteder og om forskellen mellem status som kirkegård og park.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om planlagt delvis nedlæggelse af Solbjerg Parkkirkegård tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet kontaktede Kirkeministeriet i maj 2019 med henblik på at indhente en formel godkendelse af en planlagt delvis nedlæggelse af Solbjerg Kirkegård med virkning fra 31. december 2019. Efter gentagne rykkere vendte Kirkeministeriet tilbage den 21. november 2019 med en afgørelse, hvori de afslår at godkende ansøgningen.

Kirkeministeriet oplyser i sit svar, at ministeriet i september 1980 godkendte, at der blev foretaget ændringer i det daværende begravelsesvæsenes reglement, således at brugsretten i de afdelinger, der var tale om, ikke kunne erhverves ud over 2020. Det betød, at der kunne nedsættes kister indtil år 2000 og urner indtil år 2010.

Imidlertid besluttede Frederiksberg Begravelsesvæsen herefter at give dispensation til nedsættelse af afdøde med særlig tilknytning til gravstedet indtil 31. december 2019 (tidspunktet for beslutningen er uafklaret, men praksis er ændret før 2000). Dispensationen blev iværksat på grund af klager fra pårørende, som ikke havde mulighed for at blive nedsat i gravstederne, hvor deres nærmeste pårørende (ægtefælle, forældre eller barn) var begravet.

Det er på baggrund af denne dispensationspraksis, at ministeriet ikke kan godkende By-, Kultur- og Miljørådets ansøgning, da der fortsat er fredningstid i en del af gravstederne.

Ministeriet oplyser supplerende i sit svar, at kommunen kan søge de enkelte afdelinger nedlagt løbende i takt med, at brugsretten udløber for det sidst ibrugtagne gravsted på den enkelte afdeling. Ministeriet gør opmærksom på, at der kræves en særskilt ansøgning for hver enkelt afdeling, der ønskes nedlagt - og at hver enkelt ansøgning skal ledsages af en beskrivelse af, hvad det nedlagte areal ønskes anvendt til. (Kirkeministeriets svar af 21. november 2019 er vedlagt som bilag 1).

Frederiksberg Kommune overtog begravelsesvæsenet i 2010, hvor det blev oplyst at dele af kirkegården skulle nedlægges i 2020 og resten i 2050. Kommunen blev i den forbindelse ikke oplyst om de konsekvenser, som begravelsesvæsenets beslutning om dispensation ville have. Derfor er dispensationspraksisen videreført af forvaltningen. By-, Kultur- og Miljøområdet er således gået ud fra, at det blot ville være en formalitetssag at nedlægge de planlagte dele af Solbjerg Parkkirkegård. Afslaget fra Kirkeministeriet betyder, at den første afdeling kan søges nedlagt efter 2021 og den sidste efter 2039.

Konsekvenserne af afslaget fra Kirkeministeriet er, at det planlagte område ikke kan overgå til parkområde i 2020. Derimod vil der sagtens kunne arbejdes videre med en udviklingsplan i 2020 for kirkegården, hvor der kan tages højde for den successive nedlæggelse af "2020-afdelingen". Hertil kommer, at der også vil kunne foretages klimatilpasning i stiforløb m.v. De konkrete arbejder vil blot kræve Kirkeministeriets godkendelse.

Det bemærkes herudover, at der i 2050-afdelingen fremadrettet vil være behov for en ny askefællesgrav, da der ikke på sigt vil være plads i fællesgraven på Søndermark Kirkegård.

Af bilag 2 fremgår et kort over Solbjerg Parkkirkegård, hvor kirkegårdens afdelinger er grupperet i forhold til den planlagte udvikling af kirkegården:

- Arealer med noteret årstal viser de afdelinger, som påtænkes nedlagt snarest muligt. Årstallene indikerer fredningstidens udløb.
- Arealer markeret med enkeltskravering viser de afdelinger, som er planlagt til at blive nedlagt i 2050.
- Arealer markeret med tern viser de to afdelinger, som forventes at blive omlagt til askefællesgrav i 2050, idet der er opstået et yderligere behov herfor.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur og Miljøområdet vurderer, at kommunen, på trods af ministeriets afslag, kan påbegynde en udviklingsplan for kirkegården som planlagt, ligesom det vurderes, at kommunen vil gøre brug af muligheden for at udvikle kirkegårdens arealer løbende efter 2021.

## **Økonomi**

Orienteringen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Bilag 1: Kopi af Kirkeministeriets svar af 21. november 2019

Kort over Solbjerg Parkkirkegård

# **Punkt 33: Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmand Nikolaj Bøgh om opstilling af venskabsbyvejskilte**

05.01.00-G01-16-19

## **Resume**

2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmand Nikolaj Bøgh har foreslået, at der på Frederiksberg opstilles venskabsbyvejskilte, der kan markere samarbejdet og tilhørsforholdet til Norden. Udvalget skal med denne sag tage stilling til forslaget.

## **Beslutning**

By- og Miljøudvalget indstiller, at sagen om opsætning af "vejskilte" med bynavne og kilometerangivelse fra Frederiksberg til de 5 øvrige nordiske venskabsbyer udsættes til budget.

Udvalget anmodede om, at der i udformningen af skiltene informeres om, at det er Frederiksbergs venskabsbyer og angives landeflag ved de enkelte bynavne.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der opsættes "vejskilte" med bynavne og kilometerangivelse fra Frederiksberg til de 5 øvrige nordiske venskabsbyer.

## **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen oversendte den 26. august 2019 følgende forslag fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt og rådmand Nikolaj Bøgh om opstilling af venskabsbyvejskilte.

"Kommunalbestyrelsen beslutter opsætning af 'vejskilte' med bynavne og kilometerangivelse fra Frederiksberg til de 5 øvrige nordiske venskabsbyer.

### **Begrundelse:**

Frederiksberg har siden 1940'erne været venskabsby med Bærum i Norge og Uppsala i Sverige. Siden kom Hamälina, Tartu og Havnafjordur med. De øvrige nordiske venskabsbyer har markeret samarbejdet ved opstillet af 'vejskilt' på fx rådhuspladsen i den respektive by.

For at Frederiksberg også markerer samarbejdet og tilhørsforholdet til Norden, foreslås opstilling af symbolsk "vejskilt".

### **Bemærkninger til forslaget**

By-, Kultur- og Miljøområdet anbefaler, at der som foreslået, opsættes et henvisningsskilt med oplysning om afstande til de respektive fem venskabsbyer. Skiltet vil kunne bidrage til at gøre borgere og besøgende opmærksomme på samarbejdet mellem Frederiksberg og de nordiske venskabsbyer.

Forvaltningen foreslår, at skiltet udformes som turistinformationskiltene på Frederiksberg - fotoeksempel fra Rådhuspladsens nordøstlige hjørne er vedlagt. Det nye 'venskabsbyskilt' foreslås placeret på Rådhuspladsens sydøstlige hjørne, og det vil kunne produceres til opsætning i løbet af 3-4 uger.

## **Økonomi**

Udgift til fremstilling og opsætning af henvisningsskiltet vil andrage ca. 30.000 kr., hvilket vil kunne afholdes indenfor afsatte driftsmidler til skilte og afmærkning.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K  
JBS/KK

## **Bilag**

Turisthenvisningsskilt, 03.01.20

# Punkt 34: Forslag til beslutning fra rådmand Thyge Enevoldsen om kunstgræsbaner og mikroplast

04.00.00-A00-2-19

## Resume

Rådmand Thyge Enevoldsen har stillet forslag om kunstgræsbaner og mikroplast. I sagen følger forvaltningens bemærkninger til forslaget.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at forslaget tiltrædes, idet der i Budget 2020 er afsat 500.000 kr til pilotforsøg med kanter og andre tiltag (riste og adfærds kampagner mv.) på byens kunstgræsbaner - netop med henblik på begrænsning af spredningen af granulat fra banerne, og at Forvaltningen og FIU løbende følger udviklingen inden for kunstgræsbaner med henblik på - ud fra en faglig helhedsbetragtning - såvel i dag som fremover at kunne pege på de miljø- og funktionsmæssige mest hensigtsmæssige og robuste løsninger, når kommunen skal etablere nye kunstgræsbaner og/eller renovere/udskifte eksisterende kunstgræsbaner.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslaget tiltrædes, idet der i Budget 2020 er afsat 500.000 kr til pilotforsøg med kanter og andre tiltag (riste og adfærds kampagner mv.) på byens kunstgræsbaner - netop med henblik på begrænsning af spredningen af granulat fra banerne, og at Forvaltningen og FIU løbende følger udviklingen inden for kunstgræsbaner med henblik på - ud fra en faglig helhedsbetragtning - såvel i dag som fremover at kunne pege på de miljø- og funktionsmæssige mest hensigtsmæssige og robuste løsninger, når kommunen skal etablere nye kunstgræsbaner og/eller renovere/udskifte eksisterende kunstgræsbaner.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 17. juni 2019 følgende forslag fra rådmand Thyge Enevoldsen om kunstgræsbaner og mikroplast.

Enhedslisten foreslår

At Frederiksberg Kommune i samarbejde med Frederiksberg Idrætsunion, gennemgår samtlige kunstgræsbaner i kommunen for at udvikle metoder til at inddæmme spredningen af mikroplast fra disse baner og beslutter, i forbindelse med udskiftningen af den næste bane, at anlægge denne uden brug af gummigranulat, f.eks. i stedet med et korkunderlag.

Begrundelse:

Det er et stort problem, at der fra kommunens kunstgræsbaner spredes store mængder mikroplast ud i byen. I Enhedslisten mener vi, at der er behov for at prioritere bekæmpelsen af mikroplasten. Der er ikke megen viden om, hvor denne plast forsvinder hen, og hidtil har der kun i begrænset omfang været tiltag til at begrænse spredningen. Omkring flere baner belastes grønne områder hårdt, og der er behov for flere steder at konstruere anlæg som bidrager til at inddæmme og opsamle mikroplasten. Samtidig er der behov for at afprøve andre metoder end gummigranulat som underlag, herunder kork som der er erfaringer med i flere af vores nabolande. Dette kunne afprøves ved den forestående renowering af kunstgræsbanen på Nandrupvej.

Forvaltningens bemærkninger til forslaget:

Indledningsvist skal forvaltningen bemærke, at der i Budget 2020 er afsat 500.000 kr. til pilotforsøg med kanter og andre tiltag (riste og adfærds kampagner mv.) på byens kunstgræsbaner - netop med henblik på begrænsning af spredningen af granulat fra banerne. Erfaringerne fra de iværksatte tiltag vil kunne give et overblik over mulighederne på de enkelte baner, og med vurdering af udfordringens omfang ift. nærhed til natur mm. Herunder skal der findes typer af plader til montering på eksisterende hegn, hvor pladerne medfører mindst mulige støjmæssige gener.

Der er endnu ikke afsat midler i budgettet til en udskiftning af de ældste af de eksisterende kunstgræsbaner, men inden for en kort årrække vil dele af banerne på Jens Jessens Vej og de nuværende baner på Nandrupvej stå overfor en udskiftning. Dette vil indgå i den plan for vedligeholdelse af eksisterende idrætsfaciliteter, som er besluttet ifm. Budget 2020.

I forhold til opbygning, materialevalg og type af kunstgræs/gummigranulat i anlægsløsningerne, når kommunen etablerer/udskifter kunstgræsbaner, er der fokus på at få den bedst mulige idrætsfunktionelle løsning til glæde for de mange brugere, og som samtidig overholder de miljømæssige myndighedskrav på området. Kunstgræsbanerne på kommunens idrætsanlæg er alle såkaldte 3. generations baner, der er opbygget med stabiliserende infill bestående af kvartssand og stødabsorberende gummigranulat af typen EPDM.

For så vidt angår (mere miljøvenlige) alternativer til traditionelle kunstgræsbaners materialevalg (opbygning og indhold) er nedenfor givet et overblik, jf. også sag til Kultur-og Fritidsudvalget og By- og Miljøudvalget den 16. september 2019:

Emne	Muligt tiltag	Miljømæssig vurdering	Driftsmæssig vurdering	Funktionsmæssig vurdering	Eventuelt afledt driftsøkonomi	Eventuelt afledt anlægsøkonomi
Microplast - alternativer til gummigranulat som infill	1. Naturinfill, som kork	Naturinfill defineres ikke som microplast, hvorfor udledning til omgivelserne ikke i denne sammenhæng er problematisk. Til gengæld vurderer Miljøstyrelsen, at infill med kork vil medføre udfordringer med dannelse af svampespore m.v.	Der er kun begrænsede erfaringer med drift af kunstgræsbaner med naturinfill, hvor det særligt er usikkert, hvordan infill med kork reagerer i vintersituationer og med brug af tømidler.	De første erfaringer med kunstgræsbaner med naturinfill melder om meget glatte overflader.	Der må forventes øgede udgifter til efterfyldning, da holdbarheden af kork er kortere end gummi.	Naturinfill er væsentlig dyrere end gummigranulat, hvorfor anlægsudgiften ved brug af denne type infill vil øges markant.
	2. Biofill	Biofill, som fra producenten Saltex, baseret på elementer fra sukkerør iblandet gummi, defineres fortsat som microplast.	Biofill er et nyt produkt på markedet, hvorfor driftserfaringerne er meget begrænsede.	Biofill er så nyt på markedet, så der ikke for alvor er opsamlet brugsmæssige erfaringer.	Biofill er så nyt på markedet, hvorfor driftsøkonomien ved denne løsning ikke er dokumenteret.	Biofill er væsentlig dyrere end gummigranulat, hvorfor anlægsudgiften ved brug af denne type infill vil øges markant.
	3. Infillfri baner	Infillfri kunstgræsbaner består af forskellige typer af plastikstrå vævet i tæppet. Mængden af strå er større end øvrige kunstgræsbaner, hvorfor der er risiko for, at mængden af fragmenter af strå som afgives til omgivelserne ved brug og drift er større.	De driftsmæssige erfaringer med disse baner stammer primært fra Norge, hvor der er meldinger om behov for øget brug af tømidler, for at holde banen spilbar i vintersituationer.	Infillfri baner har endnu ikke opnået de gængse certificeringer, og er primært anvendeligt til skolebaner og baner som alene anvendes til træning for sekundære hold. Banerne har en tendens til at opleves som meget hårde, og meget øget risiko for brandmærker ved fald og glid på banen.	Der må forventes øgede udgifter til vinterbekæmpelse, men omvendt en besparelse på den løbende efterfyldning med infill.	Der kan være en mindre udgift ved etablering af denne banetype, hvor det dog er usikkert, om holdbarheden er den samme som banetype med gummiinfill.

Forvaltningen og FIU følger som nævnt løbende udviklingen inden for kunstgræsbaner. Dette er med henblik på - ud fra en faglig helhedsbetragtning - såvel i dag som fremover at kunne pege på de miljø- og funktionsmæssige mest hensigtsmæssige og robuste løsninger, når kommunen skal etablere nye kunstgræsbaner og/eller renovere/udskifte eksisterende kunstgræsbaner.

En kunstgræsbaneløsning med 3. generationsløsning på Nandrupvej anslås at koste ca. 1,3 mio. kr. Der vil dog være behov for en konkret forundersøgelse af anlægget.

Det er ikke umiddelbart muligt at estimere prisen på en alternativ løsning, da dette kræver afklaring af et reelt alternativ, jf. oversigten ovenfor.

### **Økonomi**

Ingen.

### **Borgmesterpåtegning**

Ingen

### **Behandling**

Kultur- og Fritidsudvalget, M, K  
CJ

# Punkt 35: Høring over forslag til lov om ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven vedr. el-løbehjul og udlejningscykler

00.00.00-G01-56-19

## Resume

Den 19. december 2019 har Transport- og Boligministeriet sendt et udkast til forslag til ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven i offentlig høring, der ændrer på reglerne for udlejningscykler og el-løbehjul mv. til udlejning, for kommunernes mulighed for indsamling af cykler, der står i det offentlige rum, og mulighed for at give køretøjer tre parkeringsafgifter for samme forseelse, herunder at fjerne køretøjer efter tredje parkeringsafgift. Der er høringsfrist den 23. januar 2020. Forvaltningen har udarbejdet et høringssvar, som udvalget med denne sag skal tage stilling til.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at godkende udkast til høringssvar, idet der i høringssvaret foreslås følgende tekst indføjet mellem 3. sidste og 2. sidste afsnit:

”Frederiksberg Kommune skal ligeledes opfordre til, at der i de administrative/tekniske forskrifter for små udlejningskøretøjers indretning er fokus på køretøjernes miljømæssige og sikkerhedsmæssige forhold, herunder bremsevne og stabilitet. Sidstnævnte under såvel kørsel som ved henstillingen, således at disse ikke uforvarende kan vælte og dermed besværliggøre fremkommelighed for bl.a. gående.”

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at udkast til høringssvar godkendes

## Sagsfremstilling

Transport- og Boligministeriet sendte den 19. december 2019 vedlagte udkast til forslag til ændring af vejloven, lov om private fællesveje og færdselsloven i offentlig høring, idet der er høringsfrist den 23. januar 2020.

Lovforslaget indeholder flere elementer, som beskrives nedenfor.

Lov om offentlige veje - udlejningscykler og udlejningsløbehjul i free floating

§ 80 i lov om offentlige veje ændres, således af udlejningscykler og udlejningsløbehjul i free floating fremadrettet reguleres i nye bestemmelser (§§ 80a og 80b og §§ 81a-81c), mens udlejning fra faste udlejningssteder, f.eks. fra et hotel eller en cykelhandler fortsat er omfattet af bestemmelsen i § 80. Dette betyder, at der fra faste udlejningssteder fortsat skal indhentes en tilladelse fra kommunen som vejmyndighed.

For så vidt angår udlejningscykler og udlejningsløbehjul i free floating kræves der efter forslaget § 80a og 80b ikke længere en tilladelse til opsætning men derimod en aftale med kommunen som vejmyndighed om nærmere vilkår, og for udlejningscykler skal dette ske uden unødigt ophold.

Som modvægt til, at der ikke skal indhentes en tilladelse, foreslås det, at der bliver stillet krav om, at køretøjerne som hovedregel skal stå placeret i dertil indrettet infrastruktur eller områder tiltænkt til parkering, når de står placeret med henblik på udlejning. Det betyder i praksis, at en cykel skal stå i et cykelstativ, et område afmærket til cykler eller lignende, når de står til rådighed for udlejning og tilsvarende indretninger i forhold til el-løbehjul.

Kommunen vil som vejmyndighed for udlejningsløbehjul i free floating kunne kræve betaling for etablering og vedligeholdelse af dertil indrettet infrastruktur, da denne ikke eksisterer i dag.

I begge tilfælde vil kommunen som vejmyndighed lade det indgå som et vilkår i aftalen, at omkostningerne til administrationen betales af operatøren.

Særligt for udlejningscykler i free floating bemærkes, at der efter forslaget ikke ved aftalen kan stilles vilkår om antallet af udlejningscykler,

Lovforslaget giver kommunerne mulighed for at fjerne og flytte udlejningscykler og udlejningsløbehjul i free floating (§§ 81a og 81b). For begge typer gælder det, at køretøjerne uden forudgående høring kan fjernes, hvis de står i strid med vilkårene, og det ikke er muligt at placere køretøjet lovligt.

Herudover kan kommunen som vejmyndighed fjerne udlejningscykler og udlejningsløbehjul i free floating, der ikke er indgået aftale med, eller hvor aftalen er lovligt opsagt.

I begge tilfælde skal køretøjerne efter forslaget bringes til en opbevaringsplads. Udgifter til transport, opbevaring og administration af fjernede køretøjer, som er afholdt af kommunen, påhviler ejernes af køretøjet.

Efter forslaget skal kommunen underrette ejeren om, at et køretøj er fjernet, herunder om tidspunktet og årsagen hertil, samt hvor det kan afhentes, og med oplysning om, at hvis det ikke afhentes inden for en given frist vil det blive bortsolgt på auktion eller givet bort. Efter forslaget tilfalder et evt. overskud kommunen som vejmyndighed.

Eventuelle uenigheder i forbindelse med indgåelsen af en aftale om udlejningscykler i free floating vil kunne indbringes som en tvist for transportministeren for så vidt angår retlige forhold omfattet af vejloven (§ 133 a i lovforslaget). Formålet

med bestemmelsen er at sikre muligheden for, at parterne kan få en uafhængig prøvelse af, om bestemte vilkår vil være i overensstemmelse med bestemmelser og hensyn efter vejloven, herunder særligt om de konkrete aftalevilkår har en sådan karakter, at de vedrører den nærmere benyttelse af det offentlige vejareal. Endvidere vil en udlejningsoperatør også kunne indbringe spørgsmålet, om en vejmyndighed ikke i tilstrækkelig grad prioriterer at indgå en aftale uden unødigt ophold. Det er kun uenigheder i forbindelse med indgåelsen af aftalen, som vil kunne blive indbragt. En endelig aftale vil derimod ikke kunne blive påklaget administrativt, da der er tale om en aftale og ikke en afgørelse.

Lov om private fællesveje

Der er tale om en mindre konsekvensrettelse, som bringer ordlyden af § 66 i lov om private fællesveje i overensstemmelse med § 80 i lov om offentlige veje.

Færdselsloven – fjernelse af cykler og køretøjer

I færdselslovens tilføjes en ny § 123 a, som giver vejmyndigheden hjemmel til at fjerne henstillede cykler efter en forudgående høring på 4 uger (hvilket sker med mærkning på cyklen). Baggrunden herfor er at give vejmyndighederne bedre muligheder for at sikre, at cykelstativerne i byen ikke er fyldt op med henstillede køretøjer, som ikke benyttes af nogen. Dette er en videreførelse af administrativ praksis. Som noget nyt kan kommunen som vejmyndighed ved offentlig auktion sælge eller give de indsamlede cykler bort (til aktiveringsværksteder, frivillige organisationer m.v.) mod forinden at have kontrolleret, om de ikke er meldt stjålne. Eventuelt overskud tilfalder kommunen som vejmyndighed.

Der foreslås endvidere tilføjet en hjemmel i færdselsloven til, at kommunerne kan udstede 3 parkeringsafgifter for samme forseelse samt mulighed for at fjerne køretøjer fra det offentlige vejareal, såfremt ejeren af køretøjet har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme parkeringsforseelse, dog tidligst efter 24 timer efter 3. parkeringsafgift er pålagt.

Kommunerne kan vælge at benytte muligheden men er ikke forpligtet hertil. Kommunerne kan vælge at indrette egen opbevaringsplads eller indgå aftale med politiet om, at benytte deres faciliteter, idet kommunerne ved oprettelse af egen opbevaringsplads på visse betingelser kan bortsælge køretøjerne.

By- Kultur og Miljøområdet vurdering

Med forslaget om ændring af lov om offentlige veje skabes der mere klare rammer for udlejningscykler og udlejningsløbehjul i free floating, herunder for kommunernes mulighed for at sætte betingelser for placering af disse køretøjer, mulighed for at fjerne køretøjer samt at få dækket udgifterne herved.

Det er uklart, om de konkrete aftaler indgås på baggrund af konkrete ansøgninger, eller dette også kan ske ved et udbud.

Herudover fremgår det ikke tydeligt af lovforslaget, om kommunerne kan afvise at indgå en aftale med en udbyder – f.eks. fordi der allerede er indgået aftale med en række udbydere. Dette bør være mere klart.

Herudover fremgår det heller ikke klart, hvor hurtigt en ansøgning om udlejningscykler skal behandles. I lovforslaget står der uden unødigt ophold. Det vil være hensigtsmæssigt med en præcisering heraf set i lyset af, at dette er et af de forhold, der kan ingå i en klagesag til Vejdirektoratet.

I lovforslaget lægges der op til, at løbehjul tydeligt mærkes, en tilsvarende ordning bør også gælde udlejningscykler, således også disse tydeligt mærkes med ejerskab og kontaktoplysninger. Dette er nødvendigt, hvis den enkelte kommune skal kontakte ejeren ved en flytning af cyklen.

Efter lovforslaget skal kommunerne, hvis det er muligt, i første omgang prøve at flytte et ulovligt henstillet køretøj til en lovlig placering, inden det eventuelt fjernes. Spørgsmålene er i den forbindelse, hvad der forstås med rimelig afstand - er det en halv meter eller mere, om kommunen i givet fald kan sende regningen videre til operatøren for denne ydelse, og i fald hvilken dokumentation der kræves. Hvis ikke udgiften kan dækkes af operatøren, bør kommunerne kompenseres på anden vis.

Lovforslaget giver mulighed for bortsættelse af udlejningskøretøjer, hvis disse, efter de er fjernet, ikke afhentes.

Imidlertid vil udlejningskøretøjerne som udgangspunkt være låst af operatøren, enten mekanisk eller digitalt. På den baggrund vil et salg eller en bortgivning ikke umiddelbart være en løsning.

Endvidere kan det godt give anledning til bekymring, at der ved indgåelse af aftaler om udlejningscykler i free floating ikke kan fastsættes vilkår om antallet, da der er et væsentligt hensyn til, at byens cyklister, der har egen cykel, har mulighed for at parkere deres cykel i et stativ.

Hvad angår de foreslåede ændringer af færdselsloven lægges der vægt på, at der nu er skabt en formel hjemmel til, at kommunerne kan fjerne cykler i byrummet mod forudgående mærkning. Hidtil har kommunen overgivet cyklerne til politiets hittegodskontor, og cyklerne er afhentet af hittegodskontoret. Med forslaget lægges der op til, at kommunerne kan bortsælge cyklerne ved offentlig auktion eller ved bortgivelse til hjælpeorganisationer m.v. Det vil imidlertid være hensigtsmæssigt, såfremt der fortsat også var mulighed for at overgive til politiets hittegodskontor, og afhentning af hittegodskontoret.

Hvad angår forslaget omkring kommunerne kan udstede 3 parkeringsafgifter for samme forseelse samt mulighed for at fjerne køretøjer fra det offentlige vejareal, såfremt ejeren af køretøjet har fået pålagt tre parkeringsafgifter for samme parkeringsforseelse, er det positivt, at der er givet mulighed herfor. Efter forslaget kan kommuner, der vælger denne ordning enten vælge at indrette egen opbevaringsplads eller indgå aftale med politiet om, at benytte deres faciliteter. Det fremgår dog ikke tydeligt, om politiet er forpligtet til at indgå en sådan aftale, og på hvilke betingelser. Det vil være hensigtsmæssigt, hvis dette var mere tydeligt.

Ovennævnte bemærkninger er afspejlet i forslaget til høringsbrev, der er vedlagt til udvalgets godkendelse.

Det skal afslutningsvist bemærkes, at forvaltningen har modtaget kopi af notat / høringsbidrag fra Lime, som vedlægges til udvalgets orientering og eventuelle inspiration.

## **Økonomi**

Lovforslaget har ikke økonomiske konsekvenser for kommunerne, idet der lægges op til, at kommunerne kan få dækket omkostninger herved. Det må i den forbindelse forventes, at der skal ansættes ekstra ressourcer til varetagelse af opgaven, men som vil kunne dækkes af ejerne af køretøjerne/udbyderen.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Høringsbrev

Høringsliste

Udkast til lovændring

Frederiksberg Kommunes bemærkninger til lovforslaget

Lime - Notat vedr. ændring af vejloven 14.01.2020

# Punkt 36: Overordnet disponering af trafikikkerhedspuljen 2020

05.13.00-G01-15-19

## Resume

Der er årligt afsat en pulje på 3,0 mio. kr. til gennemførelse af trafikikkerhedsfremmende tiltag, der skal medvirke til, at målsætningen om en halvering af antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken, fra 2010 til udgangen af 2020, opnås. Uheldsudviklingen er i 2016 og 2017 gået i positiv retning, men tallene for 2018 viser en stigning i antallet af tilskadekomne. Der er derfor behov for et fortsat fokus på indsatser, såvel fysiske som adfærdsændrende, hvis målsætningen skal opnås. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om oplægget til udmøntning af dette års midler kan godkendes.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at puljemidlerne i 2020 og på i alt 3,0 mio. kr. til trafikikkerhed overordnet disponeres som foreslået finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2020.

Udvalget bad om, at der rettes henvendelse til Politiet med ønske om, at der gennemføres fartkontrol på Bernard Bangs Alle, Hostrupsvej og Finsensvej, og at der efterfølgende vurderes, om der eventuelt skal gennemføres hastighedsdæmpende eller tryghedsskabende tiltag.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at puljemidlerne i 2020 på i alt 3,0 mio. kr. til trafikikkerhed overordnet disponeres som foreslået finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2020,

## Sagsfremstilling

På budget 2020 er der afsat 3,0 mio. kr. til gennemførelse af trafikikkerhedsfremmende tiltag i 2020. Målsætningen for antallet af tilskadekomne i trafikken er, at der med udgangspunkt i 2010, som minimum, skal være sket en reduktion på 50% ved udgangen af 2020. I årene 2016 og 2017 er uheldstallet faldet i forhold til 2015, og udviklingen så ud til at gå den rigtige vej. Der var derfor en forventning om, at målsætningen kunne indfries. Men de seneste tal for 2018 og de forløbige tal fra 2019, viser desværre, at antallet af tilskadekomne igen stiger. Set over perioden fra 2010 og frem har der været udsving gennem årene. Årsagen til at antallet af tilskadekomne i trafikken svinger fra år til år, er der ikke en enkel forklaring på. Det ses, at det stadig er cyklister, der er langt den største gruppe af tilskadekomne, med op mod 60% af alle tilskadekomne. For at nedbringe antallet af tilskadekomne i trafikken er det derfor den gruppe, der bør være størst fokus på i det fremadrettede arbejde. Det vurderes, at der ikke alene vil være tale om behovet for fysiske ændringer og tilpasninger af veje og stier, men i lige så høj grad behovet for adfærdspåvirkende tiltag som kampagner og lignende. Forvaltningen vil ved disponeringen af trafikikkerhedspuljen komme med forslag til særlige indsatser rettet mod cyklister.

I 2020 foreslås puljen opdelt på fem delpuljer:

Cyklistsikkerhed (adfærds-kampagner og uheldsbekæmpelse) - 1 mio. kr.

Der skal være større fokus på cyklisterne og deres adfærd i 2020, derfor foreslår forvaltningen, at der laves en kampagne som er målrettet cyklisterne og de uheld som de primært er en del af. Derudover vil der udpeges lokaliteter, hvor der kan laves fysiske ændringer for at forbedre sikkerheden for cyklisterne. Der vil her blive koordineret med de afsatte midler på Budget 2020 til "Cykelsikkerhed og cykelparkering".

Sikring af skoleveje - 800.000 kr.

I dette punkt udføres projekter med mindre tiltag ved skoler, såsom forbedret forhold for skolepatuljer, bedre krydsningspunkter m.m. Derudover vil forholdene blive forbedret på skolevejen Nylandsvej (fra Femte Juni Plads til Chr. Emil Hansens Vej) ved Skolen på La Cours Vej i forbindelse med, at der skal anlægges nyt fortov og lægges nyt slidlag.

Tryghedsfremmende tiltag - 300.000 kr.

I dette punkt udføres projekter indenfor hastighedsdæmpende foranstaltninger, såsom bump og nedskiltet hastighed, forbedring af krydsningspunkter, nudgingkampagner for forgænger; "Kryds ved kryds" og akutte borgerhenvendelser Planlægning - 300.000 kr.

Hvert år udarbejdes der materiale (uheldsrapport, tællinger mv.) til, at undersøge arbejdet indenfor uheldsbekæmpelse, analyser og identifikation af problemområder.

Tilgængelighed - 600.000 kr.

Hvert år bliver tilgængelighedspuljen disponeret sammen med Ældre- og Handicaprådene. Projekterne omhandler primært forbedringer af ledelinjer, gennemgående fortov og etablering af lydfyr m.m.

By- og Miljøudvalget vil få forlagt projekter til godkendelse inden for punkterne "Cyklistsikkerhed" og "Sikring af skoleveje" og udvalget vil blive orienteret om projekterne i punkterne "Tryghedsfremmende tiltag", "Planlægning" og

"Tilgængelighed".

Projekter, der blev udført i 2019:

Trafiksikkerheds- og tryghedsfremmende tiltag

- Den Grønne Sti's krydsning med Thorvaldsensvej
- Hastighedsdæmpende foranstaltninger
  - Tesdorfsvej
  - Svanemosegårdvej
  - Gustav Johannsens vej
- Udarbejdelse af analyse af trafikant adfærd i krydset Pile Allé/Roskildevej
- Udarbejdelse af analyse om rødkørsler
- Forbedring af cyklisternes sikkerhed i krydset Kingosgade, Frederiksberg Allé og Alhambravej
- Forbedring af cyklisternes og fodgængernes forhold ved Aksel Møllers Have/Godthåbsvej
- Mindre tiltag fra henvendelser fra borgere
- Toronto anlæg: Vesterbrogade (ved Rahbeks Alle), Grundtvigsvej
- H.C. Ørsteds Vej - Ændring af cykelstiforløb
- H.C. Ørsteds Vej - Fodgængerovergang og toronto anlæg
- Falkoner Allé - fodgængerfelt
- Opgradering af fartdisplays
- Diverse afmærkninger (A22 (skoletavle))

Tilgængelighed

- Falkoner Plads – midlertidig ledelinjer
- Roskildevej/Dalgas Boulevard – tilgængelighedstiltag i krydset
- Lydfyr i krydsene: Godthåbsvej/Tesdorfsvej, Roskildevej/Skellet, Vodroffsvej/Danasvej, Nylandsvej/Solbjerg Plads og Pile Allé/Frederiksberg Allé
- To gennemgående fortov på Sankt Nikolaj Vej
- Gennemgående fortov i rundkørsel P.G. Ramms Allé
- Gennemgående fortov Gustav Johannsens Vej

Planlægning mv.

- Uhedsstedfæstelse, bearbejdning og udarbejdelse af uhedsrapport
- Trafiktællinger

By-, Kultur og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der er et stort behov for fortsatte indsatser der kan medvirke til, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken reduceres især cyklister. Det er også forvaltningens vurdering og anbefaling, at målet ikke kan opnås ved fysiske tiltag alene, men at der i lige så høj grad er brug for gentagne kampagner rettet mod specifikke adfærdsændringer.

De foreslåede tiltag vil bidrage til den rette udvikling, men gør det ikke alene, hvorfor der fortsat bør afsættes ressourcer til at gennemføre af tiltag, men også til undersøgelser, der i højere grad kan afdække udfordringerne og dermed være med til at finde de rigtige løsninger.

## Økonomi

Der er i budget 2020 afsat et rådighedsbeløb på 3,0 mio. kr. Såfremt indstillingen tiltrædes disponeres puljemidler af trafiksikkerhedspuljen til trafiksikkerhedsprojekterne (Trafiksikkerheds- og tryghedsfremmende tiltag, Tilgængelighedsplan og Planlægning og datagrundlag) på 3,0 mio. kr. i 2020.

## Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

## Behandling

By- og Miljøudvalget

# Punkt 37: Grundtvigsvej 5, st. mf., Konvertering fra erhverv til bolig

02.34.00-P19-874-18

## Resume

Sagen omhandler muligheden for at konvertere en erhvervsenhed til en ny bolig. Enheden er på 131 m<sup>2</sup>, hvoraf de 57 m<sup>2</sup> er i stueetagen og de 74 m<sup>2</sup> er i kælderen. Arealet i stueetagen ønskes konverteret til en ny bolig, mens arealet i kælderen vil få status af depotrum. Udvalget forelægges sagen til beslutning, da projektet kræver fravigelser fra kommuneplanens rammebestemmelser.

## Beslutning

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

1. at fravige krav om minimumsstørrelse for en bolig på 65 m<sup>2</sup>,
2. at fravige krav om etablering af opholdsarealer på 50% af boligens etageareal.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe og Balder Mørk Andersen) stemte imod.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt krav om minimumsstørrelse for en bolig på 65 m<sup>2</sup> kan fraviges,
2. hvorvidt krav om etablering af opholdsarealer på 50% af boligens etageareal kan fraviges.

## Sagsfremstilling

Ved mødet den 28. oktober 2019 udsatte By- og Miljøudvalget sagen.

### Tidligere sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om konvertering af en erhvervsenhed til en ny bolig. Enheden er på 131 m<sup>2</sup>, hvoraf de 57 m<sup>2</sup> er i stueetagen og de 74 m<sup>2</sup> er i kælderen. Arealet i stueetagen ønskes konverteret til en ny bolig, mens arealet i kælderen vil få status af depotrum. I forbindelse med konverteringen ønsker ansøgeren at etablere en altan mod gårdsiden mod ejendommens eksisterende altaner.

Ansøgeren bor i dag et andet sted i ejendommen, men har et ønske om at komme ned i stueetagen. Det oplyses i ansøgningen, at butikken (erhvervsenheden) måtte lukke i efteråret 2018 grundet manglende omsætning.

Da ejendommen blev opført, var der et antal butikker ud mod rundkørslen. De øvrige butikker er blevet konverteret til boliger, og der er i dag kun denne ene butik tilbage. I forbindelse med tidligere ombygninger er ejendommens facade ud mod rundkørslen blevet ombygget, således at de oprindelige store butiksvinduer er blevet erstattet af en facade svarende til ejendommens øvrige facade mod Bianco Lunos Allé/Grundtvigsvej.

I forbindelse med denne ansøgning ønsker man at ombygge de sidste butiksvinduer, således at facaden bliver fuldstændig svarende til den resterende facade. Butikken har i dag selvstændigt indgangsparti fra en trappe ud mod rundkørslen. Den nuværende indgangsdør i glas ønskes udskiftet til en trædør i en stil svarende til ejendommens arkitektur. Den selvstændige indgang bevares således, da butikken ikke har adgang til hverken ejendommens hoved- eller bitrappes.

### Regelgrundlag

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

Ejendommen er beliggende i kommuneplanens rammeområde 6.B.3, der er udlagt til etageboliger og ligger i udkanten af de klassiske kulturstrøg (side 9).

### Retningslinjer for boligtilvækst (side 7)

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

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

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

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

Ejendommen er udpeget som bevaringsværdig og har en meget høj SAVE-værdi på 2. Det fremgår af SAVE-vurderingen, at ejendommen har en pompøs ny-klassistisk facade og er flot anlagt ved rundkørslen.

Bygningsreglement 2018, BR18, angående boliger:

Kapitel 9, §199: Boliger skal projekteres og udføres, så boligen som helhed samt de enkelte rum har en hensigtsmæssig størrelse og udformning under hensyn til anvendelsen."

Bygningsreglementets bestemmelser for boligers størrelse vurderes opfyldt, såfremt kommuneplanens rammebestemmelser følges.

Kommuneplanens Rammer, Boliger generelt (side 6-7):

"...Ved indretning af boliger i en eksisterende ejendom, hvor det ikke er muligt at overholde kravet om en gennemsnitsstørrelse af lejlighederne på 100 m<sup>2</sup> etageareal, kan gennemsnitsstørrelsen efter en konkret vurdering nedsættes. Minimumsstørrelsen på 65 m<sup>2</sup> etageareal gælder dog fortsat."

Bygningsreglementets bestemmelser for boligers størrelse er ikke opfyldt.

Bygningsreglement 2018, BR18, angående opholdsarealer og parkeringsarealer:

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

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

Generelle rammebestemmelser (side 17 og 18)

Krav til bilparkering: Familieboliger 1 bil pr. bolig

Krav til opholds- og legearealer: Familieboliger 50 % af etageareal

Der er en eksisterende bilparkeringsplads, der vil blive tinglyst på enheden. Bygningsreglementets bestemmelser for tilstrækkelige parkeringsarealer er hermed opfyldt.

Der er ikke tilstrækkeligt med opholdsarealer på matriklen til at der kan udlægges opholds- og legearealer svarende til 50% det nye boligareal. Bygningsreglementets bestemmelser for tilstrækkelige opholdsarealer er hermed ikke opfyldt.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Det fremgår af kommuneplanens rammebestemmelser, at små og mellemstore erhverv som udgangspunkt skal fastholdes, og at såfremt et projekt ikke medfører forbedringer set i byens perspektiv, vil der som udgangspunkt ikke kunne forventes tilladelse til konvertering.

Frederiksberg Kommune har en målsætning om at fastholde den blandede by og tilskynde iværksætteri og opstart af virksomheder. Dette fremmes ved at fastholde muligheder for små og mellemstore erhverv i bybilledet ved at være tilbageholdende med at tillade konverteringer af mindre erhverv til boliger. En nedlæggelse af erhvervet i stueetagen ligger dermed ikke i forlængelse af kommunens målsætning om at værne om bylivet og den blandede by med et mangfoldigt butiksliv.

Der er tale om en ejendom med en høj bevaringsværdi. Siden ejendommens opførelse er facaden mod rundkørslen blevet ombygget således, at størstedelen af de oprindelige butiksvinduer er erstattet af vinduespartier svarende til dem, der er i ejendommens boliger. En ombygning, således at ejendommens resterende butiksvinduer erstattes af vinduespartier svarende til ejendommens øvrige, vil medføre en større symmetri i facaden. Den trappe, der i dag er op til det sidste butiksløkke, ønskes bevaret. Dette skyldes blandt andet, at det er den eneste adgang til enheden. Bevares trappen og indgangspartiet vil det være det eneste levn, der er tilbage fra ejendommens oprindelige butiksløkker.

Forvaltningen vurderer, at ombygningen af vinduespartierne vil styrke ejendommens symmetri og dens samlede arkitektoniske udtryk. Det vurderes samtidig, at bevarelse af den sidste trappe og indgangsparti vil styrke en fortælling om ejendommens fortid – uagtet at det ikke understøtter facadens symmetri.

Der er ikke tilstrækkelige opholdsarealer til at der vil kunne etableres nye opholdsarealer svarende til 50% af boligens etageareal og der foreligger ikke et projekt for opgradering af de eksisterende opholdsarealer.

Den nye bolig vil være mindre end kommuneplanens rammebestemmelser fastsætter, da den er 8 m<sup>2</sup> mindre end de 65 m<sup>2</sup>, som kommuneplanen fastsætter.

Ejendommen er ikke beliggende i hverken bydelsstrøg eller lokalstrøg og i resten af ejendommens stueetage er der boliger, ligesom der i de øvrige ejendomme i rundkørslen er boliger i stueetagerne, samt nogle steder erhverv i kældre.

Efter en konkret afvejning af sagen vurderes det samlet set, at hensynet til kommunens målsætning om at værne om bylivet og den blandede by bør veje tungest, da projektet ikke medfører tilstrækkeligt med positive effekter for den omgivende by.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
PBM/JJB

## **Historik**

By- og Miljøudvalget 2018-21, 28. oktober 2019, pkt. 338:  
By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet der ønskede en besigtigelse.

Indstilling 28. oktober 2019, pkt. 338:  
By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,  
1. hvorvidt krav om minimumsstørrelse for en bolig på 65 m<sup>2</sup> kan fraviges,  
2. hvorvidt krav om etablering af opholdsarealer på 50% af boligens etageareal kan fraviges.

## **Bilag**

Til Frederiksberg Kommune ny redegørelse marts Uddrag

Til Frederiksberg Kommune opfølgning på ansøgning Uddrag

Grundtvigsvej rundkørsel facade

Grundtvigsvej facade

Grundtvigsvej 5 tegning

Bianco Lunos Vej facade

Filarkiv 1883-103 s. 11, 13

Indsendelse 1, grundtvigsvej 5 eksisterende facade front og gård.pdf

Indsendelse 1, grundtvigsvej 5 st.mf ny facade.pdf

# Punkt 38: Kastanievej 14, Ombygning af en-familiehus

02.34.02-P19-980-19

## Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om tilladelse til at ombygge en-familiehuset på Kastanievej 14, således at ejendommens eksisterende stue-etage bevares mens tagetagen nedrives og erstattes af et nyt volumen.

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 108 fra 2000, der har bevarende bestemmelser.

Sagen forelægges By- og Miljøudvalget, da der i forbindelse med partshøring og naboorientering er kommet indsigelser, samt at projektet medfører overskridelse af det skrå højdegrænseplan, overskridelse af lokalplanens bestemmelse om maksimalt tilladt bebyggelsesprocent, overskridelse af lokalplanens bestemmelse om afstand fra nuværende vejskel samt kræver dispensation fra lokalplanens bevarende bestemmelser

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet der anmodedes om en besigtigelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der gives tilladelse til at overskride det skrå højdegrænseplan,
2. at der gives dispensation fra de bevarende bestemmelser i lokalplan 108 til at ombygge en-familiehuset,
3. at der gives dispensation fra lokalplanens bestemmelse om den maksimalt tilladte bebyggelsesprocent,
4. at der gives dispensation fra lokalplanens bestemmelse om afstand fra nuværende vejskel,
5. at der gives dispensation fra lokalplanen til etablering af carport/skur.

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning fra ejerne af Kastanievej 14 om tilladelse til at ombygge ejendommens eksisterende en-familiehus. Huset, der er opført i 1976, har ingen bevaringsværdi, har meget begrænsede arkitektoniske kvaliteter og fremstår som et fremmed element, der virker uharmonisk i forhold til de omkringliggende ejendomme i området.

Der søges om tilladelse til at ombygge ejendommen, således at den eksisterende stue-etage bevares mens tagetagen nedrives og erstattes af et nye volumen. Af ansøgningen fremgår det, at man ønsker:

- at bibeholde det eksisterende kvadratmeterantal på 253 og dermed bevare den samme bebyggelsesprocent som i dag
- at genbruge det nuværende hus' fundament og bærende vægge og tilføje et nyt volumen, der matcher de omkringliggende huse
- at etablere et hus med en muret facade i et lyst udtryk, en grøn forhæng, bølgehæk og et grønt tag

Projektet er blevet tilpasset af flere omgange senest efter de modtagne svar på partshøring og naboorientering.

Det eksisterende en-familiehus består af en stueetage på 141 m<sup>2</sup> og en førstesal på 112 m<sup>2</sup>. Bebyggelsesprocenten er idag på 49%. Det er den nuværende førstesal i taget, der ønskes nedrevet og erstattet af en ny etage med den samme antal kvadratmeter, således, at ejendommens bebyggede areal og bebyggelsesprocent forbliver uændret.

Regelgrundlag:

Bygningsreglement BR18: Overskridelse af byggeretten, der kan tillades efter en helhedsvurdering jf. Bygningsreglement BR18, kap.8, Byggeret og helhedsvurdering §166-195:

- overskridelse af det skrå højdegrænseplan mod naboen Kastanievej 16/H. C. Ørstedes Vej 13 (Bygningsreglement BR18, §177)
- overskridelse af det skrå højdegrænseplan i baghaven mod H. C. Ørstedes Vej 11A og 11B (Bygningsreglement BR18, §177)

Lokalplan 108:

4.1.2 Område II, der er udlagt til villabebyggelse, skal bevares og opretholdes i overensstemmelse med dets hidtidige karakter som villaområde med hensyn til bebyggelse, ubebyggede arealer, grundstørrelser og beplantning, bortset fra mindre tilbygninger som garager, carporte, udhuse og lignende småbygninger.

4.1.5 I det på kortbilaget angivne område II (villabebyggelse) skal den eksisterende villabebyggelse med undtagelse at udhuse, garager, carporte, skure og lignende bevares, og må ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse nedrives, ombygges eller på anden måde ændres, dog undtaget indvendig ombygning, som ikke ændrer bebyggelsens ydre karakter. Ved konstruktive ændringer af eksisterende bebyggelse, ved ændret facadeudformning samt ved udskiftning af tag, vinduer, yderdøre og lignende skal det tilstræbes, at bygninger får en sådan ydre udformning, at den tilnærmer sig den oprindelige arkitektur og i øvrigt harmonerer med villaområdets hidtidige karakter.

4.2.1 Bebyggelsesprocenten må i ... område II (villabebyggelse) ... ikke overstige 40.

4.2.2 Ny bebyggelse i område II (villabebyggelse) skal placeres mindst 5,0 meter fra nuværende vejskel, dog må karnapper og lignende med en største bredde på 3,5 meter placeres i en afstand af 3,75 meter fra vejskel.

4.2.3 Udhuse, garager, carporte og lignende må ikke opføres uden kommunalbestyrelsens tilladelse.

#### Partshøring og naboorientering

I forbindelse med sagsbehandlingen er der blevet udført naboorientering og partshøring af de omkringliggende ejendomme. Der er blevet udsendt et forholdsvis stort antal høringer/orienteringer, da både de nærmeste villaer og de nærmeste etageejendomme er blevet hørt/orienteret. Forvaltningen har modtaget flere svar - særligt fra etageejendommen Kastanievej 16/H. C. Ørstedes Vej 13 og fra FBLF. Svarene har hovedsageligt handlet om den arkitektoniske udformning, ejendommens størrelse og ændrede dagslysforhold på opholdsarealerne i Kastanievej 16/H. C. Ørstedes Vej 13.

En mere uddybende beskrivelse samt ansøgers og By-, Kultur- og Miljøområdets bemærkninger til høringssvarene er opstillet i bilaget "Skema over høringssvar inddelt efter type".

Efter høringen/orienteringen har ansøger revideret projektet således, at bygningshøjden er blevet reduceret med 20 cm til 7,4 m, der er reduceret i vinduerne mod Kastanievej 16/H. C. Ørstedes Vej 13 og endelig er højden på carporten reduceret til 2,5 m.

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

Der søges om at erstatte ejendommens førstesal med et nyt bygningsvolumen, der skal rumme det samme antal kvadratmetre som den eksisterende førstesal. Dermed ændres der hverken på det bebyggede areal eller bebyggelsesprocent, selvom selve bygningens volumen bliver større.

Det nye volumen vil dog medføre, at det skrå højdegrænseplan overskrides mod naboen Kastanievej 16/H. C. Ørstedes Vej 13 og i baghaven mod H. C. Ørstedes Vej 11A og 11B. Det ansøgte overskrider dermed byggeretten, og vil derfor kun kunne tillades efter en helhedsvurdering af de konkrete forhold. Det vurderes, at overskridelsen ikke medfører væsentlige indbliksgener i forhold til de omkringliggende bebyggelser. Det vurderes endvidere, at der fortsat vil være tilfredsstillende lysforhold for nabobebyggelserne, da det nye volumen ikke medfører væsentlige ændrede lysforhold i nabobebyggelsen og kun medfører forholdsvis begrænsede nye skyggepåvirkninger på nabobebyggelsernes ubebyggede arealer.

Det nye volumen vil medføre, at lokalplanens maksimalt tilladte bebyggelsesprocent på 40% vil blive overskredet, da byggeriet medfører en bebyggelsesprocent på 49%. Der er dog tale om en ejendom, der allerede idag har en bebyggelsesprocent på 49%, og det ønskes der ikke at ændre på. Det nye volumen vil dog medføre, at ejendommens volumen samlet set bliver større end det er idag. Der er imidlertid en del af de omkringliggende ejendomme i samme underområde af lokalplanen, der også har bebyggelsesprocenter, der overstiger de 40%, som lokalplanen tillader.

Eksempelvis har Kastanievej 8, 12, 13 og 15 samt Uraniavej 20 alle bebyggelsesprocenter omkring 50% eller højere. Et bygningsvolumen af denne størrelse er derfor ikke unormalt i området.

Der vurderes derfor, at der kan gives dispensation fra lokalplanens bestemmelse om maksimalt tilladt bebyggelsesprocent. Ejendommen er omfattet af lokalplanens bevarende bestemmelser og det ansøgte vil derfor kræve dispensation. Af lokalplanen fremgår det, at områdets karakter af villaområde skal fastholdes, samt at det ved ombygninger skal tilstræbes, at man tilnærmer sig den oprindelige arkitektur og i øvrigt harmonerer med området.

Den eksisterende ejendom har ingen bevaringsværdi, har meget begrænsede arkitektoniske kvaliteter og er uharmonisk i forhold til de omkringliggende ejendomme. Det vurderes, at det ansøgte vil højne ejendommens arkitektoniske værdi samtidig med at karakteren af villakvarter fastholdes. Det vurderes ikke, at en ombygning af den eksisterende ejendom bør tilnærme sig denne ejendoms oprindelige arkitektur, da der i dette tilfælde er tale om en ejendom uden nævneværdige bevaringsmæssige eller arkitektoniske kvaliteter. Samlet set vurderes det derfor, at der kan dispenseres fra lokalplanens bevarende bestemmelser. Det skal også bemærkes, at ejendommen vil blive ombygget med materialer af en højere kvalitet end de eksisterende og at der etableres grøn forhæng, hæk mod gaden og begrønnede tage og dermed samlet set skabes en ejendom, der i højere grad vil fremstå harmonisk i forhold til omgivelserne.

Lokalplanen har også bestemmelser om mindste afstand til vejskel og om udhuse, carporte og garager. Da ejendommens stueetage bevares, er der ikke tale om, at afstanden til vejskel reduceres dog bortset fra, at der udføres udvendig efterisolering, der i begrænset omfang ændrer på den nuværende afstand. Der etableres også en carport/skur, der vurderes at være tilpasset til den øvrige ejendom. Det vurderes derfor, at der kan dispenseres fra ovenstående bestemmelser. Endelig vil det være en forudsætning for byggetilladelse og for dispensation fra lokalplanen, at alle nye udvendige bygningsdele skal forelægges forvaltningen til endelig godkendelse.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer derfor samlet set efter en konkret vurdering, at der kan gives byggetilladelse efter en helhedsvurdering samt dispensation fra lokalplan 108 til det ansøgte projekt under forudsætning af, at alle nye udvendige bygningsdele godkendes af forvaltningen.

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Partshøringssvar nr. 1 - Hans Henrik Crois Christensen

Partshøringssvar nr. 2 - Ruth S. Buksti

Partshøringssvar nr. 3 - Vivi Heeno

Partshøringssvar nr. 4 - Kirstine Fossar Fabritius

Partshøringssvar nr. 5 - Ingrid Hovmark

Partshøringssvar nr. 6 - Thomas og Anahita Clara Hartmann Berg

Partshøringssvar nr. 7 - EF HC Ørstedes Vej 13Kastanievej 16

Partshøringssvar nr. 8 - Anne Bruvik-Hansen

Partshøringssvar nr. 10 - Lotte Sigsgaard Schau

Partshøringssvar nr. 11 - Thomas Christensen BILAG

Partshøringssvar nr. 12 - Jens Nøhr

Partshøringssvar nr. 13 - AB H C Ørstedesvej 11a og b

Naboorienteringssvar nr. 1 - Hans Henrik Crois Christensen

Naboorienteringssvar nr. 2 - Leif og Gitte Bille

Naboorienteringssvar nr. 3 - Hansen, Sick, Garde, Weider

Partshøringssvar nr. 9 - Jane B. Jensen

Naboorienteringssvar nr. 4 - Kirstine Fossar Fabritius

Naboorienteringssvar nr. 5 - Ingrid Hovmark

Naboorienteringssvar nr. 6 - Thomas og Anahita Clara Hartmann Berg

Naboorienteringssvar nr. 7 - EF HC Ørstedes Vej 13Kastanievej 16

Naboorienteringssvar nr. 8 - Anne Bruvik-Hansen

Naboorienteringssvar nr. 9 - Jane B. Jensen

Naboorienteringssvar nr. 10 - Lotte Sigsgaard Schou

Naboorienteringssvar nr. 11 - FBLF

20200102\_Kastanievej\_mal

# Punkt 39: Status for arbejdet med pjece om det bæredygtige byggeri

02.00.00-P19-56-19

## Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet har udarbejdet et udkast til en pjece til inspiration for private bygningsejere og rådgivere til CO<sub>2</sub>-reduktion og bæredygtighed ved nybyggeri, tilbygning og renovering. Udkast til pjecen fremlægges til orientering om status i sagen.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at udkast til pjecen tages til efterretning,
2. at endelig version forelægges udvalget.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at udkast til pjecen drøftes
2. at endelig version forelægges udvalget

## Sagsfremstilling

I Budget 2019 er der afsat 50.000 kr. til udarbejdelse af en pjece med fokus på det smukke Frederiksbergtag, som eksempel på den bæredygtige renovering, ligesom der har været efterspurgt information om CO<sub>2</sub> reduktion i byggeriet. Pjecen er udarbejdet til at kunne opfylde nævnte behov.

By-, Kultur og Miljøområdet har udarbejdet en pjece, der overordnet fremviser eksempler på bæredygtigt byggeri, herunder den bæredygtige renovering. Pjecen vil blive tilgængelig på kommunens hjemmeside og i trykt udgave til udlevering i forbindelse med arrangementer om renovering af eksisterende bygninger og nybyggeri.

Miljømæssig bæredygtighed har i mange år været en markant dagsorden på Frederiksberg. Det fremgår af Frederiksbergstrategien, som også er kommunens bæredygtighedsstrategi samt en række øvrige planer, som bidrager til at skabe et sundt, grønt miljø med livskvalitet for alle. Senest fremgår det af Bæredygtighedsplanen 2018-2021. Planen har blandt andet afsat i FN's 17 verdensmål, men fokuserer især på den miljømæssige bæredygtighed. Fundamentet er samskabelse og lokal forankring om indsatserne inden for fem temaer:

1. Bæredygtigt byggeri og byudvikling.
2. Bæredygtig energiforsyning.
3. Bæredygtig mobilitet.
4. Cirkulær økonomi og ressourcer.
5. Biodiversitet og bynatur.

Kommunen vil fremme CO<sub>2</sub>-neutralt og bæredygtigt byggeri i dialogen med private bygherrer. Byggebranchen er den sektor, der udleder flest drivhusgasser (ifølge Trafik- og Byggestyrelsen). Derfor har byggebranchen også et stort ansvar for at medvirke til en reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen. Det kan blandt andet sikres ved at certificere byggeriet.

Frederiksberg Kommune er Nordeuropas tættest befolkede kommune. I den eksisterende bygningsmasse er opmagasineret CO<sub>2</sub> fra tilblivelsen af bygningens materialer og derved er det mest bæredygtigt at fastholde disse i den pågældende bygning. Genanvendelse af materialer er den næstbedste løsning til et CO<sub>2</sub>-neutralt byggeri, da transport og efterbehandling af materialet tæller med i CO<sub>2</sub>-udledningen.

I Frederiksberg Kommune er bevaring af den eksisterende bygningsmasse højt prioriteret, særligt hvad angår de bevaringsværdige bygninger. Vedligeholdelse og forbedring af den eksisterende bygningsmasse er et bæredygtigt tiltag.

Formålet med denne pjece er at medvirke til at også private bygge- og anlægsopgaver på Frederiksberg sker på miljømæssigt forsvarlig vis, og kan medvirke til kommunens ambition om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2030.

Pjecen er inddelt i seks temaer, som hver især kommer med en række spørgsmål og forslag, som kan indtænkes i byggeprocessen:

1. Arkitektonisk kvalitet
2. Bygningsdesign og planlægning

3. Materialer
4. Energi
5. Begrønning
6. Certificering
7. Vejledninger, planer og strategier
8. Mere information

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

By-, Kultur- og Miljørådet vurderer, at private bygherrer og rådgivere i byggebranchen med pjecen vil få en forståelse for Frederiksberg Kommunes holdning til bæredygtighed i byggeriet, såvel nybyggeri som renovering af eksisterende byggeri. Pjecen er et foreløbigt udkast, der forventes færdiggjort og publiceret i foråret.

### **Økonomi**

Der er med Budget 2019 afsat 50.000 kr. til udarbejdelse og udgivelse af pjecen. Nærværende sag har i sig selv ikke økonomiske konsekvenser.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget

### **Bilag**

CO2 folder vers 03\_udkast til pol

## Punkt 40: Altaner og høringspraksis

02.00.00-G01-14-18

### Resume

Udvalget har bedt forvaltningen om at undersøge mulighederne for høring af beboere i samme ejendom i forbindelse med ansøgninger om nye altaner på eksisterende etageboligejendomme.

### Beslutning

By- og Miljøudvalget tog nærværende redegørelse til efterretning, idet der ikke vil blive foretaget høring af lejere.

### Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at nærværende redegørelse tages til efterretning, idet der ikke vil blive foretaget høring af lejere.

### Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 14. januar 2019 sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at udarbejde en skabelon for høringsbrev til brug for ekstraordinær høring af beboere i ejendomme, hvor der ansøges om altaner.

En sådan høring kunne tænkes udført af ansøger, typisk den fuldmagtsbemyndigede rådgiver eller foreningen selv, såfremt denne selv forestår ansøgningen.

Forvaltningen har sideløbende med sagens undersøgelser siden seneste sagsfremstilling modtaget yderligere afgørelser fra Byggeklageenheden under Nævnenes Hus (tidl. Statsforvaltningen) i sager, hvor beboere i samme ejendom, hvor der ansøges om altaner, klager over kommunens afgørelse. Således kan den foreliggende praksis om partsstatus i byggesager om altaner opsummeres som følger:

- Udlejningsejendom: Byggeloven værner ejeres interesser, og en lejer har således ikke partsstatus. Det er ejendommens ejer (udlejer), der er part i sagen.
- Andelsforening: Byggeloven værner ejeres interesser, og den enkelte andelshaver eller lejer har således ikke partsstatus. Det er ejendommens ejer (andelsforeningen), der er part i sagen.
- Ejerforening: Selvom byggeloven værner ejeres interesser, er heller ikke ejere af ejerlejligheder part i en sag om altaner. Forholdet mellem ejere og ejerforeningen, eller internt mellem ejere, er ikke reguleret af byggeloven. Det er således ejer af moderejendommen (ejerforeningen), der er part i sagen, jf. afgørelse af 12. april 2019 i klagesag vedr. altanopsætning i E/F Harsdorffsvej 6B.
- Ejendom med ejerskab beskrevet ved ideel anpart: Den enkelte medejer har ikke partsstatus. Det er ejendommens ejer (den samlede ejerkreds), der er part i sagen.

Byggelovsspørgsmål i altansager vedrører typisk indblik- og dagslysforhold, hvor Frederiksberg Kommune efter en samlet vurdering af sagens oplysninger træffer afgørelse om, hvorvidt det ansøgte skal tillades. Københavns Kommune har i 2018 forladt deres hidtige høringspraksis med obligatorisk høring af beboere internt i ejendommen i altansager, og baggrunden for ændringen er beskrevet således i notat fra Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning til Teknik- og Miljøudvalget af 6. december 2017: "Ombudsmanden har i en udtalelse fastslået, at kun ejere og ikke lejere anses for parter i byggesager. Ombudsmanden henviser til, at byggeloven værner boligejeres interesser, mens det som udgangspunkt ligger uden for byggelovens formål at beskytte lejerens interesser. Dette gælder, uanset om lejerne måtte have en væsentlig, subjektiv interesse i byggesagen. Kommunens klageinstans efter byggeloven, Statsforvaltningen har taget denne fortolkning til sig og ladet den gælde også for andelshavere, der ligesom lejere ikke ejer noget fysisk. Statsforvaltningen er den administrative klageinstans på byggelovsområdet, og kommunen er derved som 1. instans bundet af deres afgørelse medmindre de bliver omgjort ved domstolene i en retssag anlagt af sagens parter. Ombudsmandens udtalelser på forvaltningsområdet, som er hans speciale, er også meget vanskeligt at se bort fra.

Fortolkningen har været drøftet med Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen, og styrelsen finder ikke anledning til at anfægte den. Da det kun er domstolene, der kan ændre denne nye fortolkning af partsbegrebet, er forvaltningen forpligtet til at følge den i vores høringspraksis fremadrettet."

Hvis Frederiksberg Kommune indfører en fast praksis for høring af beboere internt i hovedejendommen i altansager, vurderer By-, Kultur- og Miljøområdet, at dette ikke ville være i overensstemmelse med ovenstående praksis fra Byggeklageenheden (tidl. Statsforvaltningen) samt det forvaltningsretlige officialprincip (undersøgelsesprincippet). Dette princip forpligter kommunen til at oplyse en sag fuldt ud, før der træffes afgørelse. Der må samtidig kun indhentes oplysninger om forhold, der lovligt må tillægges betydning i afgørelsen. I ombudsmandens vejledning om officialprincippet fremgår således følgende: "Spørgsmålet om, hvor langt myndighederne skal gå for at oplyse og undersøge en sag, opstår ofte i praksis. Dette spørgsmål kan ikke besvares meget konkret, men en sag skal oplyses og undersøges så langt, som det er nødvendigt i det enkelte tilfælde for at træffe en materielt lovlige og rigtig afgørelse. Omvendt må der naturligvis ikke indhentes oplysninger eller gennemføres undersøgelser, som ikke er relevante for afgørelsen". I byggesager må der således kun lægges vægt på forhold og hensyn, som ligger inden for byggelovens formål, fx at sikre bebyggelsens funktionelle, arkitektoniske og brand-, sikkerheds- og sundhedsmæssige kvalitet. De interne forhold mellem lejer og udlejer (fx potentielle lejestigninger), andelsforening og andelshavere eller ejerforeningen og ejere (fx intern uenighed om altanprojektet) er derimod af privatretlig karakter og falder umiddelbart uden for byggelovens område. Eftersom disse oplysninger ikke kan tillægges vægt i afgørelsen, er de således ikke relevante for sagen og bør derfor som hovedregel ikke afkræves ansøger.

På baggrund af ovenstående er der ikke i dag i Frederiksberg Kommune praksis for obligatorisk høring af beboere internt i den ejendom, hvor der ansøges om altaner. Det vurderes naturligvis altid konkret i hver enkelt sag, om der er behov for yderligere oplysninger fra ansøger om bl.a. indblik- og dagslysforhold, der kan have betydning for sagens afgørelse, og hvem der skal partshøres, inden afgørelsen træffes. Det bemærkes, at kredsen af høringsberettigede kan være anderledes i sager, hvor der også skal træffes afgørelse om dispensation fra en lokalplan. Det gælder dog kun den afgørelse, der træffes i medfør af planloven, og dette ændrer ikke ved vurderingen inden for byggeloven.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet anbefaler, at Frederiksberg Kommunes nuværende høringspraksis fastholdes, og at der således i hver enkelt sag foretages en konkret vurdering af, hvordan sagen skal oplyses inden for byggelovens rammer, herunder om der kan afkræves ansøger yderligere oplysninger. Hvis det undtagelsesvist vurderes, at der skal foretages høring af beboere internt i ejendommen, vurderes det, at der er tale om en myndighedsopgave som der ikke er hjemmel til at delegeres til private, og det vil således ikke være muligt at den fuldmagtsbemyndigede rådgiver eller den enkelte forening selv afholder beboerhøring på forvaltningens foranledning.

Tidligere sagsfremstilling

I forlængelse af By- og Miljørådets redegørelse af 16. april 2018 for høringspraksis ved ansøgninger om altaner i eksisterende beboelsesejendomme, bad By- og Miljøudvalget om en undersøgelse af muligheden for at foretage høring af beboere i samme ejendom og dermed få divergerende holdninger belyst. By-, Kultur og Miljøområdet (det tidligere By- og Miljøområde) har nu undersøgt sagen og fremlægger her sin konklusion.

Altanprojekter er i byggesagssammenhænge en særlig størrelse, idet ønsket om altaner kan have vidt forskellig baggrund og motivation, selv mellem indbyrdes sammenlignelige sager. Frederiksberg Kommunes altanmanual "Din Nye Altan – fra idé til ibrugtagning" med tillæg er i den forbindelse et stærkt værktøj, der sammen med forvaltningens udbredte praksis for tidlig dialog med boligforeninger, udgør en velafprøvet metode til formidling af de fællesgavnige hensyn, som skal og bør tages i altansager.

En ansøgning om altaner i en eksisterende etageboligejendom er i udgangspunktet et privatretligt anliggende, som beslutes af den enkelte ejerkreds baseret på gældende foreningsvedtægter. Det ligger således uden for kommunens beføjelser at tage aktiv del i den bagvedliggende beslutningsproces, ligesom der ikke som udgangspunkt er dokumentationspligt for beslutningsgrundlaget. I henhold til bygningsreglementets administrative bestemmelser, skal en byggeansøgning signeres af ejeren, ligesom rådgiver skal fuldmagtsbemyndiges af ejer. Forvaltningens høringspraksis på området er baseret på Statsforvaltningens praksis om partsstatus efter forvaltningsloven i byggesager, hvor det generelt har udtalt, at byggeloven værner boligerejeres - men ikke lejere eller andelshaveres - interesser. For de enkelte ejerformer gælder derfor følgende:

- Andelsforening: Den enkelte andelshaver har ikke som udgangspunkt partsstatus i bygge Lovsspørgsmål.
- Udlejningsejendom: Den enkelte lejer har ikke som udgangspunkt partsstatus i bygge Lovsspørgsmål.

- Ejendom med ejerskab beskrevet ved ideel anpart: Den enkelte medejer har ikke som udgangspunkt selvstændig partsstatus i bygge Lovsspørgsmål.

Forvaltningen kan dog på baggrund af en konkret vurdering vælge at foretage høring af enkelte beboere, eksempelvis i tilfælde hvor en ansøgning vurderes at være mangelfuldt belyst. Dette betyder ikke, at de pågældende dermed får status af parter i sagen.

- I en ejerforening er sagen en lidt anden, idet hver ejerlejlighed er en selvstændig fast ejendom. Her foretages en konkret vurdering af, om enkelte ejere har en sådan direkte, væsentlig og individuel interesse, at de skal anses for at være parter i byggesagen. Forvaltningen har dog ikke fast praksis for at foretage høring af de øvrige ejere, men kan efter konkret vurdering vælge at foretage en høring, fx for at søge en byggesag fuldt oplyst.

Ejerformen har således betydning for vurderingen af, om enkelte beboere er parter i forvaltningslovens forstand. Udover dokumentation for fuldmagtmyndigelse og/eller ejers attest på byggeansøgning, har kommunen har ikke pligt til at undersøge, om beslutningen om ansøgning om altaner er gyldigt vedtaget på en generalforsamling. Dertil gælder til enhver tid, at kommunen må forvente, at ansøger indsender fyldestgørende og korrekte oplysninger til brug for sagens vurdering. Hvis ikke, må kommunen anmode ansøger om yderligere oplysninger, så sagen er tilstrækkeligt oplyst, inden afgørelsen træffes.

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg har besluttet, at forvaltningen i altansager uanset ejerforhold skal høre alle beboere og ejere, over hvis lejligheder der ønskes opført altaner, om dagslysforhold. De hørte beboere gøres i den forbindelse opmærksom på, at der ikke er tale om partshøringer. Disse høringer er således ikke lovpligtige. By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at denne praksis er vanskelig at administrere, idet der i så fald ikke vil blive foretaget en konkret vurdering af beboernes interesser i sagen, herunder deres eventuelle partsstatus efter forvaltningsloven.

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

Forvaltningens nuværende praksis for høring i altansager hviler på reglerne om partshøring og naboorientering efter bygge-, plan- og forvaltningslovens bestemmelser, og den omfatter ikke en automatisk høring af beboere eller husstande i den samme ejendom, som der søges om altaner til. Forvaltningen baserer denne praksis på Statsforvaltningens afgørelser om partsstatus i byggesager, og anbefaler således ikke en udvidet, fast høringspraksis.

Ved ansøgninger om altaner for alle typer af ejerforhold kan det dog være hensigtsmæssigt at bede om kopi af referat fra den besluttende generalforsamling, der kan tjene som bidrag til fyldestgørende belystning af forhold, som er relevante for en sags vurdering. Dette vurderes at ligge inden for officialprincipperne, altså forvaltningens pligt til at sikre en sags fulde belystning, før der træffes afgørelse. Et indblik i foreningens interne drøftelser om bygningsfysiske forhold kan således danne tidligt grundlag for vurderingen af, hvorvidt enkelte ejere, andelshavere eller lejere bør høres, inden der træffes afgørelse i sagen. Denne praksis vil fungere som en de facto præliminær, samlet høring af den enkelte forening. Som naturlig følge heraf, vil et sådant generalforsamlingsreferat vedlægges, såfremt en sag på et givent tidspunkt vurderes at skulle forelægges til udvalgets beslutning.

Forvaltningen anbefaler således, at der i forbindelse med ansøgning om altaner anmodes om kopi af generalforsamlingsreferat, samt at sådanne referater indgår i eventuelle sagsfremstillinger for By- og Miljøudvalget.

#### Tidligere sagsfremstilling

##### Praksis i By- og Miljøområdet

By- og Miljøområdet har en omfattende praksis for, at der i forbindelse med ansøgninger om byggetilladelser foretages høring af kommunens borgere. I en så tæt bebygget by som Frederiksberg vil ny- eller ombygning i særligt mange tilfælde påvirke oplevelsen af lokalområdet, samt den fysiske oplevelse af tilstødende boliger, erhvervslejemål m.v. Det vurderes i hver enkelt sag, hvorvidt en høring er relevant.

I altansager foretages ofte naboorientering efter planloven, idet store områder af Frederiksberg er omfattet af lokalplaner med bevaringsbestemmelser. Forud for en sådan orientering kan der i dialog med ansøger være foretaget større eller mindre justeringer af projektets æstetiske udformning i henhold til vurderingsgrundlaget i "Din Nye Altan - fra idé til ibrugtagning" med tillæg. Dette er for at sikre, at det projekt som sendes i naboorientering er af en karakter, som forvaltningen har i sinde at godkende såfremt der ikke fremkommer indsigelser af væsentlig karakter. Det vil sige nye oplysninger til sagen som i væsentlig grad ændrer projektets forudsætninger og deraf følgende vurdering.

Hvis en nabo i en anden bebyggelse til et påtænkt byggeprojekt vurderes at måtte blive direkte berørt, og hvor det antages at den pågældende nabo ikke er fuldt oplyst om projektets konsekvenser i forhold til eksempelvis bebyggelsesregulerende

bestemmelser i bygningsreglementet, foretages der partshøring efter forvaltningsloven. Høringsperioden er af minimum 2 ugers varighed.

Indblikforhold til anden bebyggelse på samme grund og nabogrunde er den hyppigste årsag til, at forvaltningen afholder partshøring i forbindelse med en altanansøgning. Der kan i sjældne tilfælde også være tale om mulige skyggegener og dagslysforringelser for omgivende naboer i anden bebyggelse. Der vil forud for en partshøring, og i dialog med ansøger, være foretaget en justering af projektets omfang, såfremt den oprindelige ansøgning vurderes at medføre væsentlige nabogener. Her skelnes mellem gener af væsentlig grad, og ændringer af fysiske forhold, som ikke kan undgås ved opsætning af altaner i tæt bymæssig sammenhæng, og dermed er forventelige. Derpå partshøres de berørte naboer, som vurderes at måtte have en væsentlig, individuel interesse i disse forhold. Karakteren af eventuelle indsigelser vurderes, før der træffes afgørelse. Vurderingen af eventuelle indsigelser kan medføre, at projektet må justeres yderligere med fornyet partshøring til følge.

Naboorientering og partshøring afholdes sideløbende, såfremt begge vurderes relevant. I begge tilfælde forudsætter en administrativ afgørelse, at der ikke fremkommer indsigelser af væsentlig karakter, eller at hensynet til sådanne indsigelser er blevet indarbejdet i projektet. Såfremt ansøger i disse tilfælde ikke er enig i forvaltningens indsigelsesvurdering og ønsker at fastholde projektets udformning, vil ansøgningen blive forelagt By- og Miljøudvalget.

Høring af omgivende naboer er således meget ofte en del af sagsbehandlingen af altansager. Forvaltningen har derimod ikke praksis for at høre de enkelte husstande i den pågældende ejendom, hvor altaner søges opsat. Forvaltningen vurderer generelt, at disse husstande er vidende om, at sagen verserer og dermed har haft mulighed for at varetage deres individuelle interesser forud for udarbejdelsen af det konkrete projekt. Forvaltningen bygger endvidere praksis på, at ansøgning om byggetilladelse i henhold til byggeloven skal signeres af ejendommens ejer eller vedlægges en fuldmagt fra denne til bemyndigelse af rådgiver. Ejerforholdet kan i denne forbindelse være beskrevet som enten andelsforening, ejerforening eller udlejningsejendom. Dermed er en boligforenings, eller den fuldmagt bemyndigede rådgivers ansøgning, udtryk for ejers samlede ønske og det antages således som udgangspunkt, at alle berørte beboere i den pågældende ejendom er fuldt oplyst om projektet og dets følger for den enkelte. Dog foretages altid en konkret vurdering af, hvilke oplysninger som eventuelt savnes og hvem, der eventuelt skal høres.

#### Regelgrundlag

By- og Miljøområdet har i henhold til officialprincippet ansvaret for at oplyse en sag tilstrækkeligt, inden der træffes afgørelse. Det betyder, at der skal tilvejebringes det retsgrundlag og de faktiske oplysninger, som er nødvendige for at træffe en materielt lovlige og rigtig afgørelse. Officialprincippet hører til de såkaldte garantiforskrifter. Det vil sige at den er med til at garantere, at en afgørelse er lovlige og korrekt. Hvis en sag er utilstrækkeligt oplyst, kan det betyde, at afgørelsen må tilsidesættes som ugyldig. Det kan også betyde, at sagen må genoptages, så de manglende undersøgelser kan blive foretaget. Som en del af sagsbehandlingen kan der foretages høringer, i form af naboorientering eller partshøring. I byggesager vedrørende altaner vil det være relevant at undersøge byggeloven, planloven, forvaltningsloven og god forvaltningsskik for at fastslå, hvem der kan høres.

#### Naboorientering

Såfremt et ansøgt byggeri kræver dispensation fra en lokalplan, herunder lokalplan med bevaringsbestemmelser skal der foretages naboorientering i henhold til planloven. Orienteringen skal sendes til:

1. ejere og brugere i det område, der er omfattet af planen,
  2. naboerne til den omhandlede ejendom og andre, som efter Kommunalbestyrelsens vurdering har interesse i sagen, herunder det lokale kulturmiljøråd, og
  3. de foreninger og lignende med lokalt tilhørsforhold og klageberettigede landsdækkende foreninger og organisationer som over for kommunalbestyrelsen har fremsat skriftlig anmodning om at blive orienteret om ansøgninger
- Dispensationen kan først meddeles, når der er forløbet mindst 2 uger.

En tilsvarende naboorientering skal foretages, såfremt der ansøges om dispensation fra bestemmelser i byggeloven og de i medfør af loven fastsatte bestemmelser. Dette gælder dog ikke, hvis kommunen skønner, at dispensationen er uden større betydning for de pågældende naboer.

#### Partshøring

Der er pligt til at høre parter. For at være part kræver det, at man er individuelt og væsentligt berørt. Partshøring i byggesager har til formål at sikre, at parter kan varetage deres interesser i sagen. Derudover er partshøring en vigtig del af kommunens pligt til at sørge for, at en sag er tilstrækkeligt oplyst, før der træffes afgørelse i sagen. Beboere vil af og til have en viden, som kommunen ikke har, om navnlig de faktiske forhold i ejendommen og det allerede eksisterende byggeri. Partshøringen kan derfor sikre, at kommunen har det bedst mulige grundlag for at træffe en korrekt afgørelse. Partshøring er også en garantiforskrift.

Statsforvaltningen har i 2017 i en konkret afgørelse til Frederiksberg Kommune anført, at andelshavere og lejere ikke kan være parter i byggesager. Dette skyldes, at disse alene har en brugsret til en andel/lejlighed og ikke ejerskab. Parten vil i disse tilfælde være andelsboligforeningen eller udlejer. Som følge heraf, vil det formentlig alene være beboere i ejerlejligheder, som eventuelt kan være parter, under forudsætning af, at disse er individuelt og væsentligt berørt. Der skal foretages en konkret vurdering i de enkelte byggesager for at fastslå, hvem der er parter i sagen.

Som ovenfor nævnt er det By- og Miljørådets pligt at træffe en korrekt og lovlige afgørelse på et oplyst grundlag. Såfremt det skønnes, at beboere i de enkelt lejligheder i samme ejendom har informationer, der vil kunne bidrage hertil, kan der foretages en partshøring i overensstemmelse med god forvaltningsskik. Denne vil ikke give beboerne partstatus og de hertil knyttede rettigheder, hvilket der skal oplyses om ved høringen.

#### Praksis i Københavns Kommune

Københavns Kommune foretager altid en konkret vurdering af, hvem der kan betragtes som parter i en sag. Det gør de også i altansager. Det er politisk besluttet, at man i altansager skal høre alle beboere og ejere, over hvis lejligheder der ønskes opført altaner, om dagslysforhold. Dette skal ikke betragtes som partshøring, da der ikke er tale om lovpligtige høringer, hvilket fremgår klart af høringsbrevene. Høringerne har til formål at afdække eventuelle uafklarede forhold, som ikke er afdækkede i forbindelse med en konkret ansøgning.

#### By- og Miljørådets vurdering

By- og Miljørådet vurderer, at der er mulighed for at foretage høring af beboere i samme ejendom i forbindelse med ansøgninger om nye altaner på eksisterende etageboligejendomme, såfremt dette i den konkrete sag vurderes at kunne bidrage til oplysningsgrundlaget. Forvaltningen anbefaler, at den nuværende praksis for særskilt vurdering af høringens relevans videreføres i sin nuværende form, som værktøj i den dialogbaserede sagsbehandling af altansager.

### **Økonomi**

Ingen

### **Borgmesterpåtegning**

Ingen

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
PBM/GH

### **Historik**

By- og Miljøudvalget 2018-21, 9. april 2018, pkt. 110:  
By- og Miljøudvalget udsatte efter drøftelse sagen.

Indstilling 9. april 2018, pkt. 110:  
By- og Miljørådet indstiller  
at nærværende redegørelse tages til efterretning.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 16. april 2018, pkt. 121:  
By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet udvalget anmodede om at få belyst muligheden for, at ansøger redegør for eventuelle divergerende holdninger i de pågældende boligforeninger.

Indstilling 16. april 2018, pkt. 121:  
By- og Miljørådet indstiller  
at nærværende redegørelse tages til efterretning.

Indstilling 14. januar 2019, pkt. 17:  
By- og Miljørådet indstiller  
at nærværende redegørelse tages til efterretning.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 14. januar 2019, pkt. 17:  
By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet de anmodede om en skabelon for høringsbrev til brug for ansøgers interne høring.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 13. januar 2020, pkt. 14:  
By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

Indstilling 13. januar 2020, pkt. 14:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,  
at nærværende redegørelse tages til efterretning, idet der ikke vil blive foretaget høring af lejere.

# Punkt 41: Orientering om afholdte arrangementer i 2019 og kommende arrangementer i 2020 på offentlige veje og pladser

05.14.00-G01-151-19

## Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet forelægger én gang årligt en oversigt over de afholdte arrangementer på offentlige veje og pladser det foregående år samt allerede kendte arrangementer for det kommende år. Sagen forelægges til By- og Miljøudvalgets og Kultur- og Fritidsudvalgets orientering.

## Beslutning

Kultur- og Fritidsudvalget tog orientering om afholdte arrangementer i 2019 og kommende arrangementer i 2020 på offentlige veje og pladser til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om afholdte arrangementer i 2019 og kommende arrangementer i 2020 på offentlige veje og pladser tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Frederiksbergstrategien 2020 lægger op til, at der skal arbejdes for, at Frederiksberg fortsat skal være kendt for et stærkt og mange-facetteret kultur- og fritidsliv, der med afsæt i byens særlige identitet, som en smuk, grøn og oplevelsesrig by, markerer Frederiksberg som en kulturel, bæredygtig destination - både lokalt, nationalt og i særlige tilfælde internationalt. Der foregår mange arrangementer året rundt på byens offentlige veje og pladser, og én gang årligt forelægger By-, Kultur- og Miljøområdet en oversigt over afholdte arrangementer det foregående år samt allerede kendte arrangementer det kommende år til både By- og Miljøudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget.

I løbet af 2019 blev der afholdt 107 arrangementer af varierende størrelse på de frederiksbergske veje og pladser (oversigt fremgår af bilag 1). Til sammenligning blev der i 2018 i alt afholdt 112 arrangementer og i 2017 i alt 106 arrangementer. Der er gennem de senere år kommet nye og større arrangementer til, herunder nye løb (Halvmaraton (5. år), Copenhagen Marathon (4. år), Lutherløbet (2. år), Royal Run (2. år) og Høstfest på Frederiksberg Allé (4. år)). Samlet set er antallet af arrangementer steget væsentligt over de sidste 5-10 år. Oversigten viser samtidig, at forvaltningen primo 2020 har kendskab til 17 arrangementsansøgninger i 2020, herunder 5 større løb, der inkluderer vejlukninger.

Vejlukninger i forbindelse med arrangementer forekommer især på det klassiske Frederiksberg omkring Frederiksberg Allé, Allégade og Pile Allé samt på den østlige del af Roskildevej. Herudover afholdes der arrangementer under Bispeengbuen og Lindevangsparken, hvor det dog i mindre grad er vejafspærringer men støj, der kan være en udfordring for beboerne i nærheden. Desuden afholder Frederiksberg Kommune hvert år FRBDage, hvor der lukkes veje rundt omkring i kommunen, ligesom der igennem nogle år er afholdt Høstfest på Frederiksberg Allé. I sidstnævnte tilfælde kan der dog køres i lokalbanen, hvilket bevirker, at vejafspærringen ikke er så massiv. Udover dette kan der ske lukning af lokalveje rundt omkring i kommunen i forbindelse med vejfester, loppemarkeder og mindre arrangementer.

Det sikres altid, at beboerne i det berørte område orienteres om et givent arrangement, og at vejafspærringer m.v. fjernes så hurtigt som muligt efter et arrangement, så trafikken kan komme i gang igen. Herudover sikres det så vidt muligt, at beboerne i lokalområdet kan komme til og fra deres bolig, ligesom det sikres, at redningskøretøjer m.v. kan komme til.

Det bemærkes dog, at særligt det klassiske Frederiksberg omkring Frederiksberg Allé, Allégade og Pile Allé er attraktivt for mange arrangører, da alléen sammen med Frederiksberg Runddel udgør en smuk kullisse. I 2019 har der været syv arrangementer, der medførte større vejafspærringer omkring Frederiksberg Allé. Disse arrangementer afholdes som udgangspunkt i weekender, hvor trafikbelastningen er langt mindre end i hverdagene. Flere af arrangementerne har været afholdt over flere år – dette gælder blandt andet Post Nord Danmark Rundt og Copenhagen Pride Parade. De senere år er Copenhagen Half Marathon, Copenhagen Marathon samt i 2018 også Royal Run kommet til.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering:

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at de mange arrangementer på de offentlige veje, pladser og parker er fint i tråd med Frederiksbergstrategiens ovennævnte mål om, at Frederiksberg fortsat skal være kendt for et stærkt og mange-facetteret kultur- og fritidsliv. Det er dog også forvaltningens vurdering, at der skal være opmærksomhed på området omkring "Det klassiske Frederiksberg", hvor der er flere større arrangementer med vejlukninger - dette især set i forhold til genevirkningerne for områdets beboere, kirken, De Små Haver og trafikafviklingen.

## **Økonomi**

Orienteringen i sig selv medfører ingen ekstra udgifter for kommunen. Det bemærkes imidlertid, at der især i forbindelse med sagsbehandlingen af de større arrangementer kræves et større ressourceforbrug end tidligere blandt andet i form af flere møder med arrangørerne, beredskab og politi samt sommetider deltagelse ved selve arrangementet efter krav fra politiet. Imidlertid synes også de mindre arrangementer at kræve flere dialoger og møder med arrangører end tidligere, idet arrangørerne oftere inddrager forvaltningen i planlægningsprocessen.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget

## **Bilag**

Bilag 1