

# **REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 08-06-2020**

**Mødedato** Mandag d. 08. juni 2020 kl. 21:45

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Høring om delvis fredningsophævelse Allégade 7, 9 og 11.....	5
Forslag til lokalplan 228 Temalokalplan for bevaringsværdige bygninger.....	7
Forslag til beslutning fra rådmand Lone Loklindt, kommunalbestyrelsesmedlemmerne Ruben Kidd Strategi for Ren luft 2030.....	10 12
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe, 2. viceborgmester Michael	19
Forslag til beslutning fra rådmand Mette Bram om udfasing af brændeovne i ejendomme tilsluttet f	22
Forslag til beslutning fra rådmændene Søren Have og Thyge Enevoldsen om at nedbringe forurenir	24
Falkoner Allé 65-67, Konvertering til 2 nye boliger på 1 salen samt 2 nye boliger i tagrummet.....	26
Anmodning om vedtægtsændring og lånoptag i I/S Amager Ressourcecenter (ARC).....	29
Orientering om cykelparkeringsanalyse 2020 og beslutning af måltal for cykelparkering.....	32
Nye Søndervang - bystrategisk analyse.....	37
Endelig vedtagelse lokalplan 223 Rolighedsvej Bycampus og kommuneplantillæg 10.....	43
Niels Ebbesens Vej 27-29, Ombygning og nybyggeri.....	48
Tidsplan for bevarende lokalplan i Byplanvedtægt 31-området.....	49
Henrik Ibsens Vej 51, etablering af altaner mod gade.....	51
Endelig vedtagelse af Lokalplan 229 for Lindevangshave ved Peter Bangs Vej med tilhørende Kom	53
Pladsen bag Rådhuset – borgerdialog og midlertidige aktiviteter over sommeren 2020.....	57
Forslag til lokalplan 224 for boliger og erhverv Værnedamsvej 13A og B samt Frederiksberg Allé 2	60
Miljøzone med varebiler - bevilling af midler til implementering.....	66
VVM-screening klimatilpasningsprojekt Jens Jessens Vej.....	68
Ansøgning fra ZOO København om opsætning af flagstænger på Søndre Fasanvej og Roskildevej..	70
Grøn frivillighedsdag - fælles affaldsindsamling på Frederiksberg.....	71

## Punkt 136: Meddelelser

00.22.04-P35-4-19

### Sagsfremstilling

a. Besigtigelse – Sankt Knuds Vej 37 - Baghuset

Besigtigelse af ejendommen Sankt Knuds Vej 37 – Baghuset – konvertering fra erhverv til bolig - foreslås berammet mandag den 15. juni 2020 kl. 08.00.

Sagen behandles på udvalgsrådet den 15. juni 2020.

b. Besigtigelse – Delvis nedlæggelse af Solbjerg Parkkirkegård

Besigtigelse af Solbjerg Parkkirkegård – orientering om delvis nedlæggelse – foreslås berammet mandag den 17. aug. 2020 kl. 08.15-09.15.

Sagen behandles på udvalgsrådet den 17. aug. 2020.

c. Grundtvigsvej 5, st.mf

By- og Miljøudvalget gav på mødet 20. januar 2020 tilladelse til, at der kunne gives tilladelse til konvertering fra erhverv til beboelse i en sag på Grundtvigsvej 5, st. mf.

By-, Kultur- og Miljøområdet har efter mødet modtaget et revideret projekt, der afviger fra de facadeændringer, der lå til grund for udvalgets behandling af sagen.

Ændringerne består af, at den direkte trappeforbindelse fra gaden, der gav adgang til erhvervsarealet, nedlægges. Der etableres i stedet direkte adgang via en dør i portrummet, der har været blændet, men som ønskes genåbnet. Ejendommen har tidligere haft andre trapper, der gav direkte forbindelse fra gaden til andre erhvervsenheder. Disse trapper er blevet nedlagt i forbindelse med tidligere konverteringer af de øvrige erhvervsenheder. En nedlæggelse af denne sidste trappe vil resultere i, at den samlede facade mod vejen vil fremstå symmetrisk.

Forvaltningen vurderer, at ændringerne styrker projektet og forventer at give byggetilladelse i sagen.

d. Fremrykning, køb af 6 elektriske komprimatorbiler (lukket)

Orientering blev givet.

e. Om dobbeltbehandling af en mulig sag den 15. juni 2020 i by- og miljøudvalget og magistraten

By-, kultur- og miljøområdet anmoder om en dobbeltbehandling i by- og miljøudvalget og magistraten den 15. juni 2020 af Klimasamarbejdsaftale om grøn kollektiv trafik.

Begrundelsen for dobbeltbehandling er, at forhandlingerne om aftalen pågår til og med uge 23, og indstillingen dermed ikke kan nå at blive færdig til behandling i fagudvalget i uge 24. Samtidig bør der være en politisk stillingtagen til sagen inden sommerferien.

f. Dispensation fra lokalplan 210 til ændrede facader C.F. Richs Vej 103

By-, kultur- og miljøområdet har 18. september 2019 meddelt dispensation til anden udformning af facadeudtryk end vist i lokalplan 210.

Forvaltningen vil sikre, at By- og Miljøudvalget forelægges denne type sager, inden der meddeles eventuel dispensation.

g. Nyt tidspunkt for besigtigelse på Rahbeks Allé

På meddelelsepunktet A den 18. maj 2020 blev udvalget inviteret på besigtigelse af Rahbeks Allé for at kigge på parkeringsforholdene. Besigtigelsen er indkaldt til den 10. juni kl. 16-17.

Forslagsstilleren har bedt om, at besigtigelsen afholdes om aftenen, og forvaltningen foreslår derfor, at besigtigelsen flyttes til onsdag den 23. september kl. 19-20 på baggrund af sæsonafslutningen og den generelle travlhed.

h. Orientering om kampagnesamarbejde med fokus på madspil

By-, kultur- og miljøområdet har, som en del af kommunens fokus på madspil, bl.a. været i dialog med virksomheden Stop Spild af Mad, hvilket har resulteret i et forslag om en lille kampagne samt eventuelt udbygning af indsatsen på lidt længere sigt.

Forvaltningen påtænker derfor at gennemføre kampagnen, med temaet ”Hvordan du passer på maden” inden for kort tid. Kampagnen indebærer ikke udgifter for kommunen ud over medgået arbejdstid for involverede medarbejdere. Nærmere om kampagnen er angivet nedenfor.

Budskaber fra kampagnen kan eventuelt i forlængelse heraf overføres til Frederiksberg Kommunes genbrugsguides, som kan besøge skolerne og lære skolebørn om at undgå madspild og om at passe bedre på maden.

Den 29. september 2020 afvikles den nye store Internationale Madspildsdag (i tråd med FN):  
<https://mfvm.dk/nyheder/nyhed/nyhed/mogens-jensen-lancerer-ny-national-madspildsdag/>

Forvaltningen og Stop Spild af Mad samarbejder om at lancere noget digitalt om madspild i forbindelse med dagen.

Kampagnen består af simple grafikker med korte, nemme budskaber om fx.:

- Sådan opbevarer du din mad
- Sådan får du brød til at række længere
- Sådan holder du styr på køleskabet, fryseren og køkkenskabet

Stop Spild Af Mad leverer tekster, som er kvalitetssikrede fra Stop Spild Af Mad's madeksperter. Frederiksberg Kommune sætter grafikkerne op (dertil skal Stop Spild Af Mad logo også med) og man laver en kommunikationsplan for sociale medier.

De enkelte grafikker deles på Frederiksberg Kommunes facebookside fx. 2-3 gange om måneden. Stop Spild Af Mad deler de delte budskaber på Stop Spild Af Mad's og Selina Juul's sociale medier (samlet antal følgere: 105.748, primært alder 32 til 65).

Kampagnens budskaber kan senere hen også overføres på Frederiksberg Kommunes hjemmeside.

# Punkt 137: Høring om delvis fredningsophævelse Allégade 7, 9 og 11

01.10.00-K04-1-20

## Resume

Slots- og kulturstyrelsen har sendt et forslag til delvis ophævelse af bygningsfredningen af Allégade nr. 5-11, hvor ophævelsen omhandler husrækken Allégade nr. 7, 9 og 11. By- og miljøudvalget skal tage stilling til, om Frederiksberg Kommunes høringssvar til slots- og kulturstyrelsen kan godkendes.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet udvalget anmodede om et nyt høringssvar til Slots- og kulturstyrelsen.

## Indstilling

By-, kultur-, og miljøområdet indstiller, at høringssvar til Slots- og kulturstyrelsen vedrørende delvis ophævelse af bygningsfredningen af Allégade nr. 5-11, hvor ophævelsen omhandler husrækken Allégade nr. 7, 9 og 11 godkendes med henblik på afsendelse.

## Sagsfremstilling

Slots- og kulturstyrelsen har sendt Frederiksberg Kommune et høringsbrev om delvis ophævelse af bygningsfredningen af Allégade nr. 5-11, hvor ophævelsen omhandler husrækken Allégade nr. 7, 9 og 11. Høringen løber til den 31. august 2020, hvorefter Slots- og kulturstyrelsen vil beslutte, om fredningen skal ophæves. Indtil spørgsmålet om ophævelse er afgjort er bygningerne stadig fredede.

Slots- og kulturstyrelsen er myndighed for fredede bygninger, mens kommunerne er myndighed for bevaringsværdige bygninger. Registreringen af de fredede bygninger er Slots- og kulturstyrelsens ansvar, og den finder sted i henhold til Lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger. Fredede bygninger er bygninger af national arkitektonisk eller kulturhistorisk værdi. Alle fredede bygninger er fredet både ind- og udvendigt. Det betyder, at man ikke må ændre på bygningen uden Slots- og kulturstyrelsens tilladelse.

Den nuværende fredning omfatter Allégade nr. 5, 7, 9 og 11. Forslaget om delvis fredningsophævelse omfatter nr. 7, 9, og 11 (Lorry, Riddersalen og Grock), der udgør en sammenbygget husrække. Slots- og kulturstyrelsen vurderer, at Allégade 5, Riises Landsted, i dag Alhambra museet, har tilstrækkelige værdier til en opretholdelse af fredningen.

Det Særlige Bygningssyn har på et møde den 6. februar 2020 udtalt sig om en delvis ophævelse af bygningsfredningen af Allégade nr. 5-11, hvor ophævelsen omhandler husrækken Allégade nr. 7, 9 og 11. Det Særlige Bygningssyn finder ikke, at forhusene Allégade 7, 9 og 11 ud fra en samlet vurdering, har de tilstrækkelige arkitektoniske værdier, der kan begrunde en fortsat fredning. Blandt andet vurderes det, at der særligt i det indre er foretaget bygningsændringer, der har forringet den arkitektoniske værdi. Det Særlige Bygningssyn anbefaler, at Frederiksberg Kommune udarbejder en bevarende lokalplan for de aktuelle ejendomme.

I udkastet til høringssvar fremhæves Allégades kulturhistoriske betydning for fortællingen om Frederiksberg og hovedstadens udvikling fra landsby til storby og det udtrykkes, at Frederiksberg Kommune deler Det Særlige Bygningssyns vurdering af, at der er tale om et traditionsrigt spise- og forlystelsesetablisement, der i sin helhed har en kulturhistorisk værdi. Frederiksberg Kommune har ikke tilstrækkeligt grundlag til at vurdere de indre bevaringsværdier i bygningerne og tager derfor Det Særlige Bygningssyns vurdering til efterretning og dermed indstillingen om affredning. Endeligt fremlægges det, hvordan Frederiksberg Kommune vil sikre de ydre bevaringsværdier med en temalokalplan.

Kommunerne kan ifølge bygningsfredningsloven udpege bygninger som bevaringsværdige i en lokalplan. Udpegningen kan forhindre nedrivning og ydre ændringer af en bygning. Kommunen kan ikke sikre de indre bevaringsværdier.

By- og miljøudvalget behandler parallelt med denne sag en sag om en temalokalplan for bevaringsværdige bygninger med højest bevaringsværdi på Frederiksberg, herunder Allégade 5-11. I udkastet til forslag til temalokalplan udpeges følgende bygninger som bevaringsværdige:

- Bygninger med SAVE-værdi 1-2, som er udpeget i Kommuneplan 2017
- Bygninger der i dag er fredet af Slots- og kulturstyrelsen samt Allégade 10, der blev affredet i 2015
- Kirker omfattet af Lov om kirkebygninger og kirkegårde

De udpegede bygninger har forskellig karakter og der fastsættes derfor ikke retningslinjer eller detaljerede bestemmelser for bygningernes ydre fremtræden i lokalplanen. Lokalplanen fastsætter et forbud mod, at bygningerne nedrives og der

fastsættes et forbud mod, at bygningerne på nogen måde ændres i deres ydre udformning uden kommunalbestyrelsens tilladelse. Kompetencenormen skal sikre, at der i tilladelser fra kommunalbestyrelsen fastsættes vilkår, der sikrer, at udvendig renovering og vedligeholdelse og eventuelle ændringer eller ombygninger sker nænsomt og med respekt for den eksisterende bygnings bevaringsværdier og arkitektur og det omgivende miljø.

Hvis den delvise ophævelse af fredningen Allégade 5-11 bliver vedtaget vil bygningerne være omfattet af udkastet til temalokalplanen, som kan sikre de ydre bevaringsværdier. Forhaverne på Allégade er sikret af en tingslyst servitut.

Temalokalplanen fastsætter ikke bestemmelser om anvendelse.

By-, kultur- og miljøområdet vurderer

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at Allégade 5-11 har stor kulturhistorisk værdi for Frederiksberg og fortæller historien om Frederiksbergs og hovedstadens udvikling fra landsby til storby. Frederiksbergs egenart som kommune og by er i høj grad knyttet til bygningernes bevaringsværdier, og det er derfor også af afgørende betydning, at sikre fastholdelsen af de kvaliteter, der gør dem bevaringsværdige. Forvaltningen vurderer, at Frederiksberg Kommune kan sikre bygningerne mod nedrivning og ydre ændringer ved at vedtage en temalokalplan, der udpeger bygningerne som bevaringsværdige.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget

## **Bilag**

Udkast til høringssvar fra Frederiksberg Kommune

Høringsbrev fra Slots- og Kulturstyrelsen Allégade

Bilag fra Slots- og Kulturstyrelsen Allégade

# Punkt 138: Forslag til lokalplan 228 Temalokalplan for bevaringsværdige bygninger

01.02.05-P16-8-19

## Resume

By- og miljøudvalget skal tage stilling til, om forslag til Lokalplan 228 Temalokalplan for bevaringsværdige bygninger med højest bevaringsværdi kan godkendes og sendes i offentlig høring. Bygninger udpeget i Kommuneplan 2017 med SAVE-værdi 1-2, fredede bygninger og kirker omfattet af Lov om kirkebygninger og kirkegårde udpeges som bevaringsværdige i lokalplanen. Lokalplanen sikrer bygningerne mod nedrivning, og at bygningerne ikke må ændres uden kommunalbestyrelsens tilladelse. Lokalplanen udpeger 198 bygninger på Frederiksberg.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at forslag til lokalplan 228 Temalokalplan for bevaringsværdige bygninger med højest bevaringsværdi vedtages og offentliggøres i en periode på 8 uger,
2. at der ikke udarbejdes miljøvurdering,
3. at der ikke afholdes åbent hus i høringsperioden, men at der henvises til henvendelse per telefon eller mail.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at forslag til lokalplan 228 Temalokalplan for bevaringsværdige bygninger med højest bevaringsværdi vedtages og offentliggøres i en periode på 8 uger
2. at der ikke udarbejdes miljøvurdering
3. at der ikke afholdes åbent hus i høringsperioden, men at der henvises til henvendelse per telefon eller mail

## Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget behandlede den 26. november 2018 en sag om registrering af bevaringsværdige bygninger med bevaringsværdi 1 og 2 og deres sikring. Forvaltningen blev anmodet om at undersøge muligheden for en temalokalplan, der kan danne grundlag for en lovmæssig sikring af bygningernes bevaringsværdi. Den 25. marts 2019 besluttede by- og miljøudvalget, at der skal udarbejdes en temalokalplan med bevaringsværdige bygninger med bevaringsværdi 1 og 2.

Formålet med temalokalplanen er at udpege eksisterende bygninger med bevaringsværdi SAVE 1 og 2, fredede bygninger og kirker som bevaringsværdige. For at sikre bevaring af de udpegede bygninger fastsættes et forbud mod at bygningerne nedrives og der fastsættes et forbud mod, at bygningerne på nogen måde ændres i deres ydre udformning uden kommunalbestyrelsens tilladelse. Dette skal sikre, at der i tilladelser kan fastsættes vilkår, der sikrer, at udvendig renovering og vedligeholdelse og eventuelle ændringer eller ombygninger sker nænsomt og med respekt for den eksisterende bygningens bevaringsværdier og arkitektur og det omgivende miljø.

For at sikre bygningerne med højest bevaringsværdi på Frederiksberg udpeges i forslaget til temalokalplan følgende bygninger:

- Bygninger med SAVE-værdi 1-2, som er udpeget i Kommuneplan 2017
- Bygninger, der i dag er fredet af Slots- og kulturstyrelsen samt Allégade 10, der blev affredet i 2015
- Kirker omfattet af Lov om kirkebygninger og kirkegårde

I forbindelse med udarbejdelsen af Frederiksberg Kommuneatlas, Bevaringsværdier i byer og bygninger, blev der i 1994 foretaget en registrering af alle bygninger opført før 1940. Bygningerne blev vurderet ud fra SAVE-metoden (Survey of Architectural Values in the Environment). SAVE er en metode til kortlægning, registrering og vurdering af bevaringsværdier i bymiljøer og bygninger. De fem parametre sammenfattes i én bevaringsværdi. Værdierne angives på en skala fra 1 til 9, hvor 1 er den højeste værdi. Kommuneplan 2017 udpeger alle bygninger med SAVE 1-4 som bevaringsværdige. Udpegningen i kommuneplanen sikrer bygningerne mod nedrivning uden kommunalbestyrelsens tilladelse.

For at sikre bygningerne mod udvendige ændringer, der kan ødelægge bevaringsværdierne, skal de være omfattet af bevarende bestemmelser i en lokalplan eller en servitut (facadecensur). Temalokalplanen udpeger alle bygninger med SAVE værdi 1-2 og sikrer dermed alle bygningerne, også dem der i dag ikke er omfattet af bevarende bestemmelser i en lokalplan eller servitut.

Frederiksberg har 42 fredede bygningsanlæg. Bygningerne må ikke ændres hverken indvendigt eller udvendigt uden Slots- og kulturstyrelsens godkendelse. Slots- og kulturstyrelsen gennemgår imidlertid fredede bygninger og kan beslutte at affrede nogle af dem. Langt fra alle bygningerne er i dag omfattet af en lokalplan og er dermed ikke sikret mod nedrivning og ændring, hvis de mister deres fredningsstatus. Ved at udpege de fredede bygninger som bevaringsværdige i temalokalplanen sikres bygningerne mod nedrivning og mod udvendige ændringer og ombygninger uden kommunalbestyrelsens tilladelse. Aktuelt har Slots- og kulturstyrelsen sendt en delvis affredning af Allégade 5-11 i høring. By- og miljøudvalget behandler samtidig med denne sag en sag om Frederiksberg Kommunes høringssvar.

Folkekirkerne er omfattet af Lov om kirkebygninger og kirkegårde. Det betyder, at Stiftsøvrigheden skal godkende bygningsarbejder på kirker og, at der skal indhentes udtalelser fra Nationalmuseet og Den Kgl. Bygningsinspektør. Ved at udpege dem som bevaringsværdige i temalokalplanen er de sikret i tilfælde af, at enkelte af dem ikke længere skulle blive benyttet som kirke.

Der udpeges er i alt 198 bygninger i temalokalplanen. Heraf er 81 bygninger også omfattet af bygningsfredning og 17 bygninger er også omfattet af Lov om kirkebygninger og kirkegårde. De udpegede bygninger fremgår af lokalplanens kortbilag.

Bygningerne omfattet af temalokalplanen er vidt forskellige i karakter og arkitektur. F.eks. omfatter lokalplanen både, Frederiksberg Slot, Zoo-tårnet, Lorry på Allégade, kirker og beboelsejendomme. Fordi de udpegede bygninger har så forskellige karakter er der ikke fastsat retningslinjer eller detaljerede bestemmelser for bygningernes ydre fremtræden i lokalplanen. Lokalplanen fastlægger overordnede bestemmelser om bevaring. I bestemmelserne fastsættes, at de udpegede bevaringsværdige bygninger ikke må nedrives, og at de ikke må ombygges eller på nogen måde ændres i deres ydre udformning uden kommunalbestyrelsens tilladelse. Dette skal sikre, at udvendig renovering og vedligeholdelse og eventuelle ændringer eller ombygninger sker nænsomt og med respekt for den eksisterende bygnings bevaringsværdier og arkitektur og det omgivende miljø.

Temalokalplanen udpeger de fineste bygninger på Frederiksberg som bevaringsværdige. Ifølge lokalplanens formålsparagraf er formålet med temalokalplanen bl.a. at fastsætte et nedrivningsforbud. Derfor kan der ikke dispenseres til nedrivning af en bygning omfattet af temalokalplanen, fordi dette ville stride mod temalokalplanens formål. Der skal derfor udarbejdes en ny lokalplan, hvis kommunalbestyrelsen ønsker at give tilladelse til nedrivning af en bygning, som er udpeget som bevaringsværdig i temalokalplanen. Der kan fortsat meddeles dispensation til ombygninger og øvrige ændringer af bygningerne inden for temalokalplanens bestemmelser, og der kan i den forbindelse knyttes vilkår til en sådan dispensation.

Hvis kommunalbestyrelsen ønsker at kunne dispensere til en nedrivning af bygningerne, er det forvaltningens vurdering, at temalokalplanens formålsbestemmelse skal omformuleres, så det fremgår tydeligt, at kommunalbestyrelsen har denne dispensationsmulighed (kompetencenorm), og bestemmelsen i § 6 skal tilsvarende revideres.

En række af bygningerne omfattet af temalokalplanen vil også være omfattet af andre lokalplaner eller byplanvedtægter. Temalokalplanen omhandler udelukkende bevaring af bygninger og skal ses som et supplement til de eksisterende lokalplaner og byplanvedtægter. I tilfælde af uoverensstemmelse vil temalokalplanen have forrang.

Forvaltningen har været i dialog med Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksberg (FBLF), som efter et gennemsyn af udkastet til temlokalplanen har sendt deres bemærkninger. FBLF har læst udkastet med stor interesse og forholder sig positivt til at fredede bygninger og kirker også bliver udpeget som bevaringsværdige i temalokalplanen. Derudover har de enkelte bemærkninger til lokalplanen. FBLF nævner i øvrigt, at de vil arbejde for en opretholdelse af fredningen af Allégade 5-11. Forvaltningen har indarbejdet FBLFs ene bemærkning om vinduer i lokalplanen. De andre bemærkninger mener forvaltningen håndteres bedst med kompetencenormen. FBLF kan naturligvis også afgive høringssvar i høringsperioden.

By-, kultur- og miljøområdet har foretaget en miljøscreening af planforslagets forventede miljøpåvirkninger i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer. Forvaltningen vurderer, at planforslaget ikke vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger af omgivelserne. Derfor indstiller forvaltningen, at der ikke foretages en miljøvurdering af planen.

På grund af situationen med coronavirus foreslår forvaltningen, at der ikke afholdes åbent hus, men at der henvises til henvendelse per telefon eller mail.

Lokalplanforslaget vurderes til ikke at være principielt og kan derfor behandles alene af by- og miljøudvalget.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at forslag til lokalplan 228 sikrer de udpegede bevaringsværdige bygninger med højest bevaringsværdi mod nedrivning og at de ikke kan ændres uden kommunalbestyrelsens tilladelse. Frederiksbergs

egenart som kommune og by er i høj grad knyttet til bygningernes bevaringsværdier, og det er derfor også af afgørende betydning at sikre og fastholde de kvaliteter, der gør dem bevaringsværdige.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget

## **Bilag**

Forslag til lokalplan 228 udkast

Miljøscreeningsskema Forslag til Temalokalplan 228

FBLFs kommentarer til udkast til lokalplan.docx

# **Punkt 139: Forslag til beslutning fra rådmand Lone Loklindt, kommunalbestyrelsesmedlemmerne Ruben Kidde og Davis Munis Zepernick om særskilt indsamling af tekstil**

07.00.00-G01-13-20

## **Resume**

Rådmand Lone Loklindt og kommunalbestyrelsesmedlemmerne Ruben Kidde og David Munis Zepernick har stillet forslag om pilotforsøg med særskilt indsamling af tekstil. Forvaltningen indstiller, at indsamling og forsøg med behandling af brugte tekstiler indgår som led i den kommende ressourceplan på affaldsområdet.

## **Beslutning**

By- og Miljøudvalget indstiller,

at forslag om særskilt tekstilordning tiltrædes idet,

1. der som led i den kommende ressourceplan på affaldsområdet hurtigst muligt etableres en ordning for tekstilaffald, for så vidt at det er i overensstemmelse med kommende nationale regler
2. der under alle omstændigheder som led i den kommende ressourceplan, sættes som mål at afdække, hvordan Frederiksberg Kommune bedst muligt kan bidrage til bedre genanvendelse af tekstiler, herunder at der gennemføres forsøg i samarbejde med fx almennyttige organisationer, iværksættere og affaldsbehandlingsanlæg.

## **Indstilling**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

at forslag om særskilt tekstilordning tiltrædes idet,

1. der som led i den kommende ressourceplan på affaldsområdet hurtigst muligt etableres en ordning for tekstilaffald, for så vidt at det er i overensstemmelse med kommende nationale regler
2. der under alle omstændigheder som led i den kommende ressourceplan, sættes som mål at afdække, hvordan Frederiksberg Kommune bedst muligt kan bidrage til bedre genanvendelse af tekstiler, herunder at der gennemføres forsøg i samarbejde med fx almennyttige organisationer, iværksættere og affaldsbehandlingsanlæg

## **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen oversendte den 16. marts 2020 følgende forslag fra rådmand Lone Loklindt og kommunalbestyrelsesmedlemmerne Ruben Kidde og David Munis Zepernick om særskilt indsamling af tekstil.

"Beslutningsforslag om særskilt indsamling af tekstil

Alt for meget tekstil går i dag til forbrænding. Radikale Venstre ønsker i forbindelse med forberedelse af en ny affaldsplan, at Frederiksberg går forrest og planlægger med kildesortering af brugt tekstil, ikke mindst for at reducere klimabelastningen fra tekstilforbruget. Vi ønsker således iværksat pilotforsøg med separat indsamling af tøj og tekstil, så meget større mængder kan genbruges eller genanvendes i anden form. Dermed kan vi undgå forbrænding af produkter, som har kostet store ressourcer i produktionskæden, og således reducere klimaaftrykket ved at indgå som en råvare i et nyt produkt. Dermed rykker tekstilaffald op i affaldshierarkiet. Det er helt i tråd med EUs affaldsdirektiv, som kræver, at der indføres særskilt indsamling også af tekstil fra 1. januar 2025, og som ny dansk lovgivning i nærmeste fremtid skal afspejle.

Begrundelse:

I Danmark har vi et meget højt forbrug af tøj og tekstil, i snit 16 kg tøj årligt pr. person, og selvom en del går til genbrug gennem humanitære organisationer og gensalg på nettet fra borger til borger eller gennem kommercielle kanaler, så havner rigtigt meget brugt og slidt tekstil i affaldspannen og går dermed til forbrænding. Der er nemlig meget tøj med pletter og huller, som ikke er godt nok til genbrug, men som vil kunne indgå i anden udnyttelse, også industrielt, hvis mængderne er store nok. Der er allerede forsøg i gang i eksempelvis Aabenraa, hvor poser med tekstil kan lægges i eksempelvis papircontaineren.

EUs affaldsdirektiv 851 af 30.05.2018, artikel 11, stk. 1, 3. afsnit: Medlemsstaterne indfører som minimum særskilt indsamling af papir, metal, plast og glas samt, fra den 1. januar 2025, af tekstiler, jf. dog artikel 10, stk. 2 og 3."

Bemærkninger til forslaget

I dag afleveres kun ca. 7 % af potentialet for tekstilaffald til genanvendelse på genbrugsstationen. Den resterende del havner i restaffaldet jævnfør en restaffaldsanalyse, der er gennemført på Frederiksberg i efteråret 2019. Der findes således et stort uudnyttet potentiale.

I et nyt udspil fra regeringen til den kommende klimahandlingsplan, foreslås det blandt andet, at alle danskere skal sortere 10 typer affald, herunder tekstil. Der lægges endvidere op til klare retningslinjer for, hvordan tekstilaffaldet skal indsamles, således at det kommer til at foregå på den samme måde over hele landet.

Målsætningen er, at den nationale klimahandlingsplan skal vedtages inden sommerferien 2020. Når planen er vedtaget skal alle kommuner i gang med at etablere sorteringsordninger, som lever op til de vedtagne retningslinjer.

Hvis regeringens udspil gennemføres i sin nuværende form står vi godt på Frederiksberg, idet vi allerede har etableret 8 af de 10 ordninger, nemlig papir, pap, plast, metal, glas, farligt affald (inkl. elektronik), madaffald og restaffald. Frederiksberg mangler fødevarekarton (som fx mælkekartoner) og tekstiler. De 8 eksisterende ordninger vil formentlig skulle justeres i nogen grad for at leve op til de nationale retningslinjer, men det er et mindre arbejde, end at skulle etablere helt nye ordninger. Det betyder, at Frederiksberg Kommune forholdsvis hurtigt vil kunne komme i gang med at etablere nye ordninger, herunder en ordning for tekstilaffald.

I fald den nationale klimahandlingsplan - mod forventning - ikke ender med at indeholde et krav om en sorteringsordning for tekstiler ved husstandene, vil det under alle omstændigheder være muligt at sætte fokus på tekstiler i den kommende ressourceplan for Frederiksberg. Det kan eksempelvis ske ved at samarbejde med almennyttige organisationer, iværksættere og behandlingsanlæg, der arbejder for at indsamle og genanvende tekstilerne bedre end det sker i dag. Det kan også gøres ved at etablere en supplerende kommunal ordning for tekstiler på Frederiksberg, hvis der bliver mulighed for det lovgivningsmæssigt.

By-, kultur- og miljørådets vurdering

Regeringens udspil til en klimahandlingsplan giver grundlag for en forventning om, at etablering af en ordning for tekstilaffald vil blive obligatorisk og derfor kommer til at indgå i den kommende ressourceplan for Frederiksberg. Samtidig vurderes der at være god ræson i, at det indgår i ressourceplanen, at Frederiksberg Kommune støtter op om udviklingen på tekstilområdet gennem forsøg og partnerskaber med fx almennyttige organisationer, designere, iværksættere og behandlingsanlæg på alle niveauer fra indsamling til genanvendelse.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget, m, k

# Punkt 140: Strategi for Ren luft 2030

09.10.12-G01-1-18

## Resume

Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med budget 2019 afsat 300.000 kr. til udarbejdelse af en ny strategi for bekæmpelse af luftforurening. Med denne sag forelægges et første udkast til strategi for Ren luft 2030 til drøftelse i By- og Miljøudvalget. Der forelægges tillige et udkast til henvendelse til regeringen/folketinget om justering af visse statslige rammer for visse virkemidler i strategien, da de eksisterende rammer ikke giver kommunerne tilstrækkelige handlemuligheder.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur, - og Miljøområdet indstiller,

1. at forslag til Strategi for Ren luft 2030 drøftes med henblik på udarbejdelse af et revideret forslag til beslutning,
2. at udvalget særligt drøfter, om følgende indsatser/virkemidler ønskes medtaget i strategien; Udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler (1), Skærpet indsats over for brændeovnsforurening (2), Fremrykning af mål for eldrevne busser fra idag 2030 til 2025 (3),
3. om der skal skrives til regeringen og folketinget med henblik på opfordring til ny statslig lovgivning som muliggør realisering af visse af strategiens centrale indsatser.

## Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte på mødet den 27. april sagen efter drøftelse. By-, kultur-, og miljøområdet skal til de på mødet faldne bemærkninger anføre følgende;

1) Udvalget ønskede flere aktivitetsforslag, der ikke kræver væsentlige rammeforudsætninger, som f.eks. ”vejledninger” til skoler og daginstitutioner om jævnlig udluftning, at undgå at bussen, der skal køre børnene i skoven, holder i tomgang o.lign”.

Det foreslås, at der i forbindelse med udarbejdelsen af et revideret forslag udarbejdes et nyt TEMA – f.eks. ”Forebyggelse af luftforurening og eksponering”, som fastsætter strategier og initiativer til, hvorledes den enkelte selv kan bidrage til at reducere luftforureningen f.eks. via miljøvenlig kørsel (undgå korte ture, tag cyklen, undgå tomgangskørsel), samt initiativer til, hvorledes eksponeringen/udsættelsen for den enkelte borger/gruppe kan reduceres, f.eks. ved øget vejledning til følsomme grupper.

2) I tilknytning til denne drøftelse bad udvalget om, at brevudkastet til regeringen modificeres - en blødere formulering, så ”vi kan ikke gøre mere” går på der, hvor der skal lovændring til (er lidt for ”bastant” i udkastet).

Der er vedlagt et revideret udkast.

3) Kan daginstitutioner og skoler plottes ind på kort, så man kan se hvor børnene er forureningsbilledet?

De højeste forureningskoncentrationer (jf. NO<sub>2</sub>-kort, vedlagt) findes i nærheden af trafikvejene. Generelt er kommunens institutioner spredt ”pænt” ud over byen, men som det ses af GIS-kort er der også flere, der er placeret tæt på de trafikerede veje. Kort over nævnte foreslås indbygget i strategien. Ifølge Børne- og Ungeområdet er der i dag anbefalinger til institutioner omkring sundhedshygiejniske forhold, som dog ikke specifikt omhandler ekstern (ude) luftforurening. Umiddelbart virker det således relevant, for særligt udsatte institutioner, at udarbejde mere specifik vejledning omkring luftforurening, f.eks. at udluftning med fordel kan ske længst væk fra gadesiden.

4) En vurdering af, om nul-emissionszoner er relevante at medtage?

Begrebet ”nul-emissionszoner” bruges i dag i et beslutningsforslag

<https://www.ft.dk/samling/20191/beslutningsforslag/b98/index.htm>), som pt. er under udvalgsbehandling i folketinget.

Begrebet ”nulemissionszone” er dog ikke præcist defineret i forslaget, men tanken er formentlig, at en kommune skal kunne definere et afgrænset byområde, hvor der kun er nuludslipskøretøjer (zero emissions). I Sverige har man givet kommunerne mulighed for at indføre en zone (såkaldt klasse 3 zone) hvor alene elbiler og hybrid plug-in køretøjer må køre. Ingen kommuner har dog indført dette endnu. I London bruger man begrebet ”Ultra Low Emission Zones” om en zone, hvor der fra 2019 er krav om Euro 6. Den officielle betegnelse i danske love/bekendtgørelser for miljøzoner er miljøzoner eller ren-luftzoner. En såkaldt ”nulemissionszone” findes således ikke i dag, og vil således kræve ny statslig lovgivning med nærmere definition af zonen og dets krav. Umiddelbart er det således ikke relevant at medtage nul-emissionszoner.

5) En vurdering af, om der skal refereres til Euronorm 5b i stedet for blot 5 (”menes at være mere restriktiv”)

Euronorm 5b – persondieselbiler – stiller i princippet de samme krav til køretøjernes udslip som Euro 5a, men har også krav om måling for partikelantal. Dette er principielt en fordel, men den praktiske forskel er ifølge Århus Universitet sandsynligvis ikke så stor, da rigtigt mange personbiler med Euro 5 har lukket partikelfilter, som også er effektive overfor ultrafine partikler.

6) Dialog med Frederiksberg Erhverv: Hvor tænker de, man kan sætte ind?

By-, kultur-, og miljøområdet har haft en indledende kontakt til Frederiksberg Erhverv. Indsatserne i relation til erhvervslivet tænkes primært at omhandle fremme af den grønne mobilitet. Miljøvenlig varetransport, vi cykler til arbejde kampagne etc. By-, kultur-, og miljøområdet skal forslå, at inddragelsen af Frederiksberg Erhverv i relation til Temaet Grøn Mobilitet drøftes nærmere i forbindelse med udarbejdelsen af et revideret udkast.

7) En nærmere redegørelse for, hvor meget partikelfiltre rent teknisk kan reducere emissioner med for dieslbiler og brændeovne, for bilernes vedkommende evt. ”opdelt på normer”.

Filtrerets effektivitet afhænger af filtrerets konstruktion, om det lukket eller åbent etc. Generelt kan man ifølge Århus Universitet/DCE anføre følgende om partikelfiltre og deres effektivitet: Busser/lastbiler/varebiler/personbiler (med lukkede filtre - mindst 90 % effektivitet), varebiler (åbne filtre – som lovens minimumskrav foreskriver – 30%), brændeovne 70-75 % effektivitet, dog 95 % for ultrafine partikler, jf. eksempelvis artikel om ny producent på markedet. Lukkede filtre er desuden generelt meget effektive – i modsætning til åbne filtre – overfor ultrafine partikler. By-, kultur-, og miljøområdet skal foreslå, at det i strategien præciseres, at partikelfiltre skal være effektive, også overfor ultrafine partikler.

8) En vurdering af forventningen til partikelfiltre til brændeovne, hvornår kommer de på markedet, pris?

En fynsk virksomhed er klar til markedet til private brændeovne med et partikelfilter baseret på det elektrostatiske princip med en anslået pris på ca. 14.000 kr. (artikel vedlægges). Priserne forventes at falde yderligere, såfremt der kan opnås masseproduktion. Det er således by-, kultur- og miljørådets opfattelse, at partikelfiltre snart vil være kommercielt tilgængelige på markedet til rimelige priser.

9) Udvalget har tidligere set fordeling af belastningen fra brændeovne på forskellige geografiske områder – kan de få en sådan igen?

Der har ikke tidligere været forelagt en sådan fordeling for udvalget. Ifølge den lokale skortensfejermester er fordelingen af brændeovne i kommunen forholdsvis jævnt fordelt. Frederiksberg har ikke egentlige brændeovnskvarterer – typisk meget store villakvarterer – hvor man ser en meget høj koncentration af brændeovnsforurening. Brændeovne findes såvel i villa- som i etageejendomme på Frederiksberg. By-, kultur-, og miljøområdet har bedt DCE/Århus universitet om at lave en opgørelse, på baggrund af deres statistiske oplysninger indhentet under udarbejdelse af Kortlægningsrapporten (vedlagt). Kortene (vedlagt) viser generelt øgede koncentrationer/bidrag i nordvest, sydvest og sydøst af Frederiksberg. Kort kan således medtages i revideret udkast.

10) Fordeling af problemet med brændeovne på geografi (set tidligere).

Det skal anføres, at der kun modtages få klager over brug af brændeovne – typisk 2-3 stk. om året. DCE/Århus Universitet har udført udtræk over placeringen og koncentrationen af brændeovnsforurening. Dette foreslås medtages i revideret udkast til strategi.

11) En redegørelse for tanker og initiativer i de større byer, vi normalt sammenligner os med - Århus, København, Odense – både m.h.t. brændeovne og miljøzoner.

Borgmestrene i København, Århus, Odense, Aalborg (alle miljøzonekommuner) har i efteråret 2019 været fremme med fælles ønsker om udvidelse af miljøzone med persondieslbiler; Euro 5 i 2022 og Euro 6 i 2025, jf. separat sag herom. Et, af Københavns Kommune nedsat, ekspertråd har givet anbefalinger til indsatser overfor luftforurening, som pt. er under politisk behandling i Københavns Kommune. Anbefalingerne omfatter blandt andet miljøzone med dieselpersonbiler, forbud mod brændeovne, indsats mod pizzabrændeovne, brug af vejskatter (roadpricing) samt øget fokus på den skadelige eksponering (udsættelse) fra luftforurening samt øget overvågning/måling samt viden om ultrafine partikler. Alle kommunerne har oplysninger om forebyggelse af brændeovnsforurening på f.eks. hjemmesiden, men ingen har lokal forskrift – som Frederiksberg – til begrænsning af brændeovnsforurening. Odense Kommune har netop påbegyndt arbejdet med kortlægning af luftforureningen samt udarbejdelse af et virkemiddelkatalog - analogt til Frederiksberg. By-, kultur-, miljøområdet skal her foreslå, at pizzabrændeovne specifikt nævnes som indsatsområde samt at ønsket om mere overvågning/måling tydeliggøres under temaet "Samarbejde og Overvågning". Det tilføjes her, at Frederiksberg – ultimo 2020 – forventes at have adgang til ”Google målinger” af ultrafine partikler for Frederiksberg.

12) Udvalget ønskede at skorstensfejerne (-lauget) får lejlighed til at udtrykke deres syn på brændeovne og initiativer.

By-, kultur- og miljøområdet har haft en indledende drøftelse med miljørepræsentanten for skorstensfejermesterlauget. Generelt er det laugets opfattelse, at brændeovne ikke er så stort et problem miljømæssigt, som der gives udtryk for, og at meget forurening fra brændeovne kan forebygges via korrekt brug og optænding samt ved fremme af miljøvenlige ovne (skrottningsordning). Lauget er generelt positive overfor muligheder for brug af partikelfiltre, men nævner, at der ved evt. krav bør være en økonomisk afvejning. By-, kultur- og miljøområdet skal foreslå, at skorstensfejermesterlauget yderligere inddrages i forbindelse med høringen af strategien.

13) Der var enighed i udvalget om, at man meget gerne vil gå forrest på Frederiksberg, b.la. m.h.t. at få sat gang i montering af partikelfiltre på brændeovne

By-, kultur-, og miljøområdet skal her forslå, at dette mere specifikt søges udtrykt i målformuleringer og indsatser i strategien.

Dette fører frem til følgende forslag til tilføjelser, som medtages i et revideret forslag:

Nyt TEMA – forebyggelse af luftforurening og eksponering

Der udarbejdes et nyt TEMA med strategier og initiativer til, hvorledes den enkelte selv kan bidrage til at reducere luftforureningen f.eks. via miljøvenlig kørsel (undgå

	korte ture, tag cyklen, undgå tomgangskørsel), samt initiativer til, hvorledes eksponeringen/udsættelsen for den enkelte borger/gruppe kan reduceres, f.eks. ved øget vejledning til følsomme grupper.
Revideret brev Regering/Folketing	Udkast vedlagt
Kort over institutioner og luftforurening	Kort over institutioner og skoler med placering, i relation til trafikveje og NO2 forurening, anføres i nyt TEMA
Dialog med Frederiksberg Erhverv	På baggrund af en dialog med Frederiksberg Erhverv udarbejdes konkrete forslag til initiativer/samarbejder: Grøn mobilitet; f.eks. miljøvenlig varekørsel, vi cykler til arbejde etc.
Partikelfilter effektivitet	Tilkendegives, at partikelfiltre skal have høj effektivitet, som f.eks. lukkede filtre, og være effektive også overfor ultrafine partikler
Geografisk kort over brændeovnsforurening	DCE kort med geografisk partikelforureningskort fra brændeovne på Frederiksberg medtages under brændeovnstema.
Pizzabrændeovne	Indsats overfor pizzabrændeovne anføres specifikt.
Øget overvågning/måling	Tydeliggøres strategisk – samt at Frederiksberg ultimo 2020 har Google målinger over ultrafine partikler på Frederiksberg
Inddragelse – høring skorstensfejmasterlaugetet mv.	Det foreslås, at strategien, når den er godkendt af udvalget, sendes i høring hos blandt andet miljøzonekommuner, Region Hovedstaden, skorstensfejmasterlauget, Det økologiske råd, FDM, grønne miljøorganisationer mv.
Frederiksberg som foregangskommune	Det anføres i såvel mål som visioner at Frederiksberg ønsker at være foregangskommune på området, f.eks. ved at brugen af partikelfiltre fremmes lovgivningsmæssigt og økonomisk i områder som Frederiksberg med forhøjet luftforurening.

By-, kultur-, og Miljøudvalgets vurdering.

Det er by-, kultur-, og miljøudvalgets vurdering, at det på baggrund af de faldne bemærkninger og præciseringer, jf. opsamlingskema er muligt at udarbejde et revideret forslag, som efter sommerferien kan forelægges udvalget til godkendelse.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med budget 2019 afsat 300.000 kr. til udarbejdelse af en strategi for bekæmpelse af luftforurening til afløsning af den eksisterende fra 2012. Det anføres i budgetforlig 2019: "Luften skal være renere på Frederiksberg. Derfor skal der udarbejdes en ny ambitiøs strategi for bekæmpelse af luftforurening, bl.a. på baggrund af de muligheder, som ny statslig lovgivning forventes at give." By- og Miljøudvalget anmodede desuden på mødet den 19. august 2020 om at, "bekæmpelse af luftforurening fra biler medtages i strategien".

I forbindelse med projektet har By-, Kultur-, og Miljøområdet fået Århus Universitet/DCE til at udarbejde to teknisk videnskabelige baggrundsrapporter, som henholdsvis kortlægger luftforureningen i Frederiksberg Kommune samt opstiller forslag til virkemidler. Rapporterne danner, sammen med kommunens eksisterende strategier og planer (Frederiksbergstrategien, Elbil-strategien m.fl.), baggrund for forslaget til Strategi for Ren luft 2030.

Kortlægningen

Kortlægningen viser, at luftforureningen generelt er faldende, men der er stadig betydelige udfordringer med at sikre borgerne en god luftkvalitet – især i forhold til partikelforurening og forurening med NOx'er. De gældende EU grænseværdier for de mest kritiske stoffer PM2,5 og NO2 er i dag overholdt. Men niveauerne for partikler - PM2,5 er

overskredet i hele kommunen såvel i gadeniveau som i ”Bybaggrund” (parker etc.), når niveauerne sammenholdes med de rent sundhedsmæssige retningslinjer fra WHO (Verdenssundhedsorganisationen).

En opgørelse af de lokale kilder i Frederiksberg viser, at brændeovnene står for den største partikeludledning - ca. 46 %. Vejtransporten er den største udleder af NO<sub>x</sub> med ca. 82 %. De lokale kilder bidrager dog kun lidt til den samlede luftforurening. Beregninger viser, at ca. 7 % af koncentrationen af NO<sub>2</sub> i ”Bybaggrund” og 2 % for PM<sub>2,5</sub> stammer fra de lokale kilder. En stor del af luftforureningen er således udefrakommende.

Det anslås, at al luftforurening er skyld i ca. 76 for tidlige dødsfald på Frederiksberg, samt at de årlige omkostninger til for tidlig død og sygdom andrager ca. 1,5 mia. kr. Kun to af de for tidlige dødsfald kan henføres til de lokale kilder. Niveaue for ultrafne partikler, som der i dag ikke findes grænseværdier for, er faldende men stadig forhøjet i forhold til niveauerne uden for byen. By-, Kultur-, og Miljøområdet skal generelt anføre, at der er betydelig usikkerhed knyttet til særligt de sundhedsmæssige opgørelser, herunder er der stor usikkerhed om farligheden af de forskellige typer af partikler. Ifølge WHO er vidensgrundlaget for ultrafne partikler endnu ikke tilstrækkeligt til, at de kan indgå i beregningerne af helbredseffekter. Opgørelserne kan derfor undervurdere det lokale bidrags sundhedsmæssige betydning, hvad angår de ultrafne partikler og sod fra den lokale trafik og de lokale brændeovne.

#### Virkemidler

DCE/Århus Universitet har vurderet mulige virkemidler og deres miljømæssige effekt på en skala fra 1 til 5 i relation til luftforurening, hvor 1 angiver den mindste effekt, og 5 angiver den største positive miljøeffekt. For en komplet oversigt over de undersøgte virkemidler og deres effekt skal By-, Kultur-, og Miljøområdet henvise til separat oversigtsskema i strategien (side 13, tabel 4). Virkemidlerne omfatter både allerede, af Frederiksberg Kommune, besluttede og anvendte virkemidler samt en række nye tiltag. Tiltag, som primært vil skulle gennemføres i samarbejde med andre og/eller kræve ny lovgivning for at kunne realiseres.

#### Eksisterende og allerede besluttede virkemidler

##### Elektificering af transportsektoren - Elbilbystrategi 2030

Frederiksberg Kommunens Elbilbystrategi 2030, som er vedtaget i januar 2019 af kommunalbestyrelsen, omfatter fire strategiske indsatsområder; Kommunens egne køretøjer, Udbud af kørsel, Kollektiv transport samt Den private bilpark. Indsætterne omfatter blandt andet, at kommunens egne køretøjer, den udbudte kørsel og den kollektive bustransport senest i 2030 skal være 90-100 % emissionsfrie. For den private bilpark er der et mål om at 20 % af de indregistrerede køretøjer er eldrevne eller plug-in hybrider senest i 2030. Der er i forbindelse med Klimafonden afsat 1 mio. kr. årligt i perioden til opsætning af ladestander. Strategien revideres hvert 4 år. DCE vurderer potentialet for miljøeffekten til 5\*.

##### Udvidelse af miljøzonen med dieseldrevne biler

Kommunalbestyrelsen har juni 2019 besluttet af udvide - efter ændret lovgivning - miljøzonen til også at omfatte dieseldrevne biler. Varebiler står for ca. 30 % af udslippet af partikler fra trafikken. Der er afsat 1,8 mio. kr. til implementering af zonen i 2020 til skiltning, eftermontering af partikelfilter på kommunale køretøjer samt information og fælles hjemmeside om den nye ordning. Implementering af zonen gennemført i samarbejde med de øvrige miljøzonekommuner; København, Århus, Aalborg og Odense. Zonen træder i kraft medio 2020. DCE har ikke specifikt vurderet effekten af allerede besluttede tiltag.

##### Styrkelse af den kollektive transport og den bæredygtige mobilitet

Den kollektive trafik på Frederiksberg er styrket med opstarten af Cityringen i september 2019, hvilket har givet Frederiksberg 3 nye metrostationer. Der er samtidig sket en tilpasning af busruterne og Nyt Bynet er opstartet. Det betyder blandt andet, at Linje 2A og Linje 18 fra december 2019 er overgået til fuld eldrift. Frederiksbergbusserne er EEV busser med påsat partikelfilter, hvilket betyder, at de overholder Euronorm 6. Movias nuværende mål fastsætter, at alle deres busser senest i 2030 er emissionsfrie (f.eks. eldrevne).

Frederiksberg har et mål om at være Danmarks mest cyklende by, hvor minimum 40 % af alle ture foretages på cykel. Pt. er tallet 31 % (2018 tal). I 2020 udarbejdes der en mobilitetspolitik, der skal samle og sætte retning for arbejdet med de forskellige transportformer, trafikplanlægning, trafikafvikling og oplevelsen af byen og dets rum. I Frederiksbergstrategi 2020 er der strategiske indsatser for styrkelse af den kollektive trafik; mere metro (Ny Ellebjerg linjen), fremme af delebiler m.m. DCE vurderer potentialet for miljøeffekten til 2\*.

##### Byplanlægning - placering af miljøfølsomme institutioner

I byplanlægningen - f.eks. lokalplaner - arbejdes der på placering og indretning af f.eks. følsomme institutioner og opholdsarealer for at reducere påvirkningen fra luftforureningen. Ved at placere bygninger hensigtsmæssigt kan de virke som skærm mod forureningen, samtidig med at man ved f.eks. at trække luft ind fra bygningens bagside (væk fra vejen) kan reducere påvirkningen. DCE vurderer potentialet for miljøeffekten til 1-2\*.

##### Tilsyn med brændeovne og kampagner for miljørigtig fyring

Der er ca. 1650 brændeovne, pejse og lign. på Frederiksberg. Kommunen fører løbende tilsyn med klager over gener. Generelt modtages få klager - 2-3 om året. Klagerne behandles efter kommunens brændeovnsforskrift. I samarbejde med byens skorstensfejermester er der løbende gennemført kampagner for miljørigtig fyring i brændeovne. DCE har vurderet potentialet for miljøeffekten af hvert af tiltagene til 1\*.

##### Brug af Photokatalyserende belægninger

Frederiksberg har siden 2019 anvendt photokatalyserende belægninger til NO<sub>x</sub> fjernelse, f.eks. på fortove på Roskildevej, Finsensvej og Langelands Plads. I 2020 forventes gennemført et forsøg på en større vejstrækning. Der er afsat 200.000 kr. årligt til indsatsen. DCE har vurderet potentialet for miljøeffekten til 1\*.

Nye virkemidler som kan medtages i strategien

Baseret på baggrundsrapporten om virkemidler, skal forvaltningen foreslå, at By- og Miljøudvalget særligt drøfter følgende mulige nye virkemidler – hvoraf de to førstnævnte har en vurderet høj effekt på luftforurening og sidstnævnte er genstand for aktuel politisk drøftelse:

Udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler (1)

Partikeludslippet fordeler sig således mellem de forskellige køretøjsgrupper; ca. 12 % kommer fra de tunge køretøjer, ca. 30 % fra varebilerne og ca. 58 % fra personbilerne. Frederiksberg Kommune har tidligere, i høringssvaret til udvidelse af miljøzonen med varebiler, tilkendegivet, at miljøzonen ønskes udvidet til også at omfatte dieselpersonbiler. Det anføres i høringssvaret "Frederiksberg Kommune skal derfor opfordre til, at der på baggrund af en nærmere teknisk, miljømæssig, og økonomisk analyse, udarbejdes et konkret forslag til miljøzone, der også omfatter krav til personbiler". DCE/Århus Universitet vurderer potentialet af effekten af miljøzoner med persondieselbiler til 4\*.

Udvidelse af miljøzone med dieselpersonbiler anslås at koste kommunen ca. 2 mio. kr. til skiltning, eftermontering af filter på eksisterende køretøjer samt kommunikation om ordningen. Arbejdet skal ske i samarbejde med de øvrige miljøzonekommuner. En miljøzone omfattende dieselpersonbiler forventes tidligst at træde i kraft i 2021 og er afhængig af ny lovgivning. Miljøzonen med dieselpersonbiler indgår i det såkaldte "forståelsespapir" mellem regeringen og støttepartierne.

Skærpet indsats over for brændeovnsforurening (2)

Der er ca. 1650 brændeovne og pejse på Frederiksberg. De anslås at stå for ca. 46 % af den lokale forurening med partikler. I virkemiddelkataloget (DCE) gennemgås en række muligheder for at reducere forureningen fra brændeovne herunder; Forbud mod brændeovne (f.eks. ved nyetablering), Afgifter på brug af brændeovne, Krav om partikelfilter, Øget økonomisk støtte til skrotning, Brug af kommunale kampagner og kommunalt tilsyn. Særligt virkemidlerne Krav om partikelfilter, forbud (i forskellige varianter) samt øgede skrotningsordninger vurderes at være miljømæssigt effektive. Partikelfiltre vurderes snart at være kommercielt tilgængelige på markedet til en pris på ca. 10.000 kr. DCE/Århus Universitet vurderer potentialet for miljøeffekt til 5\*. Forbud (helt eller delvis) eller obligatorisk krav om partikelfilter vil kræve ny statslig lovgivning.

Fremrykning af Movias mål for eldrevne busser fra i dag 2030 til 2025 (3)

En fremrykning af kommunens nuværende beslutning om at omstille busdriften på Frederiksberg til emissionsfri fra år 2030 til år 2025 anslår Movia vil koste mellem 2,5-17 mio. kr. i engangskompensation for ændring/opsigelse af eksisterende kontrakter for relevante Frederiksbergs buslinjer. Dertil kommer yderligere driftsudgifter på anslået ca. 5 mio. kr. Fremrykningen af målet fra 2030 til 2025 er i Københavns Kommune tiltrådt på følgende forudsætninger; Eldrevne busser er fortsat afgiftsfrie, og der er opbakning til målændringen blandt øvrige deltagere i Movia regi, der skal finansiere udgifterne. Frederiksbergs Kommunes årlige udgifter til busserne andrager pt. ca. 55 mio. kr. By- og Miljøudvalget besluttede 23. marts 2020, at høringssvaret til Movias Mobilitetsplan 2020 suppleres med; "Frederiksberg Kommune ønsker en målsætning på Frederiksberg om omstilling til el-drift hurtigst muligt og gerne fra 2025. Frederiksberg Kommune vil gerne i dialog med Movia og de relevante kommuner om mulighederne herfor og de økonomiske og samlede miljømæssige konsekvenser herved, med henblik på, at kommunerne som trafik købere kan tage konkret stilling til muligheder og konsekvenser." DCE/Århus Universitet har ikke specifikt effektvurderet dette tiltag. Det kan oplyses, at linje 2A og linje 18 fra december 2019 er overgået til fuld el-drift, og at Frederiksbergbusserne i dag overholder Euronorm 6.

Kommunes mulighed for (evt. selvstændigt) at beslutte tiltaget.

Virkemiddel	Miljøeffekt (1-5)	Anslået økonomi	Forudsætninger for implementering af virkemidler (ny lovgivning osv.)
1 Udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler	4	2 mio. kr. til skiltning, eftermontering af filter på eksisterende køretøjer samt kommunikation om ordningen.	En miljøzone omfattende dieselpersonbiler kan tidligst i kraft i 2021/2022. Fordre samarbejde med eksterne parter (primært København). Kræver ny statslig lovgivning.
2 Skærpet indsats overfor brændeovnsforurening	5	Inden for få år forventes prisen at falde til 10.000 kr. pr. partikelfilter.	Partikelfiltre er i dag ikke kommercielt tilgængelige på markedet, men

			forventes snart at være det. Forbud (helt eller delvis) eller obligatorisk krav om partikelfilter vil kræve ny statslig lovgivning.
3	Fremrykning af Movias mål for eldrevne busser fra i dag 2030 til 2025	Ikke vurderet af DCE/AAU	2,5 - 17 mio. kr. i engangskompensation for ændring/opsigelse af eksisterende kontrakter. 5 mio. kr. til driftsudgifter.
			Samarbejde med øvrige kommuner i regi af MOVIA. Politisk godkendelse i flere kommuner (MOVIA).

Flere af de ovennævnte beskrevne virkemidler er afhængige af ny lovgivning og samarbejde med eksterne parter. Regering og folketing kan, såfremt udvalget ønsker dette, tilskrives mhp. opfordring til ny statslig lovgivning, der muliggør en realisering af f.eks. en udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler samt en skærpet indsats over for brændeovnsforurening.

By-, Kultur-, og Miljørådets vurdering

Det er By-, Kultur- og Miljørådets vurdering, at Frederiksberg Kommune allerede har igangsat stort set alle de væsentlige tiltag mod luftforureningen, som det er muligt for kommunen, med den nuværende lovgivning. Det er desuden By-, Kultur- og Miljørådets vurdering, såfremt man ønsker en væsentligt styrket indsats overfor luftforureningen, at der er behov for nye virkemidler. Det anslås, at ca. 58 % af den luftforurening med partikler, der kommer fra trafikken, kan henføres til personbiler. Her vurderes særligt en miljøzone, der er udvidet til også at omfatte dieselpersonbiler, at være et effektivt virkemiddel, særligt idet det også vil have en effekt ift. de ultrafine partikler. Brændeovne er idag den største kilde til udledning af partikelforurening. Partikelfiltre vil snart være kommercielt tilgængelig med en effektivitet på ca. 80 %, hvilket efter By-, Kultur- og Miljørådets vurdering vil give nye muligheder for at reducere udslippet betydeligt, uden at borgere afskrives muligheden for at have brændeovn. En fremrykning af målet for omstilling til elbusser fra 2030 til 2025 er 23. marts 2020 drøftet af udvalget i forbindelse med afgivelse af høringsvar til Movias Mobilitetspolitik 2020. By-, Kultur- og Miljørådet skal ud fra en luftforureningsmæssig vurdering anbefale, at særligt tiltagene "udvidelse af miljøzone med persondieselbiler (1)" og "skærpet indsats mod brændeovnsforurening (2)" medtages i strategien.

Langt de fleste af de ovennævnte beskrevne virkemidler er afhængige af ny lovgivning og samarbejde med eksterne parter. Regering og folketing kan, såfremt udvalget ønsker dette, tilskrives mhp. opfordring til ny statslig lovgivning, der muliggør en realisering af f.eks. en udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler samt en skærpet indsats over for brændeovnsforurening.

## Økonomi

Der er til udarbejdelse af strategien anvendt ca. 280.000 kr. af de afsatte 300.000 kr. Der er i budget 2020 afsat 1,8 mio.kr. til udvidelse af miljøzonen med varebiler til kommunikation, skiltning, montering af partikelfilter på kommunale køretøjer. Projektet gennemføres i samarbejde med de øvrige miljøzonekommuner. Der er i budget 2020 og overslagsårene afsat 0,2 mio. kr. til brug af photokatalyserende belægninger (NOx fjernelse). Der er i budget 2020 afsat 5 mio. kr. til en klimafond, herunder 1 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 til opsætning af ladestandere.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og Miljøudvalget

## Historik

Indstilling 27. april 2020, pkt. 104:

By-, Kultur-, og Miljørådet indstiller,

1. at forslag til Strategi for Ren luft 2030 drøftes med henblik på. udarbejdelse af et revideret forslag til beslutning,
2. at udvalget særligt drøfter, om følgende indsatser/virkemidler ønskes medtaget i strategien; Udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler (1), Skærpet indsats over for brændeovnsforurening (2), Fremrykning af mål for eldrevne busser fra idag 2030 til 2025 (3),

3. om der skal skrives til regeringen og folketinget med hen blik på opfordring til ny statslig lovgivning som muliggør realisering af visse af strategiens centrale indsatser.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 27. april 2020, pkt. 104:  
By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

Kortlægning luft FRB

Virkemiddelkatalog FK

Strategi luft april

Brev Folketing maj

Institutioner FK

kort NO2

Filter brændeovn

# **Punkt 141: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe, 2. viceborgmester Michael Vindfeldt, rådmænd Lone Loklindt, kommunalbestyrelsesmedlem Ruben Kidde og rådmænd Mette Bram om forbud af gamle dieselbiler i miljøzonerne på Frederiksberg**

09.10.04-G01-1-19

## **Resume**

Kommunalbestyrelsesmedlemmerne Gunvor Wibroe og Ruben Kidde, 2. viceborgmester Michael Vindfeldt, rådmændene Lone Loklindt og Mette Bram har stillet forslag om, at Frederiksberg Kommune i lighed med København, Århus, Odense og Aalborg skal rette henvendelse til regeringen og folketinget med henblik på i 2022 at forbyde dieselbiler indregistreret før 1. januar 2012 (Euronorm 5) henholdsvis 1. september 2016 (Euronorm 6) i 2025.

## **Beslutning**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag om at rette henvendelse til regeringen og folketinget med ønske om at udvide miljøzonen til også at gælde gamle dieselbiler tiltrædes, idet der henvises til dels, at dette er sket med Frederiksberg Kommunes afgivne høringssvar i forbindelse med lovforslaget om udvidelse af miljøzone i 2019, dels at fornyet henvendelse indgår i forslag til strategi for ren luft.

## **Sagsfremstilling**

By- og miljøudvalget udsatte den 27. april sagen efter drøftelse.

### Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 30. september 2019 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe, 2. viceborgmester Michael Vindfeldt, rådmænd Lone Loklindt, kommunalbestyrelsesmedlem Ruben Kidde og rådmænd Mette Bram om forbud af gamle dieselbiler i miljøzonerne på Frederiksberg

### Begrundelse

Blodpropper, åreforkalkning og lungeproblemer er nogle af de sygdomme, som dieseltrafik kan medføre. I nogle storbyer er der endda flere, som dør af luftforurening end af trafikuheld. Det er en af grundene til, at storbyer som Paris, Madrid, Athen og Mexico City vil forbyde dieselbiler fra 2025.

Herhjemme dør der hvert eneste år omkring 4000 danskere for tidligt og endnu flere får sygdomme og nedsat livskvalitet på grund af luftforurening. Og man ved, at udstødningen fra dieselbiler er en af årsagerne til forureningen. Partikelforurening fra gamle dieselbiler herunder de giftige NOx-gasser forurener både mere end man tidligere har antaget og mere end tilladt. De fine og ultrafine dieselpartikler fra dieselbiler er en trussel for folkesundheden og et forbud mod, at gamle forurenende dieselbiler kører rundt i miljøzonerne på Frederiksberg og udleder store mængder af NOx-gasser vil uden tvivl forbedre livskvaliteten på Frederiksberg og generelt i hovedstaden.

Derfor foreslår Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Alternativet, at kommunalbestyrelsen på Frederiksberg beslutter i lighed med Danmarks fire største byer at rette henvendelse til regering og folketing med henblik på at få forbudt de gamle og forurenende dieselbiler indregistreret før 1. januar 2012 i at køre i Frederiksbergs miljøzoner fra 2022 samt at få forbudt dieselbiler indregistreret før 1. september 2016 i at køre på Frederiksberg fra 2025."

### Bemærkninger til forslaget

I forbindelse med lovforslaget om udvidelse af miljøzoner med varebiler primo 2019 blev det vurderet, at trafikens bidrag til partikelforureningen fordeler sig ca. således; Den tunge trafik står for ca. 12 %, varebiler står for ca. 30 % og personbiler for ca. 58 %. Da partikeludslippet overvejende er knyttet til dieseltrafikken, står dieselpersonbilerne for et betydeligt bidrag. Frederiksberg Kommune har i forbindelse med lovforslaget om udvidelse af miljøzonen med dieselvarebiler og skærpede krav til tunge dieselskøretøjer afgivet høringssvar, jf. By- og Miljøudvalgets møde 28. januar 2019. Det fremgår af høringssvaret, at Frederiksberg Kommune ønsker, at miljøzonen udvides til også at omfatte personbiler. Det anføres i høringssvaret "Frederiksberg Kommune skal derfor opfordre til, at der på baggrund af en nærmere teknisk, miljømæssig, og økonomisk analyse, udarbejdes et konkret forslag til miljøzone, der også omfatter krav til personbiler".

Køretøjernes udslip af partikler er afhængig af de såkaldte euronormer, som nærmere specificerer kravene til motorer. Euronorm 5 er gældende for nyproducerede køretøjer fra 1. januar 2011 og Euronorm 6 er gældende fra 1. september 2015. Eksisterende modeller af køretøjer (på markedet) skal leve op til kravet et år senere. Indførelsen af Euronorm 5 betød i praksis, at dieselpersonkøretøjer omfattet af denne norm eller højere, er monteret med partikelfilter. Ultimo 2018 var der ca. 380.000 dieselpersonkøretøjer i Danmark registreret før 2012, hvoraf anslået ca. halvdelen må antages at køre i København/Frederiksberg. Antallet af køretøjer, som berøres af den foreslåede ordning vil i praksis afhænge af dels den naturlige udfasning af køretøjer frem mod 2022/2025 dels om man tillader, at køretøjer indregistreret før 1. januar 2012 henholdsvis 1. september 2016 alligevel må køre, såfremt de opfylder Euronorm 5/6 kravene. En række bilproducenter har forinden en given euronorm trådt i kraft introduceret modeller, som opfylder Euronorm 5/6.

Kommunen har tidligere, i forbindelse med høringssvar om udvidelse af miljøzonen med varebiler, givet udtryk for, at en specifik ordning for persondieselbiler bør vælges ud fra en samlet afvejning af miljømæssige, tekniske og økonomiske forhold.

Kommunalbestyrelsen har i forbindelse med budgetforlig 2019 besluttet, at der skal udarbejdes en ny strategi til bekæmpelse luftforurening til afløsning den eksisterende fra 2012, og afsat 300.000 kr. hertil. I forbindelse med arbejdet udarbejdes en kortlægning af luftforureningen i Frederiksberg Kommune samt et virkemiddelkatalog over mulige indsatser, hvilket ligeledes forelægges udvalget den 27. april. En udvidelse af miljøzonen med persondieselbiler indgår som et muligt forslag i strategien, ligesom det her indgår, at regeringen/folketinget i den sammenhæng kan tilskrives.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

By-, Kultur-, og Miljørådet vurderer, at udvidelsen af miljøzonen til også at omfatte persondieselbiler vil bidrage til at reducere den sundhedsskadelige partikelforurening. Valg af ordning og hvilke køretøjer, der specifikt skal omfattes, bør, efter forvaltningens vurdering, være en balanceret afvejning mellem miljø og antal berørte køretøjer. Kommunens nuværende holdning om, at en specifik ordning bør vælges på baggrund af en samlet afvejning af miljømæssige, tekniske og økonomiske omfatter, efter By-, Kultur-, og Miljørådets vurdering, det stillede forslag. Forslaget betyder, at dieselpersonbiler for at køre i zonen, stort set alle vil have monteret partikelfilter, samtidig med det synes afbalanceret i forhold til køretøjernes alder. Nævnte vil også betyde, at Frederiksberg "holdningsmæssigt" vil være på linje med de øvrige miljøzonekommuner. Forvaltningen skal derfor anbefale, at forslaget tiltrædes og iøvrigt samtænkes med strategi for ren luft, med henblik på at lave én samlet henvendelse til regeringen/folketinget, hvor også et afsnit om persondieselbiler med de foreslåede Euronormer indgår.

## **Økonomi**

Nærværende sag har ingen økonomiske konsekvenser. Forslaget vil kræve en lovændring inden gennemførelsen, hvor de økonomiske udgifter for bilejerne og kommunerne vil blive nærmere specificeret. By-, Kultur- og Miljørådet vil skønsomt anslå, at en udvidelse af miljøzoneordningen med persondieselbiler, vil koste ca. 2 mio. kr. for Frederiksberg Kommune.

## **Borgmesterpåtegning**

nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, m, k

## **Historik**

Indstilling 27. april 2020, pkt. 105:

By-, Kultur- og Miljørådet indstiller,

at forslag om at rette henvendelse til regeringen og folketinget med ønske om at udvide miljøzonen til også at gælde gamle dieselbiler tiltrædes, idet der henvises til dels, at dette er sket med Frederiksberg Kommunes afgivne høringssvar i forbindelse med lovforslaget om udvidelse af miljøzone i 2019, dels at fornyet henvendelse indgår i forslag til strategi for ren luft.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 27. april 2020, pkt. 105:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

Brev Folketing maj

# Punkt 142: Forslag til beslutning fra rådmand Mette Bram om udfasing af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet

09.10.00-G01-5-19

## Resume

Rådmand Mette Bram har stillet forslag om at udfase brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet. Brændeovne står for ca. 46 % af den lokale partikelforurening på Frederiksberg. Det er ikke med den eksisterende miljølovgivning muligt for kommunen generelt at beslutte af udfase brændeovne tilsluttet fjernvarmesystemet. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om forslag til beslutning om udfasing af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet skal tiltrædes.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at forslag til beslutning om udfasing af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet ikke tiltrædes, idet der ikke er lovhjemmel hertil.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslag til beslutning om udfasing af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet ikke tiltrædes, idet der ikke er lovhjemmel hertil.

## Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte den 27. april sagen efter drøftelse.

### Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 2. december 2019 følgende forslag fra rådmand Mette Bram om udfasing af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet.

Frederiksberg Kommune indfører forbud mod anvendelse af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet.

### Motivation:

Brændeovne giver både stor lokal forurening og er det største enkeltbidrag til luftforurening. De 17.000 brændeovne i København og Frederiksberg udleder ca. lige så meget, som alle bilerne i hovedstaden og er anledning til gener, sygedage og for tidlige dødsfald.

Med tiden bliver bilerne antagelig mindre forurenende, men det er ikke givet, at brændeovnene bliver det, selvom der er indført tilskud til udskiftning.

Og da langt, langt de fleste boliger på Frederiksberg har indlagt fjernvarme, er brændeovne også helt nødvendige.

Derfor bør der indføres et forbud, som også vil støtte ambitionen om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2030.

Det kan som minimum indføres gradvist ved, at forbuddet træder i kraft fra førstkommende indflytning/ejerskifte.

### Kilder:

<https://ing.dk/artikel/nye-tal-braendeovne-hovedskurken-region-hovedstaden-212029>

<https://braendefyringsportalen.dk/til-kommunerne/udvalgte-eksempler/kommunale-forskrifter>"

### Bemærkninger til forslaget

Kortlægningen af luftforureningen på Frederiksberg viser, at brændeovne på Frederiksberg bidrager med ca. 46 % af det lokale partikeludslip (PM<sub>2,5</sub>). På landsplan bidrager brændeovne med ca. 2/3 af partikeludslippet. Opgørelserne viser, at brændeovnene på Frederiksberg bidrager med ca. 0,8 for tidlige dødsfald om året (ud af i alt 76 årligt beregnede).

Miljøbeskyttelsesloven giver ikke hjemmel til at nedlægge et generelt forbud mod anvendelse af brændeovne. Det kræver ny national lovgivning. Et hovedprincip i den gældende miljøbeskyttelseslov er, at den skal medvirke til at forebygge forurening, og at det sker udfra en individuel vurdering af sagerne. Gener fra brændeovne og brændeovnsrøg reguleres efter miljøbeskyttelseslovens § 42, brændeovnsbekendtgørelsen, og hvis en kommune, som Frederiksberg, har udarbejdet en lokal brændeovnsforskrift efter denne. Det fremgår af forskriftens § 19. "By-, Kultur- og Miljøområdet kan nedlægge

midlertidigt eller permanent forbud mod brug af en fastbrændselsovn, hvis den ikke overholder bestemmelserne i denne forskrift eller afgørelser truffet efter forskriften." Med den nuværende lovgivning er der alene mulighed for at påbyde ejeren af en brændeovn at bringe konstaterede gener til ophør. Sker dette ikke, enten fordi det ikke er teknisk muligt eller fordi ejeren ikke accepterer at gøre dette, kan man som sidste mulighed forbyde brugen af brændeovnen.

Regeringen har i øjeblikket et lovforslag fremme om, at brændeovne fra før 2003 obligatorisk skal udskiftes med nye - ved ejerskifte.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

By-, Kultur- og Miljørådet vurderer, at der i dag, med den eksisterende lovgivning, ikke er mulighed for, at kommunen kan stille generelle krav om f.eks. udfasning af brændeovne i fjernvarmeområder som Frederiksberg.

## **Økonomi**

Nærværende sag har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, m, k

## **Historik**

Indstilling 27. april 2020, pkt. 106:

By-, Kultur- og Miljørådet indstiller,

at forslag til beslutning om udfasning af brændeovne i ejendomme tilsluttet fjernvarmesystemet ikke tiltrædes, idet der ikke er lovhjemmel hertil.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 27. april 2020, pkt. 106:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

# Punkt 143: Forslag til beslutning fra rådmændene Søren Have og Thyge Enevoldsen om at nedbringe forurening fra forbrændingsmotorers tomgang

05.00.00-G01-77-20

## Resume

Kommunens regulativ for adgangen til at lade motoren være i gang (tomgangsregulativet) fra 1989 fastsætter, at unødigt tomgangskørsel maksimalt må vare 1.min. By- og miljøudvalget skal tage stilling til, om forslaget stillet af rådmændene Søren Have og Thyge Enevoldsen, om at nedbringe forurening fra forbrændingsmotorers tomgang, skal tiltrædes.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at forslaget tiltrædes, idet at en indsats mod unødigt tomgangskørsel medtages i den kommende strategi for ren luft.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at forslaget ikke tiltrædes, men at indsats mod unødigt tomgangskørsel medtages i den kommende strategi for ren luft

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 16. marts 2020 følgende forslag fra rådmændene Søren Have og Thyge Enevoldsen om at nedbringe forurening fra forbrændingsmotorers tomgang.

"Forslag: Frederiksberg skærper indsatsen for at nedbringe forurening fra forbrændingsmotorers tomgang gennem følgende initiativer:

1. Informationskampagne og skiltning om reglerne for tomgangskørsel
2. Kontakt til Københavns Politi angående deres håndhævelse og mulighederne for at denne kan overgå til P-kontrollanterne, og i givet fald:
3. Undersøgelse af mulighederne for at give gebyrer på stedet som fx i London: <https://www.treehugger.com/cars/london-cracks-down-drivers-who-sit-engines-idling.html>

4. Og i modsat fald, tage kontakt til Justitsministeren om den sløje håndhævelse af Frederiksbergs (og andre byers) tomgangsregulativer.

Motivation:

Selv om der kommer flere og flere elbiler, så er langt de fleste biler stadig forbrændingsmotorbiler. Og det vil de være i mange år endnu. Og mange af dem stopper ikke selv i tomgang, hvilket giver unødigt støj og emissioner (partikler, NOX, CO2, mm.). Derfor har Frederiksberg ligesom flere andre kommuner et tomgangsregulativ:

<https://www.frederiksberg.dk/borger/miljoe-og-affald/miljoe forhold/luft>

Det forekommer dog, at mange ikke kender regulativet og/eller ikke overholder det. I en kommune, som hylder lov og orden, bør der sættes ind overfor dette.

Man kan evt. genopfriske kampagnen og erfaringerne fra 2005:

<https://jyllands-posten.dk/indland/kbh/ECE3787491/Frederiksberg-Kommune-vil-have-mindre-tomgang/>

Se også den helt aktuelle kampagne 'Billy Never Idles'-kampagne, som bystyret i New York kører sammen med sangeren Billy Idol: <https://www1.nyc.gov/site/dep/whats-new/billy-never-idles.page>"

Bemærkninger til forslaget

Frederiksberg Kommunes regulativ for "adgangen til at lade motoren være i gang" (Tomgangsregulativet) er vedtaget i september 1989 af Frederiksberg Kommunalbestyrelse. Reglerne foreskriver, at motoren ikke må være i tomgang længere end højst nødvendigt og maks 1 min. Det gælder dog ikke, når det af hensyn til køretøjets funktion er nødvendigt at anvende motoren f.eks. til af- og pålæsning, komprimering af affald etc. Det er politiet, der håndhæver regulativet og overtrædelser kan straffes med bøde. Frederiksberg Kommune har tidligere gennemført kampagner mod unødigt tomgangskørsel, i midten af 1990'erne i samarbejde mod hovedstadskommunerne og senest alene i 2005. Kampagnerne har typisk omfattet information om reglerne, uddeling af flyers og brochure på centrale steder, f.eks. ved bus- og taxaholdepladser.

Gennemførelse af en informationskampagne med f.eks. lokale annoncer, henvendelser til udvalgte målgrupper samt generel information om ordningen anslås at koste ca. 100.000 kr., afhængig af ambitionsniveau. Opsætning af skilte

kræve tilladelse fra politiet og udgifterne hertil, hvis der skal opsættes f.eks. ca. 12 skilte på de større trafikveje og eller parkeringspladser, andrager ca. 100.000 kr.

Politiet har oplyst, at de i dag kun anvender meget beskedne ressourcer på håndhævelse af regulativet. Man har ikke et eksakt opgørelsen over antal sager, men opfattelse er, at der generelt er få henvendelser. Forvaltningen modtager ligeledes generelt få henvendelser om unødigt tomgangskørsel, typisk i forbindelse med større arrangementer. Tomgangsregulativet er udstedt i henhold til miljøbeskyttelsesloven. Loven giver i dag ikke mulighed for, at cityassistenterne kan håndhæve loven. Der er heller ikke hjemmel til, at kommunen kan give gebyrer på stedet ved overtrædelser. Kommunen kan, hvis den bliver opmærksom på overtrædelser, anmelde dette til politiet, som så skal sørge for den politimæssige efterforskning og evt. bødeopkrævelse. Såfremt kommunen skal kunne uddele gebyrer eller opkræve bøder vil dette således kræve en lovændring.

Miljøstyrelsen anfører, at de miljømæssige problemer fra tomgangskørsel ikke har samme størrelsesorden som tidligere. F.eks. er bly og svovl udfaset, ligesom moderne motorer forurener langt mindre med kulstøv, NO<sub>x</sub> og partikler. FDM anfører, at det giver anledning til øget brændstofforbrug samt unødigt slid på motor og partikelfilter.

By-, kultur-, og miljørådets vurdering.

Tomgangsregulativer er i Danmark typisk vedtaget i 80'erne i kommunerne på baggrund af miljøproblemerne med datidens motorteknologi. Siden da er udslippet reduceret betydeligt i størrelsesorden 90 %. Tomgangskørsel har således ikke den samme miljømæssige negative betydning for det lokale miljø som tidligere. Da mange moderne motorer desuden er udstyret med start/stop teknologi, og da der generelt er få henvendelser om unødigt tomgangskørsel, er det by-, kultur- og miljørådets vurdering, at problemets omfang i dag ikke, ud fra en proportionalitetsbetragtning, står mål med forslaget om en selvstændig kampagne, skiltning, henvendelse til politi og minister om lovændringer og øget kontrol. By-, kultur- og miljørådet vurderer endvidere, at det generelt kan være vanskeligt at opnå ændringer i loven, der gør det muligt for f.eks. cityassistenterne at kontrollere ordningen, da tidligere henvendelse herom ikke har givet resultat.

Tomgangskørsel er dog stadig grundlæggende u hensigtsmæssigt, da det udover luftforurening giver anledning til unødigt brændstofforbrug, og medfører unødigt slid på motor og partikelfilter. By-, kultur- og miljørådet skal derfor som alternativ til forslaget anbefale, at en indsats mod unødvendig tomgangskørsel indskrives som et strategisk element i Strategi for Ren Luft (jf. selvstændig sag herom) og her indgår som en del af f.eks. en større samlet kampagne for mere miljøvenlig og forureningsfri transport.

## **Økonomi**

En informationskampagne med f.eks. lokale annoncer, mail til udvalgte målgrupper samt generel information om ordningen anslås at koste ca. 100.000 kr., afhængig af ambitionsniveau. Opsætning af skilte kræve tilladelse fra politiet og udgifterne hertil, hvis der skal opsættes f.eks. ca. 12 skilte på de større trafikveje og/eller på parkeringspladser, andrager ca. 100.000 kr.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget, m, k

## **Bilag**

Regulativ

# Punkt 144: Falkoner Allé 65-67, Konvertering til 2 nye boliger på 1 salen samt 2 nye boliger i tagrummet

02.34.02-P19-628-19

## Resume

Sagen omhandler muligheden for etablering af fire nye boliger. Dels to nye boliger på henholdsvis 65 m<sup>2</sup> og 67 m<sup>2</sup> i tagetagen i eksisterende pulterrum, og dels en konvertering af en del af en erhvervsenhed til 2 boliger på 1. sal på henholdsvis 106 m<sup>2</sup> og 138 m<sup>2</sup>. Sagen forelægges til udvalgets stillingtagen, da det ansøgte ikke følger lokalplanens bestemmelser for etablering af opholdsarealer og bilparkeringspladser.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at der dispenseres fra lokalplanens krav om etablering af opholdsareal svarende til 50% af bruttoetagearealet ved etablering af to nye boliger i tagetagen på betingelse af, at gårdarealet optimeres og forbedres,
2. at der dispenseres fra lokalplanens krav om etablering af opholdsareal svarende til 50% af bruttoetagearealet ved konvertering fra erhvervsareal til to nye boliger på 1. sal på betingelse af, at gårdarealet optimeres og forbedres,
3. at der dispenseres fra lokalplanens krav om anlæg af 4 bilparkeringspladser mod, at der sker indbetaling til Frederiksberg Kommunes Parkeringsfond i henhold til gældende takstblad,
4. at der kan dispenseres fra lokalplanens bevarende bestemmelser.

## Indstilling

By, kultur og miljøområdet indstiller,

1. at der dispenseres fra lokalplanens krav om etablering af opholdsareal svarende til 50% af bruttoetagearealet ved etablering af to nye boliger i tagetagen på betingelse af, at gårdarealet optimeres og forbedres
2. at der dispenseres fra lokalplanens krav om etablering af opholdsareal svarende til 50% af bruttoetagearealet ved konvertering fra erhvervsareal til to nye boliger på 1. sal på betingelse af, at gårdarealet optimeres og forbedres
3. at der dispenseres fra lokalplanens krav om anlæg af 4 bilparkeringspladser mod, at der sker indbetaling til Frederiksberg Kommunes Parkeringsfond i henhold til gældende takstblad
4. at der kan dispenseres fra lokalplanens bevarende bestemmelser.

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om, at konvertere (tilbageføre) 1. salen i Falkoner Allé 67 fra en del af et erhverv til 2 boliger på henholdsvis 106 m<sup>2</sup> og 138 m<sup>2</sup> (arealet var tidligere 2 boliger), og at etablere 2 nye tagboliger, én i Falkoner Allé 65 og én i Falkoner Allé 67 på henholdsvis 65 m<sup>2</sup> og 67 m<sup>2</sup>.

Bygningen er opført som en 5 etages beboelsesejendom med erhverv i stueetagen. I 1940 ansøgte en møbelforretning i stueetagen om at indtage 1. sal til erhverv. Omlæggelsen medførte nedlæggelse af de 2 boliger på 1. sal. Gennem årtier har dette areal på 1. sal været anvendt som erhverv i tilknytning til butikken i stueetagen på dette hjørne. I dag anvendes stueetagen af Mentech, som har valgt at flytte deres tekniske afdeling ud af 1. sal og beholde butiksdelen i stueetagen. Arealet på 1. salen står derfor tomt, og ejer ønsker nu at tilbageføre det til 2 boliger.

I forbindelse med de nye tagboliger ønsker ansøger at etablere 2 nye kviste på gårdsiden af Falkoner Allé, 7 nye kviste mod vej, samt 5 nye ovenlysvinduer, 2 mod vej og 3 mod gårdsiden

Ejendommen er en udlejningsejendom. For at skabe bedre udearealer for lejerne ønsker man at:

- etablere 19 nye altaner mod gård (3 ranker à 5 altaner og 1 ranke à 4 altaner),
- etablere 1 ny tagaltan og 2 tagaltaner ved ombygning af eksisterende indeliggende tagterrasser (alle mod gården).
- at forbedre ejendommens opholdsarealer ved at forbedre indretningen af gårdrummet, herunder nyt udhus til affaldscontainere, nyt cykelskur, nye legeredskaber mv.

De nye altaner medfører en udvidelse af ejendommens opholdsarealer og alle lejligheder vil få adgang til en altan/tagaltan.

Der er i forbindelse med behandlingen af ansøgningen blevet udført naboorientering og partshøring af de nærmeste ejendomme. De indkomne svar har indgået i sagsbehandlingen og fremgår af et bilag i sagen.

Regelgrundlag:

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 226, Bevarende lokalplan for Svømmehalskvarteret fra 2019. Af lokalplanen fremgår:

Afsnit 4.2: "Ved ... ændret anvendelse af bebyggelse skal der anlægges 1 parkeringsplads pr. bolig"

Afsnit 5.7: "Familieboliger skal være på minimum 65 m<sup>2</sup> bruttoetageareal og have en gennemsnitsstørrelse på 100 m<sup>2</sup>."

Afsnit 6.1: "Bygninger, som er markeret med blå signatur på kortbilag 1, udpeges som bevaringsværdige. Bygningerne må ikke nedrives, ombygges eller på nogen måde ændres i deres ydre udformning uden Kommunalbestyrelsens

tilladelse." [Bygningen er udpeget på kortbilaget]

Afsnit 7.4: "Ved ny bebyggelse eller ændret anvendelse til boligformål skal der etableres opholdsareal svarende til 50% af bruttoetagearealet..."

De fire nye boliger udløser dermed krav om 4 nye parkeringspladser og etablering af 188 m<sup>2</sup> opholdsareal.

Projektet skal ud fra hensynet til bykvalitet, jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser, vurderes i forhold til boligtilvækst i den eksisterende boligmasse, når der etableres en eller flere selvstændige boliger.

Der skal således foretages en konkret vurdering og afvejning af projektets kvalitet og de værdier, det tilføjer til den omgivende by, sammenholdt med de udfordringer, som bilparkerings- og opholdsarealer øst for Fasanvejslinjen afstedkommer.

Til grund for en konkret vurdering gælder følgende retningslinjer:

- 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.

- I forhold til opholdsareal og parkeringskrav kan et projekt opnå dispensation, hvis projektet tilfører andre værdier til den omgivende by.

- 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.

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

By-, kultur- og miljøområdet vurdering

De nye boliger på henholdsvis 65, 67, 106 og 138 m<sup>2</sup> er tilsvarende de øvrige lejligheder i ejendommen, som ligger mellem 75-149 m<sup>2</sup>, og overholder lokalplanens bestemmelser om minimumsstørrelse og gennemsnitsstørrelse. Der lægges vægt på, at der allerede er beboelse i 6 lag mod Falkoner Alle, at arealet på 1. sal før har været anvendt som beboelse og at der ikke nedlægges erhvervsenheder.

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

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

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

Der er ikke plads på terræn til anlæg af yderligere opholdsareal. De eksisterende opholdsarealer bliver omdisponeret, så der kommer en bedre udnyttelse af den begrænsede plads og arealerne forskønnes.

Opholdsmulighederne på terræn forbedres dermed og alle boligerne får adgang til egne opholdsarealer i form af altaner/tagaltaner.

Ydermere vil blandt andet de nye kviste, særligt mod gaden, tilføje arkitektoniske kvaliteter til ejendommen.

Samlet set vurderes projektet at rumme bykvalitet og tilføje værdi både til de enkelte boliger og til den omgivende by, herunder arkitektoniske kvaliteter. På den baggrund vurderes det, at projektet er i overensstemmelse med retningslinjerne for boligtilvækst og samlet set kan tillades.

## Økonomi

I henhold til gældende takstblad skal der indbetales 262.020 kr. for hver af de 4 parkeringspladser til parkeringsfonden. I forbindelse med etablering af parkeringspladserne, betaler kommunen halvdelen af udgiften. Er parkeringspladserne ikke anlagt senest 5 år efter en evt. tilladelse tilbagebetales det indbetalte beløb.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og miljøudvalget

## Bilag

Motiveret ansøgning

Projektbeskrivelse

Naboorieringssvar nr. 1 - anonymiseret

Naboorieringssvar nr. 2 - Bestyrelse AB Holger Danskes Vej 3A-B

Naboorieringssvar nr. 3 - FBLF

Naboorieringssvar nr. 4 - anonymiseret

Ansøgers bemærkninger til høringssvar

Skema vedr høringssvar

# Punkt 145: Anmodning om vedtægtsændring og lånoptag i I/S Amager Ressourcecenter (ARC)

07.00.00-G01-18-20

## Resume

Kommunalbestyrelsen skal tage stilling til optagelse af lån på ARC og kompetenceoverdragelse af behandlingen af bioaffald ved ændring af ARCs vedtægt.

I forlængelse af beslutninger om etablering af anlæg til forbehandling til biogas og anlæg til sortering af restaffald har ARC fremsendt anmodning om godkendelse af vedtægtsændring og lånoptagelse. Vedtægtsændringen overdrager kompetencen til at etablere og udføre aktiviteter vedrørende biogasanlæg og forbehandlingsanlæg til ARC. ARCs plan for genanvendelse og CO<sub>2</sub>-fortrængning foreslås udvidet til at omfatte udsortering af papir, pap og fødevarekartoner fra restaffald, hvilket kan ske inden for den afsatte låneramme. Godkendelsen af ARCs lånoptagelse belaster ikke kommunens låneramme og skal ske i henhold til selskabets vedtægter. ARCs plan for biogasløsning og anlæg til sortering af restaffald er en del af en samlet aftale om genopretning af økonomi og CO<sub>2</sub>-fortrængning mellem de fem ejerkommuner i ARC.

Derudover anmodes om optagelse af lån til etablering af indsamlingsfaciliteter i København samt udvidelse af genbrugsstationen i Dragør.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at forslag om ændring af ARCs vedtægt, så ARCs formål også omfatter biogasanlæg og forbehandlingsanlæg, hvilket indebærer en kompetenceoverdragelse fra kommunen godkendes,
2. at ARCs plan for genanvendelse og CO<sub>2</sub>-fortrængning, som blev tiltrådt af ejerkommunerne i juni 2018, udvides til at omfatte udsortering af flere affaldstyper på det indeholdte anlæg til sortering af restaffald,
3. at ARCs optagelse af lån på op til 250 mio. kr til etablering af forbehandlingsanlæg til biogas og sorteringsanlæg til restaffald, godkendes,
4. at det godkendes, at ARC optager et lån på 130 mio. kr. til at etablere faciliteter til parke-ring og opladning af el-skraldebiler samt personalefaciliteter som forberedelse til hjemtagning af affaldsindsamlingen i Københavns Kommune,
5. at det godkendes, at ARC optager et lån på 14 mio. kr. til anlæg på Dragør Genbrugsplads,
6. at der tages forbehold for eventuelle kommende ændringer i rammebetingelser/lovgivning som følge af de pågående forhandlinger i Folketinget.

## Indstilling

By-, kultur og miljøområdet indstiller,

1. at forslag om ændring af ARCs vedtægt, så ARCs formål også omfatter biogasanlæg og forbehandlingsanlæg, hvilket indebærer en kompetenceoverdragelse fra kommunen, godkendes
2. at ARCs plan for genanvendelse og CO<sub>2</sub>-fortrængning, som blev tiltrådt af ejerkommunerne i juni 2018, udvides til at omfatte udsortering af flere affaldstyper på det indeholdte anlæg til sortering af restaffald
3. at ARCs optagelse af lån på op til 250 mio. kr til etablering af forbehandlingsanlæg til biogas og sorteringsanlæg til restaffald, godkendes
4. at det godkendes, at ARC optager et lån på 130 mio. kr. til at etablere faciliteter til parkering og opladning af el-skraldebiler samt personalefaciliteter som forberedelse til hjemtagning af affaldsindsamlingen i Københavns Kommune
5. at det godkendes, at ARC optager et lån på 14 mio. kr. til anlæg på Dragør Genbrugsplads.

## Sagsfremstilling

ARC planlægger en række investeringer for i alt 394 mio. kr., som ønskes lånefinansieret. ARCs optagelse af lån skal ifølge ARCs vedtægt § 11, stk. 5 godkendes i ARCs fem ejerkommuner. Det er alene låntagningen, der skal træffes beslutning om i ejerkommunerne. Det er selskabets bestyrelse, som beslutter at igangsætte de enkelte projekter. På den baggrund skal kommunalbestyrelsen tage stilling til ARCs optagelse af lån.

Kommunalbestyrelsen godkendte den 2. december 2019 ARCs biogasløsning, så ARC fremover kan varetage bioforgasning af Frederiksberg Kommunes madaffald. Som følge af beslutningen har ARC nu udarbejdet et forslag til vedtægtsændring. På denne baggrund skal kommunalbestyrelsen tage stilling til kompetenceoverdragelse af opgaven og dermed til den tilføjelse til formålsparagraffen i ARCs vedtægt, der er en forudsætning herfor.

ARC løser en række opgaver for ejerkommunerne, herunder etablering og drift af genbrugsstationer, indsamling af affald, affaldsforbrænding mv. Etablering af nye anlæg lånefinansieres, betales af kassebeholdningen eller ved indskud fra

ejerkommunerne ifølge ARC's vedtægt. Anlægsomkostninger lånefinansieres som hovedregel.

#### Kompetenceoverdragelse af bioaffald og lån til behandlingsanlæg

I henhold til aftale om genopretning af økonomi og CO<sub>2</sub>-fortrængning mellem ejerkommunerne skal ARC etablere et anlæg til sortering af restaffald og et anlæg til forbehandling af bioaffald jf. bilag 1. Planen blev godkendt af de fem ejerkommuner i hhv. juni 2018 og november/december 2019. Frederiksberg Kommunalbestyrelses tiltrædelse skete den 17. juni 2018 og den 2. december 2019.

Med henblik på realisering af planen har ARC fremsendt en anmodning om godkendelse af vedtægtsændring og godkendelse af selskabets optagelse af lån jf. bilag 3.

Vedtægtsændringen vedrører biogasløsningen og medfører, at kompetencen til at etablere og udføre aktiviteter vedrørende biogasanlæg og forbehandlingsanlæg overdrages til ARC. Behovet herfor følger af de almindelige vilkår for kommunale fællesskaber i henhold til kommunestyrelseslovens § 60. Vedtægtsændringen er forhåndsgodkendt af Ankestyrelsen. Efter ejerkommunernes godkendelse skal Ankestyrelsen som kompetent myndighed endeligt godkende vedtægtsændringen, der planlægges at ske den 1. januar 2021.

ARC foreslår, at planen i forhold til det tidligere fremsendte udvides til også at omfatte udsortering papir, pap og fødevarekartoner på det anlæg til sortering af restaffald, som opføres på selskabets ejendom. Anlægsomkostningerne til den udvidede sortering udgør ca. 10-15 mio. kr., og omkostningerne til drift og videre afsætning af de udsortede materialer forventes at være lavere end den alternative energiudnyttelse ved forbrænding.

Sorteringen af restaffald var planlagt at vedrøre plast og metal, hvilket ifølge beregningerne vil øge genanvendelsen med 7 procentpoint. Med den yderligere sortering af papir, pap og fødevarekartoner øges genanvendelsen til 14 procentpoint i henhold til de beregningsprincipper, som hidtil har været anvendt. Sorteringen fra restaffald vil være et supplement til særskilt indsamling.

ARC beskriver, at løsningen vurderes at være omkostningseffektiv i forhold til at nå højere mål for genanvendelsen af husholdningsaffald, og at der med færre anlægsomkostninger til biogasløsningen er skabt rum til løsningen inden for den aftalte ramme.

Baseret på ARC's oplysninger om, at genanvendelsen fordobles fra 7 til 14 procentpoint, at de 7 procentpoint vedrører ca. 13.300 ton pr. år samt en antaget levetid på forsigtigt 10 år kan beregnes en marginal anlægsomkostning på ca. 75 - 113 kr. pr. ton for papir, pap og fødevarekarton. Beløbet kan sammenholdes med, at anlægsinvestering til sortering af plast og metal blev besluttet med en omkostning, der var væsentlig højere.

Det har desuden været drøftet, om sorteringsanlægget skulle forberedes for udsortering af tekstiler og bleer. ARC har vurderet, at der vil være behov for at undersøge økonomi, tekniske muligheder for sortering og afsætning af tekstiler og bleer nærmere, hvorfor sortering af de pågældende affaldstyper som udgangspunkt ikke er indeholdt i den foreliggende løsning. ARC har oplyst, at de vil planlægge sorteringsanlægget til restaffald så fleksibelt som muligt og indgå i dialog med ejerkommunerne for at afdække fælles ønsker til yderligere sortering.

Ejerkommunerne har i juni 2018 godkendt ARC's plan, som blev fremsendt den 7. december 2017. Med denne sag foreslås en udvidelse af planen, så sorteringen også omfatter papir, pap og fødevarekartoner. Anlægsomkostningerne til yderligere sortering kan indeholdes i den maksimale låneramme på 250 mio. kr. jf. tillægsaftalen fra 13. juni 2016, bilag 2, som blev godkendt af ejerkommunerne i august 2016.

Regeringen har den 18. maj 2020 offentliggjort et udspil om en grøn affaldssektor som en del af oplægget til forhandlinger om den kommende klimahandlingsplan i Folketinget. Regeringen har blandt andet tilkendegivet, at kommunerne skal udbyde behandlingen af de genanvendelige fraktioner. Forhandlingerne om klimahandlingsplanen er ikke afsluttet og den endelige udformning af kommende lovgivning udestår. På den baggrund tages der forbehold for eventuelle kommende ændringer i rammebetingelser/lovgivning som følge af forhandlingerne.

#### Økonomi for de to anlæg

Med denne sag foreslås en yderligere sortering af papir, pap og fødevarekartoner fra restaffald. ARC beskriver, at de marginale anlægsomkostninger som følge af den yderligere sortering er på ca. 75 - 113 kr. pr. ton. Kommunens omkostninger til løsningen vedrører modtagelse og afsætning af det genanvendelige materiale. Her har ARC oplyst, at de kommunale omkostninger forventeligt er lavere end den nuværende energiudnyttelse ved forbrænding på aktuelt 471 kr. pr. ton. Øvrige økonomiske konsekvenser ved biogasløsning og sorteringsanlæg er beskrevet i fremlagte sager i hhv. juni 2018 og november/december 2019.

Kommunens andel af den indbyrdes hæftelse beregnet efter indbyggertallet pr. 1. januar 2020 og udgør 40,4 mio. kr. jf. bilag 3. ARC's låneoptagelse påvirker ikke kommunens låneramme jf. den vurdering, som ARC's advokat har afgivet, og som er vedlagt i bilag 3.

#### Faciliteter til indsamling af affald i Københavns Kommune

ARC varetager i forlængelse af aftale mellem ejerkommunerne pr. 7. maj 2018 affaldsindsamlingen i Københavns Kommune. Kompetenceoverdragelsen af opgaven skete pr. 1. januar 2019.

ARC hjemtager affaldsindsamlingen i takt med, at de nuværende kontrakter ophører. ARC's hjemtagelse planlægges blandt andet at ske ved etablering af indsamlingsfaciliteter på Parkstien i Valby. Som led i aftalen om kompetenceoverdragelse skal Københavns Kommune dække udgifterne til affaldsindsamlingen og derigennem også udgifter til anlægsprojektet. ARC har, jf. bilag 4, anmodet kommunerne om at godkende, at ARC optager et lån på 130 mio. kr. til anlægsomkostningerne på Parkstien samt ladefaciliteter på det midlertidige areal og Kraftværksvej. Københavns Kommunes betaling for ARC's varetagelse af opgaven fastsættes i overensstemmelse med hvile-i-sig-selv-princippet, sådan at varetagelsen af opgaven er omkostningsneutral for ARC og de øvrige ejerkommuner.

#### Lån til Dragør Genbrugsplads

ARC etablerer og driver ejerkommunernes genbrugsstationer i en fællesordning. Dragør Genbrugsplads blev etableret i 2005, og ARC har vurderet, at faciliteterne til at modtage olie- og kemikalieaffald, elektronikaffald samt mandskabshuset ikke er tidssvarende. Sorteringskravene er i de senere år udvidet og der er behov for areal til flere containere på pladsen, som ARC foreslår udvidet. ARC har, jf. bilag 5, anmodet ejerkommunerne om at godkende, at ARC optager et lån på 14 mio. kr. til ombygningerne på Dragør Genbrugsplads. Finansieringsomkostninger og afdrag kan rummes inden for ARC's genbrugstakst og vil ikke i sig selv medføre stigninger i gebyret.

Når kommunalbestyrelsen har taget stilling til sagen, vil forvaltningen give ARC besked. Vedtægtsændringen bliver af ARC sendt til endelig godkendelse i Ankestyrelsen, så kompetenceoverdragelse af behandlingsopgaven for bioaffaldet kan få effekt fra den 1. januar 2021.

#### By-, kultur- og miljøområdets vurdering

Godkendelse af vedtægtsændringer og låneoptagelse giver mulighed for, at ARC kan opfylde ejerkommunernes tillægsaftale og vurderes at være i overensstemmelse med tidligere beslutninger, herunder muligheden for at der kan ske en import af affald til energiudnyttelse fra 2020. Import af affald vurderes at være påkrævet for, at der kan ske en genopretning af selskabets økonomi.

Udvidelsen af ARC's plan for genanvendelse og CO<sub>2</sub>-fortrængning til at omfatte papir, pap og fødevarerkartoner, vurderes at være et effektivt supplement til særskilt indsamling.

## Økonomi

ARC's optagelse af lån påvirker ikke Frederiksberg Kommunes låneramme. Lånene optages i KommuneKredit. For god ordens skyld nævnes, at kommunerne ikke skal stille lånegarantier, idet ARC er et I/S, hvor der hæftes solidarisk. Indstillingens låneoptagelse er allerede indregnet i budgetterne for affaldsområdet og forventes ikke at medføre yderligere gebyrstigninger. Denne indstilling har dermed ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Frederiksberg Kommune.

## Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

## Behandling

By- og Miljøudvalget, m, k

## Bilag

Aftale mellem interessentkommunerne i ARC - 13 juni 2016.pdf

Tillæg til tillægsaftale pr 13 juni 2016.pdf

Anmodning om vedtægtsændring og låneoptagelse til forbehandling.pdf

Anmodning om låneoptagelse til Parkstien.pdf

Anmodning om låneoptag til Dragør genbrugsplads.pdf

# Punkt 146: Orientering om cykelparkeringsanalyse 2020 og beslutning af måltal for cykelparkering

05.00.00-G01-66-20

## Resume

Der fremlægges resultater af den gennemførte cykelparkeringsanalyse i forhold til registreringen af cykelstativer, anvendelsen af dem samt brugerinterviews. Der gives forslag til måltal på cykelparkeringsområdet, som udvalget skal tage stilling til. Desuden gives der forslag til virkemidler til forbedring af cykelparkeringen i Frederiksberg Kommune, som kan bidrage til at opfylde de måltal, der beslutes for cykelparkering.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller

1. at resultaterne af cykelparkeringsanalysen tages til efterretning,
2. at By- og Miljøudvalget beslutter måltal på cykelparkeringsområdet.

## Sagsfremstilling

På mødet den 27. april 2020 besluttede by- og miljøudvalget, at Cyklistforbundet skulle høres om analysen og forslag til måltal. På samme møde blev midlerne i 2020 til cykelparkering og cykelsikkerhed disponeret.

Forvaltningen har modtaget de vedlagte bemærkninger fra Cyklistforbundet, som overordnet set tilkendegiver, at cykelparkeringsanalysen er et flot gennemarbejdet dokument. Cyklistforbundet bemærker, at det er positivt, at Frederiksberg Kommune ønsker samme antal parkeringspladser til cykler som til biler, og at udover at etablere det manglende antal cykelparkeringspladser, kan antallet af bilparkeringspladser reduceres og inddrages til cykelparkering.

Cyklistforbundet tilkendegiver, at det er en god idé at afprøve muligheden for fastlåsning af cykler, for at få cyklisterne til at parkere lidt længere væk fra målet. Samtidig foreslår de også, at cykelparkering i to etager kunne være en mulighed. Ligeledes tilkendegiver Cyklistforbundet, at det er en god idé med en cykelbutler-ordning, hvor cyklerne stilles ordentlig samt at hyppigere oprydning/fjernelse af cykler kan frigøre plads i stativerne. Cyklistforbundet synes, at det lyder interessant at forsøge med tidsbegrænsning for parkering af cykler, ligesom de synes, at cykelgader er en god idé, da de vil bidrage til et bedre bymiljø med de bløde trafikanter i centrum. Cyklistforbundet har ikke umiddelbart nogen holdning til måltallene, som de synes ser ambitiøse ud i forhold til de aktuelle tal.

Det er forvaltningens vurdering, at kommentarerne understøtter analysen, og ikke giver anledning til ændringer i forvaltningens forslag til måltal. Forvaltningen vil tage Cyklistforbundets kommentarer med i det videre arbejde med at forbedre cykelparkeringen i Frederiksberg Kommune.

På udvalgsrådet blev der i øvrigt spurgt til stabiliteten af Nørreport stativer, der f.eks. er anvendt på Solbjerg Plads. Ud fra de nuværende erfaringer er det ikke forvaltningens opfattelse, at denne stativtype er mere ustabil end den stativtype, der normalvis anvendes i kommunen. Forvaltningen har spurgt Københavns Kommune om deres erfaringer med stativet, og de svarer til Frederiksberg Kommunes egne erfaringer - altså, at der ikke er forskel i stabiliteten i forhold til, at flere cykler skulle vælte. Det er dog sådan, at stativerne er lavet til en almindelig cykel. Hvis der f.eks. står en cykel med cykelkurv i stativet, og den næste, som vil parkere, ikke kan få sit cykelhjul ind i holderen og parkerer sin cykel på støttefoden, vil den lettere kunne vælte, hvis det blæser eller nogen rammer den. Dette gør sig gældende uanset hvilken type stativ, der er tale om.

### Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget vedtog den 23. september 2019, at der skulle gennemføres en analyse af behovet og muligheden for etablering af yderligere cykelparkeringspladser med særligt fokus på områder omkring trafikknudepunkter, uddannelsesinstitutioner, indkøbscentre og handelsstrøg, samt at der i forlængelse heraf skal fastsættes et måltal for cykelparkeringspladser. Planen for gennemførelsen af cykelparkeringsanalysen blev taget til efterretning på by- og miljøudvalgets møde den 25. november 2019.

I den efterfølgende sag om disponering af midler til cykelparkering og cykelsikkerhed i 2020 foreslås, hvilke virkemidler der kan tages i anvendelse for at bidrage til at opnå måltallene, der beslutes i indeværende sag.

Cykelparkeringsanalysen indeholder:

- resultater af cykelparkeringsregistreringen herunder iagttagelser omkring elløbehjul, samt forsøg med mærkning af cykler på Solbjerg Plads
- resultater af interviewundersøgelse blandt cykelparkeringsbrugere
- forslag til måltal
- forslag til virkemidler

#### Resultater af cykelparkeringsregistreringen

Cykelparkeringsregistreringen er gennemført på hverdage (tirsdag, onsdag, torsdag) i slutningen af januar og begyndelsen af februar. Tidspunktet på året kan have betydning for antallet af registrerede cykler, men det vurderes ikke at være markant, da det har været en mild vinter. Registreringen har omfattet mange parametre, hvor placeringen og antallet af cykelparkeringspladser er det essentielle tillige med belægningsgraden.

I 2016 blev der ligeledes gennemført en cykelparkeringsregistrering. En sammenligning af antal registrerede cykelparkeringspladser ser således ud:

	2016	2020
Antal lokaliteter	871	1.030
Offentligt tilgængelige cykelstativer på:		
- offentlige arealer	7.838	12.377
- private arealer	6.148	7.563
I alt	13.986	19.940

Antal lokaliteter er altså steget med godt 18 %, hvilket både skyldes, at der er opsat mange cykelstativer i den mellemliggende periode, men også at registreringen i 2020 har været mere omfattende. Belægningsprocenten ved de to registreringer er nogenlunde konstant på knap 73 %.

Registreringen har bl.a. givet følgende resultater:

- Ved mange af de større trafikale knudepunkter er belægningen over eller tæt på 100 %.
- Knap 0,7 % af de parkerede cykler er ladcykler.
- Elcykler udgør kun 0,1 %.
- Antallet af fastlåste cykler til stativer eller andet byudstyr er knap 2 %.
- En generel observation er, at cyklisterne foretrækker at parkere deres cykler lige ved målet, uanset at der er ledig kapacitet lidt længere væk.
- Der er kun registreret ca. 2 % deciderede cykellig, altså hvor cyklen er ubrugelig i den nuværende tilstand.
- Væltede cykler giver nogle steder et rodet indtryk.

At der ikke registreres flere el- eller ladcykler kan hænge sammen med, at det er dyre cykler, som parkeres i kældre, skure eller gårdrum.

#### Iagttagelser omkring elløbehjul

Det generelle indtryk på registreringstidspunktet var, at elløbehjul ikke dominerer bybilledet på Frederiksberg, hvilket kan skyldes, at flere operatører ikke har så mange elløbehjul på gaden i vinterperioden. Billedet vil formentlig se noget anderledes ud i sommermånederne. Der blev registreret i alt 165 løbehjul på 98 lokaliteter, hvoraf 87 var parkerede løbehjul fra operatørerne, mens de resterende var parkeret af brugerne.

Når løbehjulene parkeres hensynsfuldt er de ikke et problem for hverken de gående eller æstetikken i byrummet. Elløbehjulene vælter dog nemt, når først de er parkeret. I de tilfælde udgør de ofte et stort problem, da de kan blokere adgangsveje for fodgængere, svagtseende m.fl.

#### Mærkning af cykler på og omkring Solbjerg Plads

By- og Miljøudvalgets besluttede den 28. oktober 2019 at igangsætte en kampagne rettet mod både cyklister, som sætter deres cykler korrekt i cykelstativerne, og de cyklister, som sætter deres cykler uden for stativer.

I en periode på godt to måneder fra umiddelbart før jul 2019 til og med februar 2020 blev cykler på og omkring Solbjerg Plads mærket af to gange om ugen. Dem, der stod i cykelstativ, fik et grønt mærke med en glad smiley samt en oplysning om pladserne i cykelkælderen under Frederiksberg Gymnasium. Dem, der stod udenfor cykelstativ, fik et rødt mærke med en sur smiley, fordi cyklen var parkeret udenfor stativ. Samtidig blev der givet oplysning om de mange cykelparkeringspladser i området (ca. 2.900), og cykelkælderen under gymnasiet.

Der blev i perioden hængt hhv. 8.558 grønne mærker og 3.432 røde mærker på cyklerne. Der blev registreret, hvor mange mærker, der var hængt på cyklerne på otte lokaliteter på og omkring pladsen, f.eks. den store og den lille cirkel, omkring den hvide have og nedenfor den hvide trappe (mellem Falkoner Plads og Solbjergvej). Der var en tendens til, at lidt færre parkerede rundt om den hvide have og nedenfor den hvide trappe i løbet af perioden, men overordnet ses det ikke ud af tallene, at kampagnen har haft den ønskede effekt; at få flere til at parkere cyklen i et cykelstativ.

#### Resultater af interviewundersøgelsen

I interviewundersøgelsen er 246 brugere af cykelparkeringen på udvalgte trafikale knudepunkter blevet stillet en række spørgsmål med henblik på at kortlægge deres adfærd (kort- eller langtidsparkering), præferencer (mulighed for fastlåsning, overdækning mm) og generel tilfredshed med cykelparkeringen. Overordnet set er 56 % af cyklisterne tilfredse med cykelparkeringen ved de trafikale knudepunkter, mens 67 % er tilfredse med cykelparkeringsforholdene ved deres hjem (i etagebebyggelse) på Frederiksberg. Langt de fleste cyklister, der har udtrykt utilfredshed, begrundet det med manglen på cykelparkeringspladser tæt ved deres mål. 13 % af cyklisterne tilkendegiver, at bedre servicefaciliteter (overdækning samt mulighed for at fastlåse cyklen) kunne få dem til at parkere længere væk fra målet.

Korttidsparkering (under en time) har i langt de fleste tilfælde haft et indkøbsformål, mens størstedelen af de cyklister, der har parkeret i mere end 4 timer har benyttet den kollektive trafik.

#### Forslag til måltal

Etablering af cykelparkering med gode cykelstativer er vigtigt for at sikre ordnede byrum, hvor der ikke står cykler og flyder til gene for de forbipasserende og æstetikken i byrummet, men det er ikke nødvendigvis antallet af cykelparkeringspladser alene, der skal være en parameter for den gode cykelparkering. Kvaliteten af cykelparkeringen kan også spille ind, som f.eks. mulighed for fastlåsning af sin cykel. Det foreslås at formulere måltal for cykelparkeringen, der omfatter både antal og kvalitet, samt at disse følges op ved at måle på brugertilfredshed.

Afhængig af hvilke måltal, der fastsættes er det vigtigt at have for øje, at de foreslåede virkemidler skal tages i brug og der skal afsættes midler, så der er realistisk muligt at opnå måltallene.

Følgende måltal foreslås formuleret for antallet, kvaliteten og tilfredsheden med cykelparkeringen for Frederiksberg Kommune frem mod 2025:

#### Måltal - antal cykelstativer

Følgende delmål foreslås formuleret i relation til antallet af cykelparkeringspladser:

- At antallet af cykelstativer og regulære cykelparkeringspladser øges med 10 procent - svarende til ca. 1.200 nye pladser på offentligt areal. Den primære udbygning med ny cykelparkering sker ved større trafikale knudepunkter, uddannelsessteder og langs etagebebyggelser.
- At belægningsgraden på mere fjernt beliggende cykelparkeringspladser øges med 25 procent gennem fortsat oprydning af herreløse cykler og - som en forsøgsordning i bymidten - fjernelse af ulovligt parkerede cykler.

#### Måltal - kvalitet af cykelparkeringen

Følgende delmål foreslås formuleret i relation til kvaliteten af cykelparkeringspladser:

- At der etableres supplerende mulighed for fastlåsning af cyklen ved 5 trafikale knudepunkter fjernere fra målet, så cykelparkeringspladserne fremstår mere attraktive.
- At der etableres cykelparkeringspladser tæt på målet ved midlertidige og permanente omdannelser af 2-4 veje til cykeltgader.

#### Måltal - tilfredshed med cykelparkeringen

Følgende delmål foreslås formuleret i relation til tilfredsheden med cykelparkeringen:

- At mindst 75 % af cyklisterne er tilfredse med muligheden for at finde et ledigt stativ ved trafikale knudepunkter.
- At mindst 75 % af cyklisterne er tilfredse med standarden af cykelparkeringen ved trafikale knudepunkter

## Forslag til virkemidler

Med de senere års udbygning af cykelparkeringen er mange af de nemme løsninger taget i brug. Særligt ved de trafikale knudepunkter og større mål som f.eks. uddannelsesinstitutioner er det en stor udfordring at etablere det antal cykelparkeringspladser, der efterspørges lige ved målet/indgangene.

Cykelparkeringsanalysen giver derfor forslag til både adfærdsregulerende virkemidler, så cykelparkeringspladser med ledig kapacitet bruges mere, samt midlertidige fysiske løsningsforslag, der kan testes og evalueres inden de eventuelt implementeres som permanente tiltag.

Fjernelse af cykler: Der kan laves en forsøgsordning med fjernelse af ulovligt parkerede cykler i et nærmere defineret geografisk område (Solbjerg Plads/Frederiksberg metroforplads), som skiltes med, at der kun må parkeres i cykelstativ. Hvis man parkerer udenfor cykelstativ bliver cyklen fjernet, idet det er beskrevet på skiltene, hvor cyklerne flyttes hen. Dette kræver transportministeriets tilladelse.

Oprydning af cykler: Der kan etableres et 'cykelkorps', der nogle gange om ugen (f.eks. 2-3 gange) går alle større cykelparkeringsanlæg igennem for at rydde op i væltede cykler og uhensigtsmæssigt parkerede cykler, hvilket København og Århus har gode erfaringer med.

Etablering af cykelgader: Selv om en vej skiltes som en cykelgade er der stadig mulighed for opretholde enkelt- eller dobbeltrettet biltrafik. Men færdsel med biltrafik skal på cykelgader ske på de cyklendes præmisser. Ved at omdanne veje til cykelgader er der mulighed for at indrette sidearealerne til andre formål, som f.eks. cykelparkering eller udeservering. I cykelparkeringsanalysen foreslås Solbjergvej på forsøgsbasis indrettet som cykelgade.

Udvidelse af cykelparkering ved trafikale knudepunkter: De trafikale knudepunkter har en høj belægningsprocent, og der gives konkrete forslag til, hvordan der kan etableres mere cykelparkering på to af lokaliteterne (Fasanvej St. og Frederiksberg St./bymidten).

Forbedring af cykelparkering på boligveje med etagebebyggelse: For at få mere cykelparkering langs vejene kan udvalgte bilparkeringspladser konverteres til cykelparkering, hvilket vil give plads til 8-10 cykler på hver bilparkeringsplads. Der kan også findes plads til mere cykelparkering ved ombygning/udbygning af fortovshjørner. Der foreslås en systematisk gennemgang af boligveje med etagebebyggelse for at udpege lokaliteter med mulighed for udbygning med ny cykelparkering.

Fastlåsning af cykler: Der er umiddelbart ikke så mange af de interviewede, der har tilkendegivet et stort behov for at kunne fastlåse deres cykler, ligesom der heller ikke er registreret mange fastlåste cykler. Dette kan dog skyldes, at der simpelthen ikke findes gode muligheder for fastlåsning. Der foreslås derfor et forsøg med opsætning af fastlåsningsstativer på udvalgte metrostationer, hvor de placeres ved de fjernest beliggende cykelstativer. På den måde kan det undersøges om cyklisterne er villige til at parkere lidt længere væk, hvis der er mulighed for fastlåsning.

## By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Cykelparkeringsanalysen viser, at der overordnet set er et tilstrækkeligt antal stativer i Frederiksberg Kommune med en belægningsprocent på 73. Udfordringen er, at der på trafikale knudepunkter og på steder, der er velbesøgte af cyklister, ikke kan gives mulighed for, at alle kan parkere deres cykel lige udenfor døren. Ved at anvende en kombination af de foreslåede virkemidler vurderer forvaltningen, at cyklisterne kan påvirkes til også at anvende cykelstativer lidt længere væk, så kapaciteten udnyttes bedre. Samtidig er det også vigtigt, at der i videst mulige omfang tilbydes mulighed for at parkere cyklen i stativ, der hvor behovet er. Forvaltningen vurderer, at for at nå de opsatte mål, bør hele paletten af virkemidler tages i brug.

## Økonomi

Der er ikke økonomi i indeværende sag. Der er anvendt 145.000 kr. til udarbejdelse af cykelparkeringsanalysen. Hvilke udgifter, der kommer efterfølgende, afhænger af hvilke måltal der besluttes, og hvilke virkemidler der ønskes taget i anvendelse for at opnå måltallene.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og Miljøudvalget

## Historik

Indstilling 27. april 2020, pkt. 111:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller

1. at resultaterne af cykelparkeringsanalysen tages til efterretning,
2. at by- og miljøudvalget beslutter måltal på cykelparkeringsområdet.

By- og Miljøudvalget 2018-21, 27. april 2020, pkt. 111:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at høre Cyklistforbundet om såvel analysen som forslag til måltal.

## **Bilag**

Cykelparkeringsanalyse Frederiksberg 20.4.2020

Cyklistforbundet vedr. Cykelparkeringsanalyse 2020

Cyklistforbundet vedr. Cykelparkeringsanalyse 2020 - komm BKM

# Punkt 147: Nye Søndervang - bystrategisk analyse

01.00.00-P00-2-18

## Resume

Det eksisterende Søndervang Plejehjem moderniseres i nye rammer jævnfør Masterplanen for modernisering af Plejeboliger og der er ved at blive udarbejdet et byggeprogram. For at sikre den rette udformning og placering af Det Nye Søndervang på det som i dag er Frederiksberg Forsynings grund, samt en bæredygtige og langtidsholdbar udviklingen af området plejecentret placerer sig i, er der udarbejdet en bystrategisk analyse med en tilhørende trafikanalyse.

Den bystrategiske analyse peger på et stort potentiale, hvor etableringen af Det Nye Søndervang kan være med til at igangsætte en langsigtet og ambitiøs plan for et nyt stærkt bykvarter i tråd med Bæredygtigt Frederiksberg. Fokus er trafik og sikkerhed og bykvalitet. Naboerne skal opleve, at der tages hul på fornyelsen af et lidt forsømt hjørne af Frederiksberg – et hjørne, der måske en gang har været en bagside i byen, men som for længst er indhentet af byens udvikling.

Analysen peger endvidere på et konkret løsningsforslag med etablering af byrum og Klimaboulevard på del af Emil Christian Hansens Vej, og nye cykelstier på Stæhr Johansens Vej. Dette løsningsforslag forelægges til politisk behandling, med en anbefaling om, at dette forslag ligger til grund for udarbejdelsen af byggeprogrammet for det Nye Søndervang.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet og By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at ældre- og omsorgsudvalget, by- og miljøudvalget samt socialudvalget

1. tager den bystrategiske analyse tages til efterretning.

Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet og By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at by- og miljøudvalget

2. godkender, at løsningsscenariet 'Klimaboulevard og gågade på Emil Christian Hansens Vej og nye cykelstier på Stæhr Johansens Vej' som beskrevet i sagen ligger til grund for byggeprogrammet for Det Nye Søndervang.

## Sagsfremstilling

### Baggrund

Søndervang Plejehjem skal moderniseres jævnfør Masterplanen for modernisering af Plejeboliger. Søndervang Plejehjem består i dag af to bygninger, der er koblet sammen – en kommunalt ejet bygning ud mod Emil Christian Hansens Vej og en bygning ejet af en selvejende institution placeret ud mod Nylandsvej.

Kommunalbestyrelsen godkendte med vedtagelsen af Budget 2019 og konkrete sager (KB den 28. januar 2019, sag nr. 20 og den 8. april 2019, sag nr. 21) et beslutningsoplæg for moderniseringen af plejehjemmet. Herunder, at

- Det Nye Søndervang skal rumme både et plejecenter (med 105 boliger) og et botilbud (med 24 boliger) i en fleksibel løsning med i alt 129 boliger.
- Det Nye Søndervang skal etableres fuldt ud på en del af Frederiksberg Forsynings grund på hjørnet af Stæhr Johansens Vej og Emil Christian Hansens Vej. Frederiksberg Kommune køber grundstykket af Frederiksberg Forsyning
- moderniseringen af plejecentret skal understøtte en bredere byudvikling af området i regi af temaerne 'Generationerne By, energi og bæredygtighed'.

Kommunalbestyrelsen afsatte med Budget 2020 9 mio. kr. til at etablere 'Generationernes mødested for energi og bæredygtighed' på Det Nye Søndervang. Midlerne er øremærket ekstra servicearealer i bygningen (eksempelvis lokaler til Klimaskolen, der i dag er drevet af Frederiksberg Forsyning) og udearealer/byrumsinitiativer på Søndervangs matrikel eksempelvis i form af en grøn forbindelse til Kedelhallen over plejecentrets grund. Derudover er 400.000 kr. af midlerne øremærket til en bystrategisk analyse, der skal belyse potentialet for en yderligere byudvikling af området uden for matriklen. Resultatet af denne analyse forelægges i nærværende sag.

Der er blandt andet følgende opmærksomhedspunkter ift. Det Nye Søndervang, der fordrer en optimal udnyttelsesgrad af matriklen:

- Etablering af et botilbud og et plejecenter i samme bygning med separate indgange.
- Sikre en fastholdelse og videreførelse af de essentielle grønne, frodige og trygge haveanlæg som i dag har stor værdi for det nuværende Søndervang Plejehjem, herunder sikre egne og skærmede udearealer til hhv. plejecenter og botilbud.
- Sikring af parkering og logistikvej, der udviser hensyn til øvrige byrumstiltag.
- Placering og udformning af bygningen som aktivt understøtter øget kvalitet af byrummene, gode opholdsarealer,
- FF's drift samt en effektiv og funktionel logistik og drift i Det Nye Søndervang
- Etablering af ny grøn og sikker passage til Kedelhallen, og samtidig undersøge muligheden for at give byens borgere adgang til et grønt areal i forbindelse med den grønne passagen og plejehjemmet
- Etablering af faciliteter iht. Generationerne mødes omkring energi og bæredygtighed, evt. en Klimaskole.

#### Frederiksbergstrategien og Bæredygtigt Frederiksberg

'Frederiksbergstrategien' og 'Bæredygtigt Frederiksberg' udstikker de strategiske værktøjer som Kommunalbestyrelsen i Frederiksberg Kommune har vedtaget at arbejde efter, og som også er rammesættende for det Nye Søndervang.

Frederiksbergstrategiens målsætninger for byudvikling fastslår bl.a. at "byens udvikling skal baseres på arkitektur og byrum af høj kvalitet, altid med udgangspunkt i en forståelse af stedet og den lokale sammenhæng og identitet" og at "Målet er attraktive kvarterer hvor forskellige boligtyper, erhverv, kultur- og fritidsaktiviteter samt plads og nærhed til offentlig service giver gode rammer for borgernes hverdagsliv".

Disse målsætninger vil være udgangspunktet for udvikling af kvarteret omkring det nye Søndervang, ligesom Frederiksberg strategiens arbejdsprincip om at se "alle indsatser og aktiviteter som en mulighed for at skabe synergi og opnå flere mål på én gang vil være bærende.

#### Kvarteret i dag

Det nye Søndervang placerer sig i et område, hvor der aktuelt er flere og større byudviklingsområder og byggeprojekter i plejecenterets nærhed. Umiddelbart nord for Det eksisterende Søndervang plejehjem, ligger Frederiksberg Hospitals område, som er udpeget som byudviklingsområde i kommuneplanen. Her forventes der at ske en væsentlig udvikling, når hospitalet flytter i 2023. TEC, en større uddannelsesinstitution ved Stæhr Johansens Vej som er umiddelbar nabo til Nyt Søndervang, er også under udvikling, og videre mod syd er der aktuelt planer om at opføre Start-Up City. Her skal arbejdspladser og boliger blandes i et nyt innovativt iværksættermiljø.

Frederiksberg Forsyning som er nærmeste nabo, har derudover udviklingsplaner på egen grund. Aktuelt er de i gang med et større projekt om opførelse af blødgøringsanlæg og nyt vandværk i forbindelse med deres eksisterende kedelbygning. Samtidig kigger de på, hvordan de både på kortere og længere sigt, kan optimere udnyttelsen af forsyningsgrunden, som fortsat har behov for en væsentlig kapacitet i forbindelse med den daglige drift. Frederiksberg Forsynings lokation på Stæhr Johansensvej er central for forsyningsinfrastrukturen i byen. Der investeres i øjeblikket voldsomt i en udvikling af forsyningens ejendom både i forhold til etablering af et nyt vandværk etablering af bæredygtig varmeindvinding og en forstærkning af Fjernvarmenettet sammen med CTR som også ejer dele af grunden på Stæhr Johansensvej. Herudover arbejder Forsyningen på en langsigtet plan for deres grund, så den kan understøtte byens behov for en bæredygtig forsyning.

Den bystrategiske analyse peger på en intelligent kobling af ovenstående investeringer og udviklingstiltag, der kan fremme en koordineret udvikling af lokalområdet jf Frederiksbergstrategiens målsætninger og arbejdsprincipper. Det er dog vigtigt at pointere, at analysen giver et udeforstående objektivt og frit blik på områdets udviklingspotentiale, også inde på andre grundejeres matrikler (eksempelvis TEC, CBS og Frederiksberg Forsyning). Analysen skal udelukkende ses som et overordnet bud på, hvordan et området kunne udvikle sig på den lange bane, hvorved centrale aktører i området har et fælles pejlemærke.

Analysens primære formål er at sikre, at Det Nye Søndervang med sin placering bidrager til en øget kvalitet af byområdet og understøtte Bæredygtigt Frederiksberg og ikke blokerer for yderligere byudvikling af området på sigt. Byggeriet på grunden skal ses som første led i en udvikling af et lidt forsømt område på Frederiksberg, og dermed forholde sig til, at kvarteret kan forandres gennem endnu ikke planlagt byudvikling. Det Nye Søndervang skal bidrage til at skabe en sammenhængskraft i området med visionen om at blive verdens bedste byintegrerede plejecenter. Bygningen skal i sin placering bidrage til, at området lukkes mere op til glæde for borgerne, ligesom der skal skabes en bedre sammenhæng mellem arealer og funktioner i området i tæt dialog med naboerne.

Med denne sag præsenteres et konkret løsningsscenarie med etablering af byrum og Klimaboulevard på del af Emil Christian Hansens Vej, og nye cykelstier på Stæhr Johansens Vej. Løsningsscenariet vurderes at skabe de bedste

betingelser for Det Nye Søndervang og området som hele. Det anbefales derfor, at løsningsscenariet ligger til grund for byggeprogrammet for Søndervang.

#### Proces

Den bystrategiske analyse er udarbejdet af Schulze + Grassov i samarbejde med Frederiksberg Kommune. Den bystrategiske analyse tager udgangspunkt i to indledende analyser, henholdsvis

- Bystrategisk analyse udarbejdet af Rekommanderet i samarbejde med fsb og Frederiksberg Kommune: Analysen bygger på en interessentinddragelse af de nærmeste naboer og centrale aktører i området.
- Trafikanalyse udarbejdet af MOE

Der er gennemført en indledende proces med de nærmeste naboer og centrale aktører: Frederiksberg Forsyning, TEC, CBS, beboerrepræsentanter fra Dalgas Have og beboerforeningerne på Nylandsvej 77, 77a, 81 og 83, Kedelhallen, Børnehaven Nykløveret, Skolen på la Cour Vej, Lejerbo, FIU (repræsenterer Kedelhallen) Sundhedscentret repræsentanter fra Ældrerådet og Handicaprådet og Søndervang Plejehjem.

Der er gennemført en indledende workshop, samt opfølgende dialogmøder, hvor centrale elementer fra analysen blev præsenteret. Grundet Covid-19 har det ikke været muligt at samle til et fælles dialogmøde. Derfor er søgt afholdt en række mindre gåture i området for de nærmeste naboer i det omfang det har været muligt at samle naboerne. Dertil afholdt indledende separate møder med Frederiksberg Forsyning, TEC og ejerforeningen bag Dalgas Have da analysen har givet et overordnet bud på udviklingsperspektiver inde på disse grundejeres matrikler.

#### Den Bystrategiske Analyse

Den bystrategiske analyse peger på et stort potentiale, hvor etableringen af Det Nye Søndervang kan være med til at igangsætte en langsigtet og ambitiøs plan for et nyt stærkt bykvarter på Frederiksberg i tråd med Bæredygtigt Frederiksberg. 'Byen for alle' vil kunne udfoldes i et kvarter, der om noget har en divers sammensætning på tværs af brugere, funktioner og bygningstypologier. Fokus på fællesskab, naboskab og udveksling på tværs kan understøttes gennem et stærkt byrumsnetværk, hvor grøn omstilling – klimatilpasning og bevægelse til fods og på cykel – er de bærende elementer om som er indeholdt i

Den bystrategiske analyse kommer med 8 anbefalinger:

1. En overordnet vision introduceres for kvarteret: Området mellem Nordre Fasanvej, Nylandsvej, Dalgas Boulevard og Metrotracéet kan blive et unikt kvarter i kraft af dets mangfoldighed i brugere, diversitet i funktioner, størrelse der tilgodeser bevægelse til fods og på cykel, og den stærke kobling til den omkringliggende by og infrastruktur.
2. Der er mulighed for, og potentiale i, at koble kvarterets udearealer - veje, stier, grønne rum og parkeringsarealer i et stærkt byrumsnetværk, som udnytter og optimerer udearealerne, så de tilgodeser brugernes behov og kobler kvarteret sammen i et nyt fodgængervenligt netværk.
3. Det anbefales at en del af Emil Christian Hansens Vej omlægges til "klimaboulevard", et nyt og grønt byrum som kobler kvarteret mod nord til det nye bykvarter ved Frederiksberg Hospital og på sigt måske også mod syd over en ny metro tracé til Eversvej (forbindelse er ikke besluttet). Boulevarden tilgodeser en høj grad af krydsning og bevægelse på tværs og kobler også kvarteret sammen øst-vest
4. Stæhr Johansens Vej omlægges, så den viderefører campusstrøgs karakteren vest for Nordre Fasanvej og videre mod syd over Dalgas Boulevard. Således kobles en række af byens vigtigste uddannelsesinstitutioner på tværs af byen langs et strøg, der også kobler til metrostationer og anden vigtig infrastruktur.
5. Ny forsyning: Over tid optimeres Frederiksberg Forsynings arealer, således at nye funktioner kan introduceres. Det er væsentligt at bemærke, at Frederiksberg Forsyning fortsat har behov for en væsentlig kapacitet i forbindelse med den daglige drift, og at analysen beskriver udviklingsmuligheder på meget langt sigt. Frederiksberg Forsyning arbejder i øjeblikket selv med en vision for området.
6. Ny TEC - Det anbefales at TEC's bygning opgraderes, så den understøtter det nye campusstrøg.
7. Nye Søndervangs bygning bør etableres således, at den forholder sig til den nye klimaboulevard og det nye campusstrøg.
8. Etableringen af Nyt Søndervang kan være med til at igangsætte en større ambitiøs plan for et nyt bykvarter, der med et langt sigte kan kombinere en række funktioner, tilgode en bred gruppe brugere og vise vejen for, hvordan klimatilpasning kan understøtte et nyt stærkt byrumsnetværk.

Det understreges, at analysen, særligt hvad angår udviklingspotentiale på de private ejendomme TEC og Frederiksberg Forsyning giver et udeforstående frit og 'ubesværet' blik på, hvordan en udvikling kunne se ud på meget lang sigt. Dette

for at belyse udviklingspotentialer for området som hele, for at sikre sig, at Det Nye Søndervang ikke blokerer for en endnu ikke planlagt fremtidig udvikling af området.

Det bemærkes derfor, at de angivne løsninger og volumener i analysen alene er undersøgelser i forhold til hvordan mulige fremtidige scenarier påvirker trafikale forhold, byrum, grønne områder, tilgængelig mv. i forhold til fremtidig byudvikling, på lang sigt og i relation en fremtidig udvikling på hospitalsgrunden.

#### Trafikanalyse

For at få en vurdering af hvilke trafikale konsekvenser, der kan komme i forbindelse med etablering af det kommende plejecenter, anmodede forvaltningen MOE/Tetraplan om at gennemføre en undersøgelse af både den eksisterende og kommende trafik, efter plejecentrets etablering. Derudover indeholder trafikanalysen en vurdering af de trafikikkerhedsmæssige aspekter, hvor der især har været fokus på svinget mellem Stæhr Johansens Vej og Emil Chr. Hansens Vej, hvor mange cyklister krydser på vej til og fra CBS Dalgas Have, og hvor der dagligt observeres situationer, hvor der er potentiel risiko for konflikter mellem cykler og biler.

I analysen er der gennemført en række beregninger for forskellige scenarier vedrørende indførelse af restriktioner for bilkørsel på begge veje, herunder ensretninger og lukninger.

De overordnede konklusioner fra trafikanalysen er, at den eksisterende trafikmængde på henholdsvis Emil Chr. Hansens Vej og Stæhr Johansens Vej er relativt beskedne i forhold til de om-givne veje. Overflytningen af trafik ved indførelse af restriktioner for bilkørsel vil derfor have beskeden indflydelse på de øvrige veje

Den bystrategiske analyse giver med afsæt i trafikanalysen en anbefaling ift. et konkret løsningsforslag, der er tæt forbundet med byggeriet for Det Nye Søndervang. Det er vigtigt, at der træffes en politisk beslutning nu om at det løsningsforslaget lægges til grund med henblik på at skabe det rigtige forudsætningsgrundlag mhp. bindinger og frihedsgrader i byggeprogrammet. Det vil blive vil blive yderligere bearbejdet i byggeprogrammet.

Anbefalet løsningsforslag – Klimaboulevard med gågade på del af Emil Christian Hansens Vej og Nye cykelstier på Stæhr Johansens Vej

Nyt byrum på Emil Christian Hansens Vej – Klimaboulevard med gågade

Emil Christian Hansens Vej omlægges til at blive kvarterets vigtigste nye byrum. Et grønt byrum, som kobler kvarteret mod nord til det nye bykvarter ved Frederiksberg Hospital og på sigt måske mod syd over metro tracéen til Eversvej (forbindelse ikke besluttet). Boulevarden tilgodeser en høj grad af krydsning og bevægelse på tværs og kobler kvarteret sammen øst-vest.

Det foretrukne scenarie omfatter lukning af Emil Chr. Hansens Vej for bilkørsel, mellem La Cours Vej og Stæhr Johansens Vej, dog vil der blive tilladt ærindekørsel i relation til plejecentret. Derudover lukkes der for bilkørsel til og fra Dalgas Have. Det indebærer, at al trafik til TEC, Frederiksberg Forsyning, Lidl og boliger på Seedorffs Vænge kun kan ske via Stæhr Johansens Vej. Større køretøjer til Lidl vil kunne vende for enden af Stæhr Johansens Vej.

For at sikre primært de mange cyklende, færdiggøres cykelstierne på Stæhr Johansens Vej frem til det nye plejecenters adgangsvej, ligesom der etableres cykelstier på den nordligste del af Emil Chr. Hansens Vej. Gågadeområdet indrettes på de lette trafikanters præmisser, så cykling og gang kan ske sikkert og trygt.

Det bemærkes, at der aktuelt arbejdes med at anlægge flere offentlige parkeringspladser ifm. vejprojektet på Nylandsvej.

#### Umiddelbare tilbagemelding fra naboer og centrale aktører

Analysens hovedkonklusioner er præsenteret fra centrale aktører og nærmeste naboer (jævnfør afsnit om 'proces' ovenfor. Nedenfor gennemgås de umiddelbare tilbagemeldinger, med den bemærkning, at der er sket en meget tidlig inddragelse. Den umiddelbare tilbagemelding fra naboer og centrale aktører på gåturene i området har overvejende været positiv, dog med nogle opmærksomhedspunkter som vil indgå i de videre arbejde:

- Pladskrav ifm daglig logistik til plejecentret ift. eksempelvis varetransport mv. på vej areal mellem Nye Søndervang og Frederiksberg Forsyning.
- Tilgængelighed.
- Den ny grøn passage til Kedelhallen - et aktiv, der kan bruges af alle aktører i området, men som i dag er svært at finde og komme til.
- Bedre forhold for gående og cykler (campusstrøg og klimaboulevard), herunder opmærksomhed omkring "konflikter" mellem disse trafikanter.

- Afklaring vedr. muligheder for en fredeliggørelse af et længere stræk af Emil Chr. Hansens Vej ifm at skolegården åbner op mod vejen, så der kan dannes en sikker og naturlig overgang til den foreslåede grønne forbindelse. (Skolebørn skal daglig til kedelhallen (idræts) og ofte til klimaskolen på forsyningsgrunden.)
- Offentlig parkering, herunder muligheder for elladestandere
- Påvirkning af trafik på øvrige vejnet ifm evt. lukning for bilkørsel på Emil Chr. Hansens Vej, mellem La Cours Vej og Stæhr Johansens Vej
- Mulighed for fremtidig med sikker forbindelse for bløde trafikanter over banelegemet (mod Eversvej), hvor mange børn eksempelvis går i klub på den anden side og i dag skal hele vejen rundt.
- Åbne, mere indbydende facader og funktioner i stueplan langs særligt Stæhr Johansens Vej.

I forbindelse med plejehjemprojektet vil der blive udarbejdet ny lokalplan for området, med formel høring af borgere, naboer og øvrige interessenter, herunder afholdelse af borgermøde. Lokalplanarbejdet forventes at forløbe i 2021/22.

Frederiksberg Forsyning har med udgangspunkt i de skitser som kommunen har forelagt på et møde meldt tilbage at de kan understøtte principperne i den bystrategiske analyse og vil tage dem med ind i deres eget udviklings forløb for deres grund. Af hensyn til forsyningsikkerheden for en stor del af byens borgere ift både drikkevand og fjernvarme vil det i denne proces også nødvendigt at tage hensyn til infrastrukturen. Der tænkes her på vandværket og tilhørende anlæg under jorden, som vil betjene alle byens borgere fra 2022 og på fjernvarmevekslerstationen, som betjener en stor del af det vestlige Frederiksberg.

### Opsummering

Med det foreslåede løsningsscenarie omlægges Emil Christian Hansens Vej til at blive kvarterets vigtigste byrum. Et grønt byrum som kobler kvarteret mod nord til det nye bykvarter ved Frederiksberg Hospital og mod syd er der på sigt også mulighed for at koble på en ny metro tracée til Eversvej (ikke besluttet). Boulevarden tilgodeser en høj grad af krydsning og bevægelse på tværs og kobler kvarteret sammen øst-vest. Løsningen vil ligeledes understøtte udviklingen af et styrket byrumsnetværk i området og sikrer nye muligheder for klimatilpasning, mere bynatur og biodiversitet.

Etableringen af Det Nye Søndervang kan dermed være med til at igangsætte en større ambitiøs plan for et nyt bykvarter, der med et langsigtet sigte, kan kombinere en række funktioner, tilgodeser en bred gruppe brugere og vise vejen for, hvordan klimatilpasning kan understøtte et nyt stærkt byrumsnetværk. En afgørende forudsætning er imidlertid, at der nu træffes en konkret beslutning om, etablering af nyt byrum på del af Emil Christian Hansens Vej samt bedre cykelforbindelser (herunder afsættes midler til gennemførelse) – dette så det kan indarbejdes i byggeprogrammet for Det Nye Søndervang.

For at sikre det bedste projekt for området, er det afgørende, at der indarbejdes en hvis fleksibilitet i byggeprogrammet særligt i forhold til fastlæggelsen af konkurrenceområdet som de kommende tilbudsgivere skal forholde sig til i deres løsningsbeskrivelse. Herunder perspektiver som muliggøre en optimal udnyttelse af grunden med en bebyggelse, afspejler den centrale placering i en bymæssig kontekst og de omkringliggende bebyggelseshøjder. I forbindelse med udarbejdelsen af byggeprogrammet, er det derfor tanken, at det formuleres med en grad af åbenhed, ift at del af vejen kan overføres til plejecentrets matrikel eller at plejecentret får rådighed over en del af vejmatiklen, hvis det kan sikre et, for området og plejecentret, bedre projekt og samtidig er i tråd med de anbefalinger den bystrategiske analyse og trafikanalysen peger på. Ligeledes er det vigtigt, at kommende tilbudsgivere forholder sig til en række bindinger for området, eksempelvis CTR-ledning og hensynet til at sikre den fortsatte drift og udvikling af Frederiksberg Forsyning. Det er vigtigt at bemærke, at selve udførelsen af vejprojektet forventeligt først vil finde sted efter etableringen af Det Nye Søndervang, dvs. forventeligt i 2025.

### Økonomi

På By- og miljøudvalgets budget er der afsat midler fra 2021 og frem til at styrke indsatsen omkring at skabe sikre skoleveje, ved anlæg af cykelstier eller cykelbaner. På listen over skoleveje indgår således også Emil Christian Hansens Vej og Stæhr Johansensvej.

På Emil Christian Hansens Vej findes der i dag ingen cykelfaciliteter, hvorimod der på Stæhr Johansens Vej er anlagt cykelstier i begge sider af vejen, på den østligste del af vejen, op mod Nordre Fasanvej, en strækning på ca. 125 m.

En traditionel løsning med anlæg af cykelstier på Emil Christian Hansens Vej og den resterende del af Stæhr Johansens Vej anslås, med en erfaringspris på 8.000 kr/lbm cykelsti, samlet at beløbe sig til 8,5 mio. kr. Dette forudsættes finansieret af ovennævnte afsatte puljemidler på By- og Miljøområdet budget til at styrke indsatsen omkring at skabe sikre skoleveje, ved anlæg af cykelstier eller cykelbaner.

Etablering af nyt byrum på Emil Christian Hansens Vej

Muligheden for at kunne skabe et nyt byrum og samtidigt sikre cyklisterne de bedste og mest sikre forhold, indebærer, at der lukkes for bilkørende trafik mellem Stærh Johansens Vej og Emil Christian Hansens Vej. For at sikre specifikt varekørsel til TEC og til LIDL, skal der etableres vendemulighed på SJV.

Mellem La Cours Vej og en fremtidig indkørsel til plejecentret fra Stærh Johansens Vj, etableres ved brug af en afvigende ”væg til væg” belægning, et nyt byrum, hvor al trafik er indrettet på de lette trafikanters præmisser.

Merudgiften ved denne løsning, frem for en løsning, hvor der alene etableres cykelstier på Emil Christian Hansens Vej og Stærh Johansens Vej er således 6,5 mio. kr.

Samlet set indebærer løsningsscenariet på nuværende tidspunkt en anslået udgift på 15 mio. kr, som skal søges indarbejdet i det rammer for etablering af cykelstier og forbedring af trafikikkerhed som i form af puljemidler er afsat på budgettet de kommende år.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

Ældre- og omsorgsudvalget, socialudvalget og by- og miljøudvalget den 8. juni 2020.

## **Historik**

Indstilling 8. juni 2020, pkt. 35:

Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet og By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at ældre- og omsorgsudvalget, by- og miljøudvalget samt socialudvalget

1. tager den bystrategiske analyse tages til efterretning.

Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet og By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at by- og miljøudvalget

2. godkender, at løsningsscenariet 'Klimaboulevard og gågade på Emil Christian Hansens Vej og nye cykelstier på Stærh Johansens Vej' som beskrevet i sagen ligger til grund for byggeprogrammet for Det Nye Søndervang.

Socialudvalget\_2018-21, 8. juni 2020, pkt. 35:

Socialudvalget udsatte sagen.

Indstilling 8. juni 2020, pkt. 46:

Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet og By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at ældre- og omsorgsudvalget, by- og miljøudvalget samt socialudvalget

1. tager den bystrategiske analyse tages til efterretning.

Social-, Sundheds- og Arbejdsmarkedsområdet og By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at by- og miljøudvalget

2. godkender, at løsningsscenariet 'Klimaboulevard og gågade på Emil Christian Hansens Vej og nye cykelstier på Stærh Johansens Vej' som beskrevet i sagen ligger til grund for byggeprogrammet for Det Nye Søndervang.

Ældre- og Omsorgsudvalget\_2018-21, 8. juni 2020, pkt. 46:

## **Bilag**

Bystrategisk Analyse - Nye Søndervang

# Punkt 148: Endelig vedtagelse lokalplan 223 Rolighedsvej Bycampus og kommuneplantillæg 10

01.02.05-P16-2-20

## Resume

Forslaget til Lokalplan 223 for Rolighedsvej Bycampus med tilhørende forslag til Kommuneplantillæg 10, miljørapport og udkast til udbygningsaftaler har været i offentlig høring og der er indkommet hørings svar, som har givet anledning til ændringsforslag til planerne. By- og miljøudvalget skal tage stilling til, om planerne skal vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Fasael Rehman) indstiller,

1. at Lokalplan 223 med tilhørende Kommuneplantillæg 10 for Rolighedsvej Bycampus vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af høringsnotatet, idet dog, at parkeringsnormen for skolen og ungdomsboliger nedsættes til 1 parkeringsplads pr. 500 m<sup>2</sup>.
2. at udbygningsaftaler og §13-redegørelse til miljøvurderingen godkendes.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Gunvor Wibroe, Ruben Kidde) stemte imod

Et andet mindretal (Thyge Enevoldsen, Balder Mørk Andersen) tog forbehold.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at Lokalplan 223 med tilhørende Kommuneplantillæg 10 for Rolighedsvej Bycampus vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af høringsnotatet,
2. at udbygningsaftaler og §13-redegørelse til miljøvurderingen godkendes.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen tiltrådte d. 2. december 2019 at sende forslag til Lokalplan 223 med tilhørende Kommuneplantillæg 10 for Rolighedsvej Bycampus i offentlig 9 ugers høring. Mindretalsudtalelser fra C, F, Ø, S og R fremgik af lokalplanforslaget.

Baggrunden for lokalplanen er, at Københavns Universitet og Danmarks Tekniske Universitet ikke længere vil benytte ejendommen, som statens ejendomsselskab Freja Ejendomme overtog i 2016 med henblik på udvikling og salg. Som udgangspunkt for arbejdet udarbejdede kommunen og grundejer et visionsnotat "Fra lukket forskningsmiljø til åben bycampus" som blev vedtaget i By- og Miljøudvalget i april 2016. Der blev gennemført en række interessentmøder og inviteret bredt til Borgerworkshop i 2017. Input fra møder og workshop blev indarbejdet i et konkurrenceprogram til arkitektkonkurrence vedtaget i januar 2018. De tre teams' forslag har været udstillet på rådhuset og dommerbetænkningen er på kommunens hjemmeside. Projektforslag fra EFFEKT/CFBO har dannet grundlag for startredegørelse og lokalplanforslaget. Forslaget er løbende blevet udviklet i dette forløb, bl.a. så det grønne område blev større og bebyggelsesomfanget reduceret, mens etageantal og strukturen med de inviterende, adgangsgivende stræder til de attraktive funktioner blev fastholdt i forhold til projektforslaget fra arkitektkonkurrencen.

### Lokalplanen

Lokalplanens formål er, at det skal være et område med forskellige funktioner, der giver et varieret og levende miljø i både bevaret og ny bebyggelse. Bebyggelsesstrukturen skal have 'campuskarakter' og placeres omkring et grønt område og være omkranset af en grøn ubebygget og beplantet kant mod de omgivende veje. Lokalplanen skal medvirke til at skabe et område med høj bygningsmæssig kvalitet i et arkitektonisk formsprog, der kan indgå i samspil med omgivelserne og sikre gode sammenhænge til naboområderne. Der skal skabes hensigtsmæssig trafikbetjening og parkering, og et grønt område med høj kvalitet, attraktive opholdsarealer for beboere og brugere og en grøn karakter. Løsninger, der hindrer oversvømmelser skal integreres.

### Kommuneplantillægget

Kommuneplantillægget omfatter Kommuneplan 2017's rammeområde 6.O.19 og del af rammeområde 6.O.18 og del af rammeområde 6.R.1. Kommuneplantillægget erstatter rammeområde 6.O.19 med et nyt rammeområde 6.C.4, der får ny afgrænsning i forhold til rammeområde 6.O.19 og 6.R.1. Det nye rammeområde er sammensat af arealer fra

rammeområder med en maksimal bebyggelsesprocent på henholdsvis 0, 110 og for det største område ejet af Freja 160. I det nye rammeområde 6.C.4 åbnes mulighed for en bebyggelsesprocent på maksimalt 150 for området under ét. Rammeområde 6.O.19 er i dag udlagt til formål rettet mod den tidligere anvendelse (Københavns Universitet) og det nye rammeområde 6.C.4 er rettet mod blandede byfunktioner (skole, idrætshal, park, små boliger rettet mod studerende, familieboliger, og en række bylivsunderstøttende funktioner).

### Høring

Planforslagene har været i offentlig høring fra den 18. december 2019 til den 18. februar 2020. Der blev afholdt borgermøde den 28. januar 2020. Ca. 100 borgere mødte op. Temaerne til borgermødet var: Boliger, skole, hal, park og miljø samt trafik og parkering. Derudover var der en café om helhedsplanen for området omkring en fysisk model af projektområdet og mulighed for at se "skyggefilm" så man kunne vurdere påvirkningen af omgivelserne. Der var en god debat og særligt emner vedrørende byggeriets højde og tæthed, skolens sikkerhedshegn og den grønne campuskant, gav anledning til spørgsmål og debat. Særligt var der fokus på højden og de deraf følgende skyggevirkninger af byggerierne mod Åboulevard og Bülowvej. Samlet blev der ytret ønske om et mindre bygningsvolumen og mindre bygningshøjder af hensyn til nabobebyggelse, som påvirker området i mindre grad. Referat fra borgermøde fremgår af bilag 1.

### Høringssvar

By-, kultur- og miljøområdet har i høringsperioden modtaget 87 høringssvar, herunder en underskriftsindsamling med 449 underskrifter. Høringssvarene kommer primært fra de nærmeste naboer og omhandler mange af de samme emner, der blev debatteret på borgermødet. Alle høringssvar fremgår af bilag 2.

De fleste høringssvar er overvejende kritiske over for de foreslåede planer. Beboere på Åboulevard og Bülowvej foreslår at ny bebyggelse skal reduceres med hensyn til etageantal og maksimale højder og at bebyggelse skal rykkes ind på grunden. Flere finder, at arkitekturen er fremmed og lukket 'borgagtig', at området ikke er grønt nok, at der ikke tages nok hensyn til kulturmiljø og bevarede bygninger. Institutionerne mod vest gør opmærksom på skyggepåvirkning mv. på deres udearealer og bekymring for byggeprocessen. Overordnet udtrykkes der bekymring for det ekstra pres nye beboere, elever og brugere og biler bringer til området, og et ønske om, at der reduceres i byggeriet, så antallet af beboere og biler reduceres, og afledte skygge- og indbliksgener nedbringes. Der har i høringssvarene også været procesmæssige spørgsmål til inddragelse, udsendelsesområde, svar på borgermøde mv. Alle høringssvar er resumeret og vurderet i bilag 3. Da enkelte afsendere af høringssvar ønsker anonymitet, er disse anonymiseret i de åbne bilag, men fremlagt med fulde navn og adresse i de lukkede bilag.

### Vurdering af høringssvar

#### Reduktion af bebyggelsesomfang og højde - boligbyggeriet

Lokalplanens byggemuligheder er ud fra høringssvarene revurderet i forhold til, hvordan en realisering vil indgå i og påvirke omgivelserne. På den baggrund foreslås, at 8. etage mod nordvest i op til 32 m og 7. etage mod nordøst udtages af planen og at ændre på aftrapningen af etagerne. Det foreslås endvidere at ændre den maksimale højde til 27,5 m, idet det – udover at fjerne hhv 8.etager i hjørnet mod nordvest og 7.etage i hjørnet mod nordøst, sker ved at etagedækkenes tykkelse minimeres, der tages en anelse af højden i boligerne og lidt af højden i stueetagen. Det giver samlet en reduktion i bebyggelsesomfang på 1.350 m<sup>2</sup>, og reduktion i den maksimale høje på 4,5 meter. Det foreslås også at ændre byggefeltet i delområde I så bebyggelsen trækkes yderligere 1 meter tilbage fra Bülowvej.

#### Skolen – reduktion af højde

Det foreslås, at skolen omorganiseres, så 5. etage mod øst udtages af planen, idet der til gengæld gives mulighed for udvidelse af byggefelt til bebyggelse i 4 etager. Den maksimale højde for bebyggelsen i 4 etager sættes til 20 m. En åben konstruktion på skolens vestligste tag foreslås samtidig tilladt på skolens østligste tag for at sikre tilstrækkeligt opholdsareal.

Reduktioner af etageantal og bygningshøjder vil mindske skyggepåvirkningen. Det er taget i betragtning at der er over 40 meter fra ny bebyggelse til modstående bebyggelse på Åboulevard lidt over 20 m mellem ny bebyggelse og modstående bebyggelse på Bülowvej. Forholdene omkring skygge og indblik (fra ophold på tagene) vurderes at være inden for tålegrænsen, også i forhold til bygningsreglementets bestemmelser, i et så centralt bymæssigt område. Den reducerede bebyggelse vil forsat kaste skygge i formiddagstimerne ved de to daginstitutioner, der til gengæld får et grønt område som nabo, der er solbeskinnet i de samme tidsperioder

#### Bebyggelsesudtryk/arkitektur

Flere høringssvar giver udtryk for at man ikke finder, at planen "er udtryk for Frederiksbergs bygningsDNA", bl.a. med henvisning til at flade tage er fremmedartede og at rødbrune tegl/keramisk beklædning er massivt og mørkt. Flere undrer sig over at tilbygningerne til den gule bygning ved Rolighedsvej 39 skal være i rødbrune tegl. Hertil kan bemærkes, at planen er i god tråd med Frederiksberg kommunes arkitekturpolitik. Der gives mulighed for kvalitetsbyggeri tilpasset stedet og som styres ved detaljerede bestemmelser/bilag. Skolens tilbygninger er, ud fra et ønske om samhørighed med bebyggelsen i delområde I, valgt til at udføres i rødbrune nuancer. Det er rigtigt, at en række af

Landbohøjskolens tidligere bygninger fremstår i gule sten, men det tidligere serumlaboratorium fremstår i røde. Skoletilbygningerne kan derfor udføres i rødbrune tegl, men som vist på 10a om farveskalaer, kan der også arbejdes over mod en mere lys rødbrun farve med gule indslag

#### Grøn campuskant og grønt område

Eksisterende bygninger er placeret med afstand til skel, i modsætning til etageejendommene på Åboulevard og Bülowvej som står i fortovskant. Der er således lagt vægt på at skabe en ubebygget kant med grønne elementer som understøtter et campusudtryk i modsætning til traditionel karrébebyggelse. Mod Rolighedsvej er nye bygninger i flere etager tilbagetrukket ligesom Rolighedsvej 23 og 39. Skolegården tillades, af støjmæssige- og sikkerhedsmæssige årsager, afgrænset af et hegn, der skaber mindre 'lommer' til byen med mulighed for ophold mv. på skolens matrikel. Tilbagerykning i delområde I med ca. 1 meter øger den grønne campuskant her.

#### Trafik og parkering

I høringen har der også været bekymring for den foreslåede trafikløsning og om området kan håndtere den øgede trafik på en sikkerhedsmæssig forsvarlig måde. Det skal hertil bemærkes, at mertrafikken vil mærkes mest på Bülowvej og mindst på Rolighedsvej. På Åboulevard er trafikken så stor, at mertrafik overhovedet ikke har nogen betydning. Trafikken vil med etablering af svingbane, ud/indkørsler på Bülowvej og afsætningsperron/anlæg på Rolighedsvej kunne bæres af eksisterende infrastruktur. Både Rolighedsvej, Bülowvej og Åboulevard har cykelstier i begge retninger og alle kryds er lysregulerede og egnede til at optage øget cykeltrafik. Mertrafik forventes ikke at give flere trafikulykker, der typisk sker ud fra høj hastighed/adfærd. Der er fastsat krav til strædernes krydsning med Den Grønne Sti. Samlet vurderes mertrafikken ikke at udgøre et mærkbart problem og fastsatte løsninger og bestemmelser vil i tilstrækkelig grad tilgodese trafiksikkerheden. Vejadgang fra Bülowvej er den mest optimale og sikre løsning. Her er mindst trafik og bedst adgang til området.

Også de foreslåede parkeringsnormer har givet anledning til bemærkninger i de indkomne høringssvar både for så vidt angår cykelparkeringsnormen og bilparkeringsnormen. Der skal være 2 cykelpladser pr. bolig, da selv små boliger skal have plads til gæsters cykler.

Parkeringsnormen for biler er fastsat ud fra kommuneplanens parkeringsnormer, med de muligheder, der er for konkret vurdering for visse anvendelseskategorier. Ny hjemmel i Byggelovens § 4 D vil føre til, at de fleste parkeringspladser vil blive med el-ladestander. De 8 parkeringspladser på Rolighedsvej skal fungere som korttidsparkeringspladser og vurderes at skabe tilstrækkelige pladser til at sikre afvikling for de forældre, der har afsætning/opsamlingsbehov ved aflevering af skolebørn i bil.

Prins Henriks Skole har foreslået ændring af parkeringsnormen for skolen. I lokalplanforslaget var krav om, at der skal etableres 32 bilparkeringspladser til skolen svarende til 1 pr. 350 m<sup>2</sup>. Ud fra et samtidighedsprincip (dobbeltudnyttelse) kunne det reduceres yderligere med en faktor 0,80, svarende til et bilparkeringskrav til skolen på 26 bilparkeringspladser. På baggrund af høringssvaret fra Prins Henriks Skole er parkeringsnormen blevet revurderet. En samlet vurdering bl.a. baseret på det foretagne trafiknotats angivelser af forventede antal bilture til skolen vurderes det, at parkeringsnormen for skolen kan reduceres fra 32 til 26 svarende til 1 parkeringsplads pr. 425 m<sup>2</sup>. Når der samtidig tages højde for en samtidighedsfaktor på 0,8 bliver det endelige P-krav 21 pladser. Revurderingen giver også anledning til at revurdere parkeringskravet til kollegieboligerne. I trafiknotatet forudsættes 0,7 ture pr. kollegiebolig. Bilejerskabet for studerende skønnes meget lavere end for familieboligerne og det vurderes, at man ligeledes kan reducere P-normen for kollegieboliger svarende til 1 plads pr 425 m<sup>2</sup>, hvor lokalplanforslaget stillede krav om 1 pr. 350 m<sup>2</sup>. Ud fra reduktion af m<sup>2</sup> til kollegieboliger, ny parkeringsnorm og reduktion på 0,8 pga. samtidighed bliver det i alt 30.

#### Proces

I høringssvar og ved borgermødet blev der givet udtryk for at projektet var "vokset" siden den vedtagne startredegørelse. Dette er ikke korrekt, og det vurderes, at planerne er i overensstemmelse med startredegørelsen. På borgermøde opstod desværre en situation, hvor der til et spørgsmål om den nuværende bebyggelsesprocent blev oplyst, at den er 130, hvilket ikke er korrekt. Den er rettelig 70, hvilket spørgeren også blev oplyst om umiddelbart efter mødet. Det vurderes ikke at det ukorrekte svar har haft indflydelse på de fremmødtes synspunkter eller i de fremsendte høringssvar, hvor mange som nævnt er kritiske over for omfanget af nyt byggeri. Materiale fremlagt i høringen er retvisende.

#### Frederiksbergstrategi og boligpolitik

Flere finder ikke, at projektet lever op til frederiksbergstrategiens beskrivelse om en grøn by med lys og luft. Det vurderes, at der er fundet en god balance med de foreslåede reduktioner/ændringer. Frederiksbergstrategien er baseret på et princip om at arbejde for at indfri flere formål på én gang, hvilket planerne med kombinationen af kollegie- og forskerboliger med tilknyttede funktioner og miljø, familieboliger, en idrætshal og grønt område, samt en skole må sige at være udtryk for. Der bliver plads til bevaringsværdige træer, et nyt grønt område til ophold og rekreation samt en ubebygget grøn kant mod byen. Mål om møde mellem generationer og varierede bolig- og ejerforhold opnås ved kollegie- og forsker/iværksætter boliger og en lille gruppe familieboliger, der bidrager til områdets mange familieboliger. Idrætshal og det grønne område vil få fokus på mange bruger- og aldersgrupper. Byggeriet skal overholde krav til energiforbrug og

bynær placering og tætte bygningsmasser giver lav miljøbelastning i tråd med frederiksbergstrategiens arbejde med FN's verdensmål og CO2-reduktion. 'Vidensbyen' støttes af boliger og fællesfaciliteter rettet mod studerende og (ny)uddannede. Høringssvar om antal boliger, boligstørrelser og -former, sammensætning og befolkningstilvækst kan indgå som input i drøftelser om kommende boligpolitik.

#### Ændringer til lokalplanen og kommuneplantillægget

Som følge af høringssvarene og anbefalinger fra forvaltningen er der følgende forslag til ændringer i lokalplanen og kommuneplantillægget (alle mindre ændringer og ændringerne i deres fulde ordlyd fremgår af høringssnotatet s. 104 i bilag 3):

- Rummelighed for kollegieboliger og særlige boformer ændres fra 23.500 m<sup>2</sup> til 22.150 m<sup>2</sup> og fra ca. 570 til ca. 532 kollegieboliger og ca. fra ca.170 til ca. 163 forsker/iværksætterboliger.
- I punkt 5.1 ændres samlet m<sup>2</sup> fra 40.775 til 39.425 m<sup>2</sup>, og det samlede maksimale antal m<sup>2</sup> fra 24.500 til 23.150 m<sup>2</sup> i delområde I. Lokalplanens byggemulighed beskrives som svarende til maksimalt 142,5 % og 145 % inkl. eksisterende høj kælder (tidligere 147 % og 149,75%).
- Illustrationer, kortbilag og bilag ændres ift., at projekterne for bebyggelse i delområde I og IV reduceres og ændres:
  - Bebyggelsen i delområde I trækkes 1 m væk fra Bülowvej, 8. etage mod nordvest og 7. etage mod nordøst udtages. Samlet højde ændres fra 32 m for bebyggelse i 8 etager til 27,5 m for bebyggelse i 7 etager. Aftrapningen mod det nordlige stræde ændres.
  - 5. etage i delområde IV mod Bülowvej udtages og område til bebyggelse i 4 etager udvides andetsteds. Zone til pergola-overdækning på de to bygninger i mod henholdsvis øst og vest. (se indsatte før og efter-illustrationer i starten af høringssnotatet).
- Tekst i redegørelse og bestemmelser ændres ift. de ændringer, der er beskrevet ovenfor.
- Bilparkeringsnorm ændres for skolen og kollegieboligerne fra 1 pr. 350 m<sup>2</sup> til 1 pr. 425 m<sup>2</sup> i redegørelse og punkt 4.6.
- I punkt 5.4.1 for delområde I udtages bestemmelser for bebyggelse i 8 etager, og de maksimale koter ændres fra kote 36 til 34,5 for byggeri i 7 etager, og for byggeri i 6 etager fastsættes maksimal kote til 31,50 og i 5.4.4 for delområde IV udtages bestemmelser for bebyggelse i 5 etager. I punkt 5.5.1 gives mulighed for elevatortårne på 4,3 m i delområde I og delområde IV.
- Punkt 5.6.2 ændres således, at de supplerende fællesrum ikke skal være på hver etage, men kan etableres som dobbelthøje rum for to etager.
- I punkt 6.13.3 gives der også mulighed for delvist pergola-overdækket tagterrasse på det østlige højeste tag som vist på kortbilag 5.
- Forventede opholdsarealer ændres fra 11.795 m<sup>2</sup> til 11.390 m<sup>2</sup>, parkeringspladser fra 130 til 110 i P-kælder og 5 på terræn og cykelparkeringspladser fra 1.900 til 1.615 stk.
- Afløbskoefficient for delområde II ændres fra 0,75 til 0,4 (etageboligområde) i redegørelse og bestemmelse.
- På længdesnit og facader i redegørelsen og på bilag 7 vises værn, solceller og teknik på tagene og på snit med omgivelser vises de to daginstitutioner mod vest. Det tydeliggøres, at der i redegørelsen er vist, hvor høje de respektive bygninger kan blive, mens der på bilag 7 er vist maksimale koter ift. kote 0,0 (havets overflade).
- Der tilføjes skyggediagrammer ift. dagsinstitutionerne vest for lokalplanområdet og tekst om skyggepåvirkning revideres ift. reviderede skyggediagrammer ud fra reducerede højder.
- 'Park' ændres til 'grønt område' alle steder og det tidligere 'Statens Veterinære Seruminstitut' ændres til 'Statens Veterinære Serumlaboratorium'.
- Beskrivelsen af naboområdet og ny bebyggelse præciseres (omgivende i 5-5½ etage og delområde I fra 1-8 til 1-7 etager og delområde IV fra 1-5 til 1-4 etager). Afsnit og illustrationer om Støj revideres ift. reducerede projekter.
- Der indsættes en §13-redegørelse i afsnit om Miljørapporten\*.
- Forhold om servitut om vejadgang til børnehaven på matr. nr. 240b ændres, så det oplyses at nuværende servitut fortsat er gældende.
- I afsnit om Museumsloven suppleres med oplysninger fra museet.
- Afgrænsning mellem delområde III og V ændres, så hallens kælder kan indeholdes i delområde III.
- Kommuneplantillæg 10's redegørelse ændres, så det fremgår, at lokalplan 223 giver en byggemulighed på samlet 39.425 m<sup>2</sup> svarende til en bebyggelsesprocent under ét på 142 (145% når eksisterende høj kælder medregnes) og bebyggelse i op til 7 etager.

Der foreslås ikke ændringer til udbygningssaftalerne.

\*I forbindelse med den endelige vedtagelse af planer, der er omfattet af Lov om miljøvurdering af planer og programmer, skal der udarbejdes en sammenfattende redegørelse medfølgende punkter: 1) hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet, 2) hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning, 3) hvorfor den godkendte eller vedtagne plan eller det godkendte eller vedtagne program er valgt på

baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet, og 4) hvordan myndigheden vil overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet af planen eller programmet. Der er udarbejdet en sådan redegørelse (se bilag 6).

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

By-, Kultur- og Miljørådet vurderer, at lokalplanen med tilhørende kommuneplantillæg kan danne rammen for at omdanne området fra et lukket forskningsmiljø til en grøn og levende bycampus i overensstemmelse med den vedtagne vision for området. Blandingen af ungdoms-, ”Young Professionals-” og familieboliger, café, mindre erhverv og butikker, ny idrætshal, ny Prins Henriks Skole samlet om et centralt placeret grønt område vurderes at skabe et attraktivt tilskud til området med et godt sted at bo, studere, dyrke idræt og bevægelse samt at opholde sig. Ligeledes skal det blive et område, som naturligt inviterer både lokalsamfundet og byen indenfor og skaber nye muligheder for ophold og aktivitet langs Den Grønne Sti.

Forvaltningen vurderer, at der med de foreslåede ændringer sikres en endnu bedre skala og bebyggelsesomfang end i det lokalplanforslag, der har været i høring. Det vurderes at ændringerne i vidt omfang imødekommer de høringssvar der nævnte højder, tætheder, skyggevirkninger mv og at byggeriet fortsat indpasses i byområdet på en måde, der sikrer plads til de nye bebyggelser og funktioner, samtidigt med at der skabes gode, store som små, grønne- og urbane byrum. Det vurderes, at forslag til ændringer i parkeringsnorm giver en bedre balance i hensigtsmæssig antal af parkeringspladser ift. funktioner og en understøttelse i brugen af den lette tilgængelighed for offentlige transport eller at gå/cykle.

## Økonomi

Det forudsættes, at stræderne, det grønne område og idrætshallen bliver kommunalt ejede, samt at kommunen overtager anlæg jf. udbygningsaftaler, idet vilkårene for grundkøb og –salg forelægges i særskilt sag. Der skal indgås en driftsaftale med Københavns Kommune om mindre areal ud mod Åboulevard. Der vil således blive afledt drift for svingbane på Bülowsvej, afsætningsperron på Rolighedsvej, veje/stræderne, parken og arealet ud mod Åboulevard. Vedrørende idrætshallen henvises til sag herom behandlet på udvalgets møde den 12. august 2019.

Der skal afsættes driftsmidler til de arealer, der skal driftes og vedligeholdes af kommunen. Beløbet til renhold af vej/strædearealer, herunder skilte, afmærkning og tømning af affaldskurve vil årligt beløbe sig til ca. 175.000 kr. inkl. vinterbekæmpelse. Drift af parkarealerne vil årligt beløbe sig til ca. 225.000 kr. Der skal derfor i alt afsættes 400.000 kr. til årlig drift af arealerne. Driftsmidlerne til stræder m.v. skal anvendes forventeligt fra år 2023 og fra 2025 for grønt område. Driftsudgifter vil efter lokalplanens endelige vedtagelse søges indarbejdet i de relevante budgetter.

Drift af svingbane og afsætningsperron samt drift af areal ud mod Åboulevard kan afholdes indenfor ovennævnte beløb.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og miljøudvalget, m, k

## Bilag

Referat fra Borgermøde ifm LP 223

Bilag 2 Høringssvar - Rolighedsvej Bycampus - åben

Bilag 3 Høringsnotat - åben

Bilag 4 Endelig lokalplan 223

KP-tillæg 10

Bilag 6 §13-redegørelse

Endelig udbygningsaftale Bülowsvej inkl. bilag

Endelig udbygningsaftale Rolighedsvej inkl. bilag

# Punkt 149: Niels Ebbesens Vej 27-29, Ombygning og nybyggeri

02.34.02-P19-637-19

## Resume

By- og miljøudvalget besluttede den 25. november 2019, at der kan arbejdes videre med projekt for ny boligbebyggelse på Niels Ebbesens Vej 29. By-, kultur- og miljøområdet har modtaget revideret projektmateriale for byggeriet ligesom der er opsat mock-up på stedet.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Fasael Rehman) vedtog, at der gives tilladelse til opførelse af boligbebyggelse med 7 boliger på Niels Ebbesens Vej 29, idet materialer og farver skal være som vist på den opsatte mock-up med den tilføjelse, at farven på vinduer skal udføres en tone lysere.

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

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at der gives tilladelse til opførelse af boligbebyggelse med 7 boliger på Niels Ebbesens Vej 29, idet materialer og farver skal være som vist på den opsatte mock-up med den tilføjelse, at farven på vinduer skal udføres en tone lysere.

## Sagsfremstilling

Et flertal i by- og miljøudvalget besluttede den 25. november 2019, at der kunne arbejdes videre med et projekt for opførelse af bebyggelse med 7 boliger på Niels Ebbesens Vej 29, idet det endelige projekt inklusiv rendering og mock-up skal forelægges udvalget.

Ansøger har revideret projektmaterialet og opsat mock-up på stedet. Mock-up'en viser et relevant udsnit af facaden. By-, kultur- og miljøforvaltningen har besigtiget mock-up'en og vurderer, at materialer og farver kan godkendes med den tilføjelse, at farven på vinduerne skal udføres en tone lysere end vist.

Forvaltningen vurderer, at der er valgt materialer af god kvalitet, og den ansøgte beboelsesbygning vil indpasse sig fint i området.

Byggeriet består af en beboelsesbygning med 7 boliger. Bygningen på 870 m<sup>2</sup> opføres i 4 etager med altaner og privattagterrace. Der etableres forhaver mod Niels Ebbesens Vej.

Forvaltningen vurderer, at det ansøgte projekt indpasser sig fint i området, der er karakteriseret ved mange mindre enkeltstående etageejendomme, som har facade og vinduer til alle sider. Den ny beboelsesbygning på Niels Ebbesens Vej 29, bygger videre på områdets karakter og formidler overgangen fra hovedstrøget på H.C. Ørstedes Vej til det bagvedliggende bykvarter. Med projektet etableres tidssvarende boliger, som opfylder gældende krav til tilgængelighed.

Referat fra by- og miljøudvalgets møde den 25. november 2019 er vedlagt som bilag.

## Økonomi

Nej

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og miljøudvalget

## Bilag

Revideret projekt NE 29 2020-03-05

Dagsordenspunkt 25-11-2019

Billeder af mock-up

# Punkt 150: Tidsplan for bevarende lokalplan i Byplanvedtægt 31-området

01.00.00-P00-5-20

## Resume

By- og miljøudvalget godkendte den 9. marts 2020, at området inden for Byplanvedtægt 31 samt lignende omkringliggende områder skal prioriteres i arbejdet med bevarende lokalplaner.

By- og miljøudvalget bad forvaltningen om at vende tilbage med en tidsplan for arbejdet, hvilket med denne sag forelægges udvalget.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog tidsplan for arbejdet med bevarende lokalplan for Byplanvedtægt 31-området til efterretning.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

at tidsplan for arbejdet med bevarende lokalplan for Byplanvedtægt 31-området tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget godkendte den 9. marts 2020, at området inden for Byplanvedtægt 31 samt lignende omkringliggende områder skal prioriteres i arbejdet med bevarende lokalplaner. Indstillingen havde baggrund i, at forvaltningen oplever et stigende pres på området omfattet af Byplanvedtægt 31 i form af byggeønsker om omdannelser fra erhverv til boliger, herunder ønsker om nybyggeri/fortætning.

Et nyt plangrundlag vil både omfatte en revideret kommuneplanramme, som vil indgå i den kommende kommuneplanrevision, samt en bevarende lokalplan, der sikrer, at det eksisterende bymiljø med en blanding af boliger og småerhverv samt bygningernes bevaringsværdier bliver bevaret.

Plangrundlaget skal sikre

- Arkitekturpolitikens fokus på en nænsom udvikling af byen, herunder med fokus på en blandet by, hvor særligt erhvervsbygninger, der understøtter iværksættermiljøer, bevares.
- Arkitekturpolitikens fokus på, at ny arkitektur og ændringer af eksisterende bebyggelse supplerer den eksisterende bebyggelse i respekt for det oprindelige formsprog, den oprindelige ide og tilfører byen nye værdier, som bidrager med forøget bykvalitet.
- Kommuneplanens boligtilvækstprincipper om, at små og mellemstore erhverv som udgangspunkt fastholdes.

Tidsplanen, der fremgår på side 3 i bilag 1, indeholder en første og anden fase. Den første fase indeholder analyser med henblik på et forslag til revideret kommuneplanramme for området i forbindelse med den kommende kommuneplanrevision. Den endelige kommuneplan forventes færdig medio 2021.

Anden fase, der forløber fra efteråret 2020 til medio 2022, indeholder tilvejebringelse af lokalplan, herunder analyser, inddragelse, startredegørelse og lokalplanudarbejdelse. Det nærmere indhold af projektets faser er overordnet beskrevet side 2 og 3 i bilag 1. Tidsplanen er med forbehold for politisk behandling, tilgængelige ressourcer samt input fra borgerinddragelse.

By-, kultur- og miljøområdet vurderer

at tidsplanen er realistisk ud fra det nuværende opgaveomfang, men at der kan ske ændringer, såfremt omfanget af projektlokalplaner ændrer sig. Ligeledes kan den nødvendige tid til borgerdialog være svær at estimere, da der ikke fuldt ud kan trækkes på erfaringer fra f.eks. Lokalplan 193 Bevarende lokalplan for Fuglebakkekvarteret. I arbejdet med den lokalplan kunne der trækkes på få, velorganiserede grundejerforeninger i en meget homogen bebyggelse. I området for Byplanvedtægt 31 er der både organisatorisk og arkitektonisk langt større diversitet, hvilket gør processen svær at forudsige.

## Økonomi

Nej

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og Miljøudvalget

# **Bilag**

Projektbeskrivelse med tidsplan

# Punkt 151: Henrik Ibsens Vej 51, etablering af altaner mod gade

02.34.00-P19-96-18

## Resume

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en ansøgning om opsætning af 4 altaner mod gade på hjørnet af Henrik Ibsens Vej 51 og Vesterbrogade 166. Ejendommen er bevaringsværdig med bevaringsværdi 4 og omfattet af bevarende lokalplan 105, hvori ejendommen er udpeget som bevaringsværdig. Sagen forelægges by- og miljøudvalget, idet ejendommen er beliggende på et hovedstrøg udpeget i kommuneplan 2017 og omfattet af bevaringsbestemmelser.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at der gives dispensation fra lokalplanens bevarende bestemmelser til at opsætte 4 altaner mod gade.

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Fasael Rehman, Gunvor Wibroe, Ruben Kidde, Balder Mørk Andersen) vedtog at give dispensation.

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

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at der gives dispensation fra lokalplanens bevarende bestemmelser til at opsætte 4 altaner mod gade

## Sagsfremstilling

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en ansøgning til opsætning af altaner på ejendommen beliggende på hjørnet af Henrik Ibsens Vej 49-51 og Vesterbrogade 166. Der er ansøgt om 4 altaner mod gade og 18 altaner og 2 franske altaner mod gård. Denne indstilling omhandler kun altanerne mod gaden, idet altanerne mod gården ikke er synlige fra hovedstrøget (Vesterbrogade).

### Ejendommen

Ejendommen er opført i år 1892 i historicistisk stil, som var en udbredt stilart fra ca. 1850 til 1910. Denne stilart karakteriseres ved, at tidligere tiders arkitektoniske stilarter blandes. På ejendommens gadefacade ses de oprindelige bygningsmæssige detaljer bevaret. Eksempler herpå er gesimsbånd ved 1. og 4. sal og en markant murkrone som øverste afslutning af facaden. Omkring vinduerne er der på hver etage forskellig udsmykning, som er mest markant ved vinduerne på 1. sal. De oprindelige opdelinger af vinduer med 2-fags dannebrogsvinduer og 3-fags Frederiksberg vinduer ses ligeledes bevaret - omend vinduerne ikke er de oprindelige vinduer.

### Ansøgningen

Der søges om 4 altaner på ejendommens skrå hjørne mod gaden. Altanerne udføres med betonbund med profil og udsparinger samt med sortmalet værn. Altanerne er 2,48 meter i bredden og 1 meter i dybden. For at bevare mest muligt af ejendommens udsmykning udføres altanerne på 2. og 3. sal med et trin op fra lejlighederne, således at altanbunden løftes, hvilket muliggør, at de underliggende vinduers udsmykning kan bevares.

Dørpartierne bliver opdelt i 3 fag i tråd med de eksisterende vinduer på hjørnet og udføres med fyldninger i de yderste partier, for at referere til de eksisterende vinduers proportioner.

Hensynet til at bevare udsmykningen omkring de nye dørpartier betyder, at de 4 dørpartier ikke får samme højde, idet altanerne på 2. og 3. sal, som nævnt, udføres med et trin op. Dørene bliver således en smule lavere end dørene på 1. og 4. sal.

Altanernes udformning er resultatet af by-, kultur-, og miljørådets dialog med ansøger om projektets udformning, som nu er i overensstemmelse med kommunens retningslinier om altaner.

### Naboorientering

Ansøgningen har været i naboorientering hos de nærmeste ejendomme og hos interesseorganisationen Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksberg (FBLF). By-, kultur- og miljøområdet modtog 2 høringssvar. Et svar fra FBLF som er imod, at der gives tilladelse til etablering af altaner, idet de mener altanerne vil ødelægge ornamentikken om de berørte vinduer og gesimsbåndene på 1. og 4. sal. Den anden indsigelse udtrykker bekymring over støj fra brugerne af altanerne og i forbindelse med etableringen af dem. Denne indsigelse udtrykker også en skepsis overfor opsætning af altaner i Frederiksberg generelt.

By- kultur- og miljørådets kommentarer til naboorienteringssvarene

De fire altaners placering på det skrå hjørne er udført med størst mulig hensyntagen til at bevare bygningens arkitektur og

ornamentik. Altanen på 1. sal placeres i gesimsbåndet og udføres med et profil, der udspringer fra den eksisterende gesims, således at altanen indordner sig bygningens arkitektur. Altanerne på 2. og 3. sal udføres med et trin op, hvilket medfører ornamentikken over vinduerne på 1. og 2. sal bevares i deres eksisterende udformning. Altanen på 4. sal kan opsættes niveaufrit, hvor ornamentikken over vinduet på 3. sal bevares. Det er således kun brystning og pudset sålbænk, der fjernes, hvor der opsættes altaner.

Hvad angår støj forårsaget af personadfærd er dette ikke et område, der reguleres af lovgivningen by-, kultur- og miljøområdet påser, hvorfor det ikke kan indgå i sagsbehandlingen.

Hvad angår byggestøj præciseres i byggetilladelsen, at miljølovgivningen, herunder lovgivning om bygge- og anlægsstøj, skal overholdes. Generelle overvejelser om altaner i byen kan ikke indgå i sagsbehandlingen, da sagen omhandler et konkret projekt.

#### Partshøring

Der er ikke udført partshøring, idet by-, kultur-, og miljøområdet finder, at der med det ansøgte ikke kan opstå indbliksgener, grundet afstand til naboejendomme, ligesom lysforhold vurderes at være tilfredsstillende.

#### Regelgrundlag

Ejendommen er omfattet af lokalplan 105, som fastlægger i afsnit 6.1, at der til udvendige bygningssider samt tagflader ikke må anvendes materialer, som efter kommunalbestyrelsens skøn virker skæmmende og som medfører generende reflekser. Bygningernes materialer, udformning, farver og øvrige ydre fremtræden skal være samstemmende med omgivelserne og områdets karakter, og skal godkendes af kommunalbestyrelsen.

Ansøgningen om altaner kræver dispensation fra lokalplanen. Dispensationen forudsætter, at der forinden er udført naboorientering efter planlovens § 19.

Ansøgningen er vurderet på baggrund af Frederiksberg Kommunes retningslinier om nye altaner på eksisterende etageejendomme "Din nye altan - fra ide til ibrugtagning" med tillæg.

#### By-, kultur- og miljøområdets vurdering

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at projektet er tilpasset bygningens arkitektur og i øvrigt er i overensstemmelse med gældende retningslinier for altaner.

Det vurderes, at altanerne med deres betonbunde, med tilpassede profiler og udsparinger, det enkle sortmalede værn samt de valgte dørpartier samlet set visuelt understøtter bygningen og løfter kvaliteten af altanprojektet til et højt niveau, der er tilpasset ejendommens historicistiske velbevarede arkitektur. Det ansøgte projekt og de valgte løsninger vurderes at kompensere for de få bygningsmæssige detaljer, der må fjernes for at muliggøre altanerne.

Det er by-, kultur-, og miljøområdet vurdering, at der kan meddeles dispensation fra lokalplanens bestemmelser til de ansøgte altaner mod gade.

### Økonomi

Ingen

### Borgmesterpåtegning

Nej

### Behandling

By- og miljøudvalget

### Bilag

Eksisterende gesimsbånd og altanprofil 1. sal.pdf

Visualisering.pdf

opstalt 1\_50.pdf

naboorienteringssvar

ansøgers kommentar til indsigelser

altaner fra 1. til 4. sal tegnet i målestok 1\_20

opstalt fra syd og vest 1\_100

Indsigelseskema Henrik Ibsens Vej .pdf

# Punkt 152: Endelig vedtagelse af Lokalplan 229 for Lindevangshave ved Peter Bangs Vej med tilhørende Kommuneplantillæg 15

01.02.05-P16-4-20

## Resume

Forslaget til Lokalplan 229 for Lindevangshave ved Peter Bangs Vej med tilhørende Kommuneplantillæg 15 har været i offentlig høring, og der er indkommet hørings svar, som har givet anledning til ændringsforslag til planerne. By- og miljøudvalget skal tage stilling til, om planerne skal vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at Lokalplan 229 for Lindevangshave ved Peter Bangs Vej med tilhørende Kommuneplantillæg 15 vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller til by- og miljøudvalget, at Lokalplan 229 for Lindevangshave ved Peter Bangs Vej med tilhørende Kommuneplantillæg 15 vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

By-, kultur og miljøområdet indstillet til bolig- og ejendomsudvalget, at sagen tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 24. februar 2020 at offentliggøre forslag til Lokalplan 229 med tilhørende kommuneplantillæg 12 i en periode på otte uger, at afholde åbent-hus-arrangement og ikke udarbejde en miljøvurdering.

Baggrunden for lokalplanforslaget er, at kommunalbestyrelsen den 14. maj 2018 besluttede, at By-, Kultur- og Miljøområdet skulle gå i dialog med AAB om et boligprojekt i Lindevangshave, der blev udvalgt som det ene af tre projekter i konkurrencen om 100 nye almene boliger. Boligerne etableres som tagboliger i et nyt mansardtag. Samtidig med etableringen af tagboligerne gennemføres en minihelhedsplan i den eksisterende afdeling, som vedrører etablering af elevatorer i eksisterende bagtrapperum med stop på samtlige etager, brandsikring af hovedtrappen, istandsættelse af kældre samt etablering af nye depotrum og flugtveje.

Lokalplanen har til formål at muliggøre udskiftning af tag og opførelse af tagboliger i den bevaringsværdige bygning Lindevangshave. For de nye tagboliger fastsættes højde, udtryk og materialer. I gårdrummet, som er grønt og velfungerende og blev omlagt i 2013, sker der ingen væsentlig ændringer.

Kommuneplantillægget fastholder områdets anvendelse til etageboligbebyggelse, men giver mulighed for bebyggelse i op til syv etager med en bebyggelsesprocent på maksimalt 285 procent.

## Høring

Planforslagene har været i offentlig høring i perioden den 4. marts 2020 til den 29. april 2020. På grund af den kommunale nedlukning i perioden blev åbent-hus-arrangementet den 26. marts ikke afholdt som oprindeligt planlagt. Arrangementet er ikke lovpligtigt. I høringsportalen er arrangementet derfor blevet aflyst og erstattet med beskeden om, at opklarende spørgsmål til planforslagene kan stilles til By, Byggeri og Ejendomme inden høringsfristens udløb. Forvaltningen har i høringsperioden besvaret spørgsmål fra borgere, foreninger og råd om planforslagene.

## Høringssvar

By-, kultur- og miljøområdet har i høringsperioden modtaget 20 høringssvar. Høringssvarene kommer fra beboere i ejendommen, naboer samt fra foreninger og råd. De fleste vedrører boligpolitiske emner som befolkningsprognose, boligtilvækst, boligstørrelser og huslejeniveau, men også parkering, trafik, trafikstøj, opholdsarealer og arkitektur er gennemgående emner. Overordnet er høringssvarene præget af den nye verdenssituation med corona-virus, og der udtrykkes bekymring for det ekstra pres, som nye beboere og biler vil genere i området og i kommunen generelt (som i forvejen er tæt befolket).

Alle høringssvar kan ses i bilag 1. Høringssvarene er resumeret og vurderet i bilag 2.

Vurdering af høringssvar

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at Lindevangshave er meget egnet til opførelse af nye tagboliger. Udskiftning af tag og etablering af tagboliger sker med respekt for den bevaringsværdige bygning og kulturmiljøet. Tagboligerne indrettes inden for eksisterende bygningshøjde, og tagformen modsvarer de omkringliggende tage. FBLF (Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksberg) vurderer således også i deres høringssvar, at skitseprojektet markerer noget nyt samtidig med, at det passer fint til de omkringliggende mansardtage.

Mange høringssvar efterlyser svar på, hvem boligerne er tiltænkt, og hvor mange boliger Frederiksberg planlægger i fremtiden. Tagboligprojektet i Lindevangshave (AAB's afdeling 11) er udvalgt som det ene af tre projekter i konkurrencen om etablering af 100 nye almene familieboliger, der blev igangsat af kommunalbestyrelsen i 2017. Konkurrencen om at opføre 100 nye almene familieboliger indgik i Rammeaftalen 2016 - 2019 om fleksibel udlejning og kommunal anvisning, der blev indgået med de almene boligorganisationer. I den forbindelse blev det aftalt med BL og de almene boligorganisationer på Frederiksberg, at de nye boliger skulle være familieboliger. AAB understreger således i deres projektbeskrivelse, at det er et udtalt ønske, at der skal være flere større lejligheder til familier på Frederiksberg.

Det nævnes i flere høringssvar, at befolkningsprognosen 2020-2030 beskriver en tilvækst af særligt ældre borgere, som ofte har behov for en lille bolig, og at det derfor ikke virker hensigtsmæssigt med nye store familieboliger. Kommende byudviklingsprojekter vil naturligvis skulle forholde sig til befolkningsprognosen og det konkrete boligbehov. I tilfældet med Lindevangshave har fokus dog været på at opføre almene familieboliger. Desuden er det væsentligt, at projektet giver elevatoradgang til de 204 eksisterende boliger.

Flere efterlyser en mindre boligstørrelse og spørger til fremtidens boligbehov, herunder boligstørrelser og huslejeniveau. Boliger skal ifølge kommuneplanen normalt have en gennemsnitsstørrelse på minimum 100 m<sup>2</sup>, men kan nedsættes ved indretning af boliger i en eksisterende ejendom. De nye tagboliger er fra to værelser på 64 m<sup>2</sup> til fem værelser på 105 m<sup>2</sup> og har et gennemsnitligt areal på 91,4 m<sup>2</sup>, som altså er under det normale krav til familieboliger.

Hvad angår huslejeniveau, fremgår boligafgiften af driftsbudgettet til 1.150,84 kr./m<sup>2</sup> pr. år. De nye tagboliger udlejes af AAB i henhold til AAB's udlejningsregler med fortrinsret for beboere, der allerede bor i afdelingen og er på intern venteliste, og dernæst personer, der bor i boligforeningen AAB. Der er ikke aftalt særlig fortrinsret for frederiksbergborgere til de nye boliger.

Nogle høringssvar er bekymrede for stigende trafik i området og spørger til, hvor bilerne skal holde. Da boligafdelingen ikke har mulighed for at anlægge parkeringspladser i det lukkede gårdrum, forudsætter en realisering af projektet, at der dispenseres fra parkeringskravet imod en indbetaling til kommunens parkeringsfond. De nye boliger vil naturligvis generere ny trafik i området, men samlet vurderes de ikke at give anledning til væsentlige ændringer i trafikmønsteret omkring Lindevangshave.

Hvad angår trafikstøj viser beregninger for projektet, at de vejledende støjgrænser for trafikstøj på 58 dB er overskredet med op til 1-6 dB, særligt ud mod Peter Bangs Vej og Dalgas Boulevard. Der er for de nye boliger derfor optaget støjbeskyttende bestemmelser i lokalplanen. De primære opholdsarealer beliggende i gården er allerede i dag velbeskyttet mod støj.

Der spørges til størrelsen på opholdsarealer og om de er velegnet til familier. Kommuneplanen fastlægger, at krav til opholdsarealer for tagboliger skal løses tilfredsstillende. I tilknytning til tagboligerne etableres 460 m<sup>2</sup> nyt opholdsareal i form af altaner på mellem 4 m<sup>2</sup> og 15 m<sup>2</sup>. Bebyggelsen har derudover et velindrettet gårdrum, hvor der er gode muligheder for ophold også til familier. Gårdrummet blev omlagt i 2013, hvor der blev opsat skure til cykler og barnevogne.

Tagboligprojektet omfatter også etablering af et indendørs fællesrum. Tanken har oprindeligt været at etablere fællesrummet (ca. 155 m<sup>2</sup>) i taget, men i detaljeringen af projektet har det vist sig mere hensigtsmæssigt med et fællesrum i stueplan med udgang til gårdrummet. Lokalplanforslaget muliggør, at fællesrummet også kan etableres i stueplan i forbindelse med en ny portåbning mod Peter Bangs Vej. Vælges denne løsning vil det betyde, at arealet i taget kan omdannes til 2 ekstra boliger.

Flere høringssvar mener, at lokalplanforslaget ikke er i tråd med kommuneplanens bebyggelsesprocenter og frederiksbergstrategien, og at området er presset. Der er stor fokus i både Kommuneplan 2017 og Frederiksbergstrategi 2020 på at bevare og styrke byens grønne særkende. Samtidig er det også politisk vedtaget at arbejde for en blandet by, hvor variation og balance i boligtyper og ejerformer sikrer, at der er boliger, som alle har råd til. I det konkrete projekt er der tale om almene tagboliger i en allerede eksisterende ejendom. Det vil sige, at selvom bebyggelsesprocenten hæves, vil der ikke komme ny bebyggelse på terræn, da alle nye etagemeter placeres i taget.

Endelig er der et høringssvar, der vedrører den mere konkrete udformning af mansardtaget og bygningens højde. Her har FBLF en række ændringsforslag til selve taget, hvor de fremfører, at det foreslåede mansardtag kan blive en gevinst for bygningen, hvis indeliggende kviste og frontkviste tilpasses den tunge bygningskrop. Foreningen foreslår herunder at reducere antallet af indeliggende kviste, ændre udformningen af frontkvistene samt placere ovenlysvinduerne i en mere regelmæssig rytme. Forvaltningen har vurderet ændringsforslagene sammen med byggeriets arkitekter og mener fortsat, at frontkviste, indeliggende kviste og ovenlysvinduer er tilpasset bygningskroppen og følger den rytme, som kan aflæses i facaden. Forvaltningen foreslår på den baggrund ingen ændringer i tagets udformning. Med hensyn til bygningens højde udformes tagboligerne så vidt muligt inden for eksisterende bygningshøjde, idet lokalplanen sikrer, at det nye tag kan opføres med hele tagsten.

FBLF foreslår videre, at udformningen af en eventuel ny port mod Peter Bangs Vej og medfølgende facadeændring omkring porten bør have samme proportioner som eksisterende port og butiksvinduer. Forvaltningen er enig i, at det eksisterende portmotiv fra Dalgas Boulevard kan følges ved en ny port mod Peter Bangs Vej, men at udformningen må bero på et konkret projekt. Med hensyn til vinduer i stueplan er proportioner på nogle af facadens butiksvinduer i dag ikke originale. Butiksvinduer omkring den nye port, som skitseret i lokalplanforslaget, følger således det oprindelige vinduesformat og placering, og i takt med at vinduer i stueplan udskiftes, bør det være det, der følges. Det skal hertil tilføjes, at der ikke foreligger et konkret projekt for den nye port, men lokalplanforslaget muliggør, at en sådan kan realiseres. Selve porten og medfølgende facadeændring og vinduesparti omkring porten skal godkendes af Frederiksberg Kommune, da hele bygningen er omfattet af en bevaringsbestemmelse i lokalplanen. Det samme gælder for udskiftning af vinduer. Det er rigtigt, som FBLF nævner, at bygningens eksisterende vinduer er metalvinduer, som bør ændres ved en udskiftning.

Ændringer til lokalplanen og kommuneplantillægget

Som følge af høringssvarene er der følgende forslag til ændring i lokalplanen:

- En ny port mod Peter Bangs Vej kan i udtryk følge portmotivet fra den eksisterende port mod Dalgas Boulevard.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at taget på den bevaringsværdige bygning Lindevangshave er velegnet til indretning af nye tagboliger. Høringen har vist positiv opbakning til en udskiftning af taget.

En stor del af høringssvarene vedrører nogle mere overordnede boligpolitiske emner, som vil indgå i drøftelserne om den kommende boligpolitik og den kommende Kommuneplan 2021. I det konkrete boligprojekt for Lindevangshave har fokus været på at indrette familieboliger i taget, og projektet er tegnet med dette for øje. AAB har i konkurrenceforslaget gjort rede for, at der er et internt behov for familieboliger i afdelingen. Det vurderes således, at høringssvarene ikke giver anledning til store ændringer i planforslagene ud over, at der i lokalplanen tilføjes, at en ny port mod Peter Bangs Vej kan følge portmotivet fra Dalgas Boulevard.

Det er fortsat forvaltningens samlede vurdering, at bygningen med det nye mansardtag får et udtryk, der svarer til byggestilen på opførelsestidspunktet og området i øvrigt.

## Økonomi

Når der foreligger en godkendt lokalplan, vil AAB sende en ansøgning om skema A tilsagn til byggeriet, der opføres som alment støttet nybyggeri i henhold til almenboligloven. Anskaffelsessummen for de 44 nye tagboliger med et bruttoetageareal på ca. 4.500 m<sup>2</sup>, vil udgøre ca. 113,13 mio. kr., hvis der tages udgangspunkt i rammebeløbet for 2020, som er 25.140 kr. inkl. energitillæg. Grundkapitalindskuddet vil udgøre 10 procent heraf - svarende til ca. 11,3 mio. kr., Dette er en stigning på ca. 0,7 mio. kr. i forhold til det tidligere anslåede beløb, og denne ændring skyldes øget areal samt tilpasning i forhold til 2020 rammebeløbet. Beløbet afholdes af den afsatte ramme på 24,5 mio. kr., der blev afsat til 100 almene boliger i 2016.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og miljøudvalget, bolig- og ejendomsudvalget, M, K

## Historik

Indstilling 8. juni 2020, pkt. 44:

By-, kultur- og miljøområdet indstiller til by- og miljøudvalget, at Lokalplan 229 for Lindevangshave ved Peter Bangs Vej med tilhørende Kommuneplantillæg 15 vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

By-, kultur og miljøområdet indstillet til bolig- og ejendomsudvalget, at sagen tages til efterretning.

Bolig- og Ejendomsudvalget 2018-21, 8. juni 2020, pkt. 44:

Bolig- og Ejendomsudvalget tog sagen til efterretning.

## **Bilag**

BILAG 04\_Kommuneplantillæg 15

BILAG 03\_Lokalplan 229

BILAG 01\_Høringssvar\_20 svar\_åben

BILAG 02\_Høringsnotat\_åben

# Punkt 153: Pladsen bag Rådhuset – borgerdialog og midlertidige aktiviteter over sommeren 2020

01.00.05-P20-1-20

## Resume

På baggrund af by- og miljøudvalgets beslutning den 18. maj 2020 om afholdelse af borgerdialog og midlertidige aktiviteter, fremlægges til orientering oplæg til midlertidige aktiviteter, samt midlertidig inddragelse af bilparkeringspladser i 5 uger over sommeren til godkendelse. Dette vil muliggøre at en byrumsudstilling og midlertidige aktiviteter kan etableres, og at borgerdialogen kan gennemføres som planlagt.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at godkende en midlertidig inddragelse af parkeringspladser på pladsen bag rådhuset fra uge 26 til og med uge 31, som vil muliggøre den planlagte borgerdialog med afholdelse af midlertidige aktiviteter og opstilling af en byrumsudstilling i perioden,
2. at udvalget tager orienteringen om de midlertidige aktiviteter til efterretning.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at udvalget godkender midlertidig inddragelse af parkeringspladser på pladsen bag rådhuset fra uge 26 til og med uge 30, som vil muliggøre den planlagte borgerdialog med afholdelse af midlertidige aktiviteter og opstilling af en byrumsudstilling i perioden
2. at udvalget tager orienteringen om de midlertidige aktiviteter til efterretning.

## Sagsfremstilling

Der er i budget 2020 afsat midler til at få ideer og indhente inspiration til et kommende projekt for pladsen bag rådhuset ved at gennemføre en borgerdialogproces, samt afsat midler til at lave midlertidige aktiviteter i henholdsvis 2020 og 2021. Rammesætning og forudsætninger for udvikling af pladsen blev besluttet den 9. marts 2020 af by- og miljøudvalget. Materialet, som danner baggrund for borgerdialog, blev sammen med en skitsering af opstilling af en byrumsudstilling og afholdelse af midlertidige aktiviteter på pladsen bag rådhuset henover sommeren godkendt af by- og miljøudvalget den 18. maj 2020.

Borgerhøringen skal belyse hvad borgerne ønsker sig af det mulige byrum, samt give bud på midlertidige aktiviteter, der kan etableres på pladsen bag rådhuset i 2021. De midlertidige aktiviteter og events vil blive afholdt af erhverv og foreninger, og skal bidrage til at anskueliggøre, hvorledes parkeringspladsen kan transformeres til et aktivt byrum. Tidsplanen for borgerdialogen og afholdelse af midlertidige aktiviteter forudsætter, at disse skal udføres i juli 2020, således at resultatet kan præsenteres for by- og miljøudvalget den 10. august inden budget 2021 forhandlingerne. Afrapporteringen fra borgerhøringen vil være supplerende grundlag for diskussionen om, hvorledes pladsen ønskes udviklet, og hvorvidt en optionsaftale med CASA A/S om etablering af en parkeringskælder skal kaldes inden denne udløber til september 2021.

Skitseprogram for borgerdialog, byrumsudstilling og midlertidige aktiviteter

Byrumsudstillingen forudsættes opsat som beskrevet i sagsfremstilling fra by- og miljøudvalgets møde den 18. maj. Som beskrevet i denne sag vil borgerdialogen gennemføres, så aktiviteter forbundet med denne og byrumsudstillingen, koordineres og placeres sammen med de midlertidige aktiviteter og events, der også vil foregå på pladsen.

De midlertidige aktiviteter og events vil blive afholdt af erhverv og foreninger, og vil bidrage til at anskueliggøre, hvorledes pladsen bag rådhuset kan blive et aktivt byrum. Der er en igangværende dialog med foreninger og kulturelle aktører om de præcise aktiviteter, der kan foregå.

Det tiltænkes, at området til midlertidige aktiviteter og byrumsudstillingen overordnet inddeles i 4 ”aktivitetszoner”, herunder 1 zone til byrumsudstilling, 1 zone til afslapning, 1 zone til uorganiseret sport og 1 zone til pop-up events.

Der planlægges ud fra, at der skal være ”aktiviteter” over hele ugen, da perioden ligger midt i sommerferien. Det vurderes, blandt andet på grund af COVID-19, at der er et behov for udendørs lokaliteter, hvor foreninger og aktører kan lave ”organiserede aktiviteter”, samt at der er efterspørgsel på udendørs områder, hvor uorganiserede rekreative aktiviteter kan finde sted.

Der udarbejdes en opstillingsplan for byrumsudstillingen og et designkoncept og zoneplan/opstillingsplan for de tiltænkte midlertidige aktiviteter. Den samlede opstillingsplan skal sikre flow igennem området, gode opstillings muligheder for sportsbaner og andre aktiviteter, en god/praktisk placering og orientering af aktivitetszoner, samt sikre at en behørig afstand kan opretholdes jævnfør de givne retningslinjer for håndtering af COVID-19.

Den indledende skitsering af zoneinddeling og opsætningsplan er vedlagt som bilag.

Areal og tidsplan for byrumsudstilling og midlertidige aktiviteter

Området, som foreslås inddraget til byrumsudstilling og midlertidige aktiviteter er forudsat placeret på den sydlige side af

Frederiksberg Bredegade, således at de tiltænke midlertidige aktiviteter ikke vil forstyrre eller forhindre afholdelse af loppetorvet, hvis dette fastholdes. Loppetorvet afholdes på hele parkeringsarealet nord for Frederiksberg Bredegade. Det anbefalede areal for afholdelse af midlertidige aktiviteter er placeret mod Møstings Hus og søen, i hjørnet mod 4. maj kollegiet. Den anbefalede størrelse, som vil muliggøre mange forskellige aktiviteter, omfatter et areal på ca. 1.700 m<sup>2</sup>. Dette arealet vurderes at være af en tilstrækkelig størrelse (længde og bredde), så der kan etableres for eksempel beachvolley baner og andre midlertidige aktiviteter, og vil sikre, at en behørig afstand kan opretholdes imellem besøgende og til de parkeringspladser som fortsat vil være placeret øst for aktivitetsområdet.

Byrumsudstillingen og de midlertidige aktiviteter forudsættes etableret i uge 26 (22.-28. juni), og at byrumsudstillingen og aktiviteter afholdes i 4 uger fra uge 27 til og med uge 30 (29. juni-2. august) inkl. afslutning af aktiviteter på pladsen, hvorefter arealet igen kan benyttes til parkering.

Det forudsættes ved brug af det skitserede areal, at der midlertidigt inddrages ca. 70 parkeringspladser, i en periode på 6 uger henover sommerferieperioden. Forvaltningen vurderer, at parkeringspladsen p.t. kun har en belægningsgrad på ca. 50% i dagtimerne grundet COVID-19, og normalt 25% belægning ind over sommeren.

Etablering af fire aktivitetszoner

#### 1) Zone for Byrumsudstilling

Denne zone har alle borgere og besøgende som målgruppe. Udstillingen udformes med plakater, der formidler dialogmaterialet. Den konkrete udstillingsplan er under udarbejdelse. Byrumsudstillingen forudsættes at være placeret synligt i gadebilledet, så flest mulige tiltrækkes til udstillingen og bidrager med input til borgerdialogen. Det tåntænkes, at der kan foregå pop-up events i forbindelse med borgerdialogen, og at der udvalgte dag er en projektleder til stede, som kan gå i dialog og vejlede besøgende omkring byrumsudstillingen.

#### 2) Zone til afslapning

Denne zone har alle borgere og besøgende som målgruppe. Området er tiltænkt at være i periferien af andre aktivitetszoner, og et sted hvor besøgende kan sætte sig og holde en pause, nyde sommervejret og det byliv, der vil opstå i området. Det undersøges, om forvaltning har overskydende byrumsinventar, såsom bænke og potter, som kan benyttes i perioden.

#### 3) Zone til sport og aktivitet

Denne zone har primært børn og unge som målgruppe. Der er bestilt en Pannabane (mini fodbold-bane), en basket kurv og et bordtennis, og det undersøges, om der kan opsættes en beachvolleybane eller andre former for egnede boldspil i denne "sports zone". Det skal undersøges, om idrætsforeninger ønsker at lave pop-up aktiviteter. Der vil være fokus på, at uorganiseret sport kan forekomme, så området kan tages i brug over hele ugen.

#### 4) Pop-up zone

Denne zone har alle borgere og besøgende som målgruppe. Der arbejdes for nuværende med et mad- og kulturtema, hvor det tåntænkes, at forskelle aktører kan lave aktiviteter henover sommeren.

Det undersøges, om der kan afholdes madmarked, madboder eller foodtrucks henover ugen og i weekenden, samt om kulturelle aktører har et ønske om og mulighed for at lave udendørs aktiviteter og events på pladsen. Det undersøges også om foreninger i kommunen, som ikke har haft mulighed for at afholde aktiviteter grundet coronavirus, måtte ønske at benytte pop-up zonen til at flytte disse aktiviteter udendørs.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

Forvaltningen vurderer, at det er nødvendigt midlertidigt at inddrage 70 parkeringspladser for at muliggøre, at der kan etableres et midlertidigt byrum, hvor der kan opstilles den tiltænke byrumsudstilling og laves de tiltænkte midlertidige aktiviteter.

Forvaltningen vurderer, at der grundet coronavirus og begrænsninger på rejser i sommerferieperioden vil være mulighed for, at lokale aktører kan komme på banen med aktiviteter lokalt, og at pladsen bag rådhuset kan bidrage til synliggørelse af det lokale forenings- og erhvervsliv.

Det vurderes endvidere, at den midlertidige inddragelse af 70 parkeringspladser i sommerferieperioden ikke vil have en stor negativ effekt på parkeringssituationen, da belægningsgraden vurderes lav i øjeblikket grundet coronavirus.

Forvaltningen vurderer, at der kun i situationer, hvor loppetorvet afholdes vil opstå et stort behov for parkering, som ikke vil kunne dækkes.

## Økonomi

Der er i budget 2020 afsat 0,5 mio. i 2020 og 0,5 mio. i 2021. Midlerne er afsat som driftsmidler.

Der er i forbindelse med udarbejdelse af materialet til borgerdialogen og udarbejdelse af opsætningsplan budgetteret med 550.000 kr. til opmåling af pladsen, skitseprojekt for optimering af parkeringspladser, samt udarbejdelse af materialet, videoanimationer, bistand til afholdelse af borgerdialog samt udarbejdelse af afrapportering. Der overføres 300.000 kr. fra budgettet i 2021, til etablering af de tiltænke midlertidige tiltag, til at understøtte udførelse af midlertidige aktiviteter samt understøttende projektledelse.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og miljøudvalget

## **Bilag**

200529\_Byrumsaktivering\_S+G

Plan\_1-200

# **Punkt 154: Forslag til lokalplan 224 for boliger og erhverv Værnedamsvej 13A og B samt Frederiksberg Allé 22 med tilhørende forslag til kommuneplantillæg nr. 11**

01.02.05-P16-5-19

## **Resume**

By- og miljøudvalget skal tage stilling til, om forslag til lokalplan 224 med tilhørende forslag til kommuneplantillæg 11 kan godkendes og sendes i offentlig høring. Lokalplanen omhandler ombygning af Prins Henriks Skoles eksisterende bevaringsværdige bygninger samt nybyggeri i form af byhuse og ny tilbygning til bygningen mod Værnedamsvej.

## **Beslutning**

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Fasaël Rehman) indstiller,

1. at forslag til lokalplan 224 og forslag til kommuneplantillæg 11 offentliggøres i en periode på 11 uger, modsat de normale 8 uger, da høringen forløber henover sommerferien,
2. at der ikke udarbejdes miljøvurdering,
3. at der afholdes borgermøde i høringsperioden.

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

## **Indstilling**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at forslag til lokalplan 224 og forslag til kommuneplantillæg 11 offentliggøres i en periode på 10 uger, modsat de normale 8 uger, da høringen forløber henover sommerferien
2. at der ikke udarbejdes miljøvurdering
3. at der afholdes borgermøde i høringsperioden

## **Sagsfremstilling**

By- og miljøudvalget udsatte den 18. maj 2020 sagen efter drøftelse.

På baggrund af udvalgets tilkendegivelser om at kvistene på den ene af de gamle skolebygninger bør bearbejdes og drøftelse af facadeudtrykket for den nye tilbygning mod "smøgen" er der efter dialog med bygherrer og dennes rådgiver, blevet udarbejdet en ny visualisering (indarbejdet i lokalplanforslaget) fra Værnedamsvej, dels sket en revidering af forslaget på flg. punkter:

- To kviste på den ene af de bevaringsværdige bygninger er blevet bearbejdet i et mere klassisk formsprog tilpasset den eksisterende bygning.
- Vinduer i hotellet mod facaden, der er vinklede for at modvirke indblik, er blevet bearbejdet med en opsprosnings, der henviser til den eksisterende facade. Det bemærkes at denne ikke kunne genanvendes pga. statiske problemer i forhold til den bagvedliggende struktur (ingeniørmæssigt kunne der ikke tages ansvar for en genanvendelse af denne facade i projektet).

Forvaltningen har gennemgået det materiale, der via møder og løbende aktindsigter har været sendt til den tilknyttede følgegruppe. Heraf fremgår det hvordan projektets arkitektur har udviklet sig undervejs i lokalplanprocessen, ligesom det fremgår at de tilføjede volumener, herunder byhusene ikke er blevet forøget, siden startredegørelsen.

Endelig skal forvaltningen til udvalgets spørgsmål om miljøvurderingen bemærke at der er udarbejdet en screening, der ikke giver anledning til at gennemføre en miljøvurdering. I forhold til parkeringskælderen bemærkes, at denne forventes udført med støjreducerende teknik (sekantpæle), og alene forventes trafikalt at betjene lokalområdet, med deraf følgende lav trafikbelastning (se bilag 3). Erfaringer fra tilsvarende parkeringskældre vil blive inddraget. Som screeningsnotatet påpeger, er området overalt beskyttet af et dæklag (lerlag) på ca. 5-10 meter. I forbindelse med realisering af lokalplanen skal det undersøges nærmere om der kunne være behov for grundvandssænkninger. Evt. grundvandsænkninger reguleres af vandforsyningsloven (§ 26) samt bygge-loven - i forhold til bygningsbeskyttelsen ift. grundvand. Der vil dermed skulle dokumenteres at grundvandsforhold ikke forringes.

## **Tidligere sagsfremstilling**

By- og miljøudvalget vedtog den 6. februar 2019, at der skulle udarbejdes forslag til lokalplan for Prins Henriks Skoles eksisterende ejendomme Værnedamsvej 13A og B samt Frederiksberg Allé 22 (matriklerne 76d og 79b) til blandende

byfunktioner. Lokalplanforslaget skulle tage udgangspunkt i en revideret startredegørelse, hvor bygningen tættest på Værnedamsvej blev udvidet med op til 1.400 m<sup>2</sup> under forudsætning af:

- at der kan findes en tilfredsstillende arkitektonisk løsning, der ikke medfører skyggegener af betydning for karréens omgivende bygninger
- at det bidrager til en tilfredsstillende kvalitet i gårdmiljøet
- at forhuset mod Værnedamsvej ikke ændrer udtryk mod gaden, og at facadeudtrykket på baghusets facade mod passagen, så vidt muligt fremstår som oprindeligt, dog tilpasset tilbygningens struktur
- at der ikke må ske yderligere fortætning i gårdmiljøet, idet der til brug for rekreative funktioner som minimum skal være samme ubebyggede grundareal, som der er i gårdmiljøet i dag, og at det af byggeriet affødte cykelparkeringskrav, renovation mv skal integreres tilfredsstillende i projektet. Dette vil være et selvstændigt formål i lokalplanen.
- at der i forbindelse med den endelige fastlæggelse af funktioner skal udarbejdes en parkerings- og trafikanalyse, der kan sikre, at der findes en tilfredsstillende trafikløsning for lokalområdet
- at der frem mod lokalplanforslaget sker yderligere borgerdialog til brug for kvalificering af forslaget. I den forbindelse fremlægges også et scenarie, hvor tilbygningen kun er på 1.000 kvm baseret på delvis overfladebilkparkerung og med belysning af de tilhørende muligheder for lokalmiljøet.

Samtidig blev det besluttet at der skulle udarbejdes tillæg til Kommuneplan 2017 med ændring af anvendelse, antal etager og bebyggelsesprocent samt at der skulle afholdes et ekstraordinært borgermøde.

Startredegørelsen, som blev revideret med udgangspunkt i den politiske beslutning, og forelagt som meddelelsespunkt på by- og miljøudvalgets møde den 11. marts 2019, beskrev således to scenarier. Et forslag med en udvidelse 1.400 m<sup>2</sup>, og et alternativ med en udvidelse på 1.000 m<sup>2</sup>.

Den 9. april 2019 blev der afholdt ekstraordinært borgermøde om planerne, og ca. 100 borgere mødte op. Der var en god debat om projektet, herunder det alternative forslag med en mindre udvidelse på 1.000 m<sup>2</sup>. Det blev på borgermødet klart, at parkeringsløsningen i det alternative forslag ikke havde opbakning. Samtidig stod det klart, at der blandt de fremmødte naboer var stor bekymring for offentlig tilgængelighed i gårdrummet og de støjgener det kunne afstedkomme.

På den baggrund besluttede et flertal i by- og miljøudvalget den 6. maj 2019, at der alene skulle udarbejdes ét forslag til ny lokalplan for området til blandede byfunktioner, med en udvidelse af bygningen matrikel 79d på op til 1.400 m<sup>2</sup> og al bilparkerung under terræn. Samtidig besluttede udvalget, at der skulle udarbejdes forslag til kommuneplantillæg med ændring af anvendelse, antal etager og bebyggelsesprocent og at der skulle nedsættes en følgegruppe, som kan følge projektet frem til byggefasen er afsluttet.

Udviklingen af projektet frem mod et lokalplanforslag har forløbet i efteråret 2019 og vinteren 2020. Der har i samme periode været afholdt 4 følgegruppemøder, ligesom foreningen Bæredygtigt Frederiksberg løbende via projektmateriale, referater og akter, er blevet orienteret om projektets udvikling. Der har hele vejen igennem været en god dialog.

#### Projektets baggrund

Prins Henriks Skole har gennem en årrække oplevet stigende kapacitetsproblemer, og flytter derfor fra Værnedamsvej/Frederiksberg Allé, og efter planen til en nybygget skole ved Rolighedsvej. Skolen sælger derfor sine nuværende ejendomme, og har i den forbindelse indgået en aftale med en udvikler, som ønsker at skabe et grønt gårdmiljø med boliger og hotel i de eksisterende bevaringsværdige bygninger.

#### Projektets hovedgreb og arkitektur

##### Bygninger i gårdrummet

I gården nedrives eksisterende tilbygning til Frederiksberg Allé 22, som er opført i 1972. Ligeså nedrives skure som i dag benyttes til cykelparkerung og affald, ligesom gangbro i 1. sals højde, som i dag binder Frederiksberg Allé 22 sammen med Værnedamsvej 13A, fjernes.

De to bevaringsværdige bygninger (hhv. SAVE 4, middel og 3, høj), renoveres. Facaden genopbygges hvor tilbygning og gangbro har brudt igennem, og bygningerne indrettes til familieboliger. I den forbindelse tænkes der etableret enkelte altaner på begge bygninger, i overensstemmelse med altanmanualen og med udgangspunkt i bygningernes symmetri og øvrige arkitektoniske hovedtræk.

Tagene, som i dag fremstår delvist udført i tagpap, med mange asymmetrisk placerede tagvinduer, renoveres og udføres i skifer. Tageetagen indrettes til boliger, og der skal gøres plads til tekniske installationer og isoleres efter nugældende bygningsreglement. I den forbindelse ændres tagformen en smule, ligesom tagene hæves ca. 0,3-1 meter. På den centrale bygning, Værnedamsvej 13A, indrettes desuden 2 tagterrasser til de øverste lejligheder.

Stueetagen, som i dag er høj kælder, tænkes sammen med 1. salen (nuværende stueetage) indrettet til dobbelthøje boliger, med adgang til private forhaver i sænket terræn. I den del af Frederiksberg Allé 22 tættest på OK-fondens boliger, fastholdes kælderen dog, og benyttes til depot for ejendommene.

Bygningernes renoveres og opdateres gennemgående med stor respekt for, deres særlige arkitektoniske karakteristika. Eksempelvis udformes særlige altanværn og sprosser på nye gennemgående gavlvinduer, så de danner mønstre inspireret af eksisterende bygningsornamentik. Udvalgte steder tillades tilføjelser i et enkelt og nutidigt formsprog. Det gælder for eksempel døre og vinduer i de nye stueetager og til de to private tagterrasser.

De kvadratmeter som fjernes i form af tilbygning, skure mv., konverteres til nyt byggeri i form af små byhuse i gårdrummets nordlige og vestlige område. Disse indrettes til familieboliger. De er udformet med inspiration fra historiske værkstedshuse som man stadig kan finde i flere baggårde, og opføres i 2-3 etager, i varme gullige tegl og med skrå tage. I modsætning til de eksisterende historicistiske bygninger, etableres byhusenes vinduer i forskellige størrelser og asymmetrisk i facaden. Sammen med anvendelsen af vinduesrammer i både træ og stål, nicher og mønstermurværk samt portåbninger til forhaverne, medvirker det til at skabe et varieret og uhøjtideligt indtryk, som også ofte er kendetegnende for de gamle værkstedshuse.

#### Bygningen mod Værnedamsvej

Det fremspringende parti på bygningsfacaden (midtrisalit) mod Værnedamsvej er i dag udpeget som bevaringsværdig (SAVE 4, middel). Bevaringsværdien udvides med lokalplanforslaget, og tilhørende forslag til kommuneplantillæg 11, til at gælde hele forhuset. Baghuset forudsættes derimod nedrevet og ny og 1.400 m<sup>2</sup> større tilbygning opføres.

Forhuset renoveres i stil med de to bevaringsværdige bygninger i gården. Det vil sige, at bygningen skal bevares og særlige kendetegn beskyttes, og renovering sker med stort respekt for bygningens oprindelige arkitektur. I stueetagen i almindelig husdybde mod gaden, giver lokalplanen mulighed for at etablere café og spisested, ligesom der kan være små butikker og hotel.

Den nye tilbygning udføres som et repetitivt gavlmotiv i røde tegl, som formmæssige, i farveholdning og i forhold til valg af materialer, er inspireret af både det eksisterende forhus, men også af ældre industriarkitektur. Stue og 1. sal trækkes tilbage fra den øvrige facade under en kolonnade med søjlemotiv. Høje vinduespartier viser ind i hotellets foyer og de mindre butikker som der er mulighed for at placere ud mod smøgen i nærheden af Værnedamsvej.

I den øvrige facade fra 2. sal og op skabes der dybdevirkning og reliefmotiv, og vinduerne til hotellets værelser vinkles på skrå mod gadesiden. Felter med mønstermurværk medvirker yderligere til at skabe en oplevelsesrig facade.

#### Højder, volumen og skygge

I lokalplanprocessen er alle eksisterende bygninger blev opmålt af landinspektørfirma, og det er fundet, at bygningerne i gården samlet udgør 5.559 m<sup>2</sup>, mod de i startredegørelsen 5.534 m<sup>2</sup>. Lokalplanen giver derfor mulighed for i alt 5.559 m<sup>2</sup> boligetagemeter i gårdrummet.

Projektet indeholder 42 familieboliger indrettet i eksisterende bygninger og nye byhuse. Boligstørrelserne varierer fra 80 m<sup>2</sup> til 240 m<sup>2</sup>. Taget på Værnedamsvej 13A hæves med 1 m, så bygningshøjden ændres fra 20,7 m til 21,7 m. Taget på Frederiksberg Allé 22 hæves ca. 30 cm, så bygningshøjden ændres fra 21 m til 21,3 m, hvilket er normal praksis ved udnyttelse af tagetager. Derudover placeres teknik centralt på taget, men ikke synligt fra terræn, hvilket rager yderligere 0,7 m op over begge tage. Det højeste byhus bliver på 11,6 m.

Bygningen mod Værnedamsvej udvides med den nye tilbygning med 1.400 m<sup>2</sup>, til i alt 3.166 m<sup>2</sup>, og højden øges til 6 etager. Bygningens tag på det nye baghus er hvor det er højest (der hvor teknikken er indbygget) 21,7 m, modsat det gamle baghus, som i dag er ca. 14 m. Forhuset bevares og er fortsat ca. 15,5 m. Bygningerne fremtræder derved på højde med øvrige ejendomme i og omkring karréen.

Skyggediagrammer i lokalplanen viser, at der samlet set kun er i meget begrænset omfang vil være øget skyggedannelse på baggrund af projektet, og de der er, i langt overvejende grad falder på arealer inden for lokalplanens område.

Projektet etablerer – i tråd med den politiske beslutning ved startredegørelsen – samlet set en smule mere ubebygget areal i gården (3.597 m<sup>2</sup> mod i dag 3.532 m<sup>2</sup>).

#### Opholdsarealer og offentlig tilgængelighed

I Kommuneplan 2017 fastsættes krav til opholdsarealer svarende til 50 % af det samlede etageareal for familieboliger og 10 % for erhverv. I denne lokalplan svarer det til et krav på 3.063 m<sup>2</sup>. I projektet er der opholdsarealer på i alt 3.336 m<sup>2</sup>,

fordelt på 605 m<sup>2</sup> private (altaner, forhaver og tagterrasser) og 2.731 m<sup>2</sup> som er offentligt tilgængelige. Kravene til opholdsarealer er således overholdt.

Opholdsarealerne etableres som en række varierede gårdrum med belægning i høj kvalitet og haverum med forskelligartet beplantning, som medvirker til at øge biodiversiteten i området. Dertil kommer private forhaver, enkelte altaner og to tagterrasser. Der udpeges to bevaringsværdige træer i lokalplanen som beskyttes med lokalplanens bestemmelser.

#### Offentlig tilgængelighed

En del af opholdsarealerne har igennem hele projektets udvikling været tænkt som offentligt tilgængelige og som et tilskud til byen og lokalområdet. I løbet af den forudgående høring der var i forbindelse med visionsoplægget, ved det afholdte borgermøde og gennem dialogen med følgegruppen, er andre ønsker dog blevet kommunikeret meget tydeligt. Et stort flertal af de omkringboende ønsker at beskytte området fra uvedkommendes færden og derved støj og utryghed, særligt i aften og nattetimerne. Sammenholdt med, at området i gården i forslaget til lokalplan er udlagt til ren beboelse (og ikke til små butikker, caféer mm. som var oplægget i den oprindelige vision) betyder det, at forslaget til lokalplan har indarbejdet en bestemmelse om, at der skal opsættes en port et stykke inde ved adgangen fra Værnedamsvej.

Med en lokalplan er det dog ikke muligt at lave bestemmelser om, hvornår en port skal være åben og lukket, og det vil således være op til de kommende ejere at beslutte. Eftersom der er tale om et salg mellem to private parter, er det heller ikke muligt for Frederiksberg Kommune på anden vis (eksempelvis deklaration, eller privatretlige aftaler) at stille som krav, hvornår der skal være adgang.

#### Trafik og parkering

Ifølge Kommuneplan 2017 skal der for familieboliger etableres bilparkeringspladser svarende til 1 pr. bolig og 1 pr. 50 m<sup>2</sup> for erhverv. Antallet af bil- og cykelparkeringspladser til erhvervsformål kan dog fastsættes større og mindre ud fra en vurdering af virksomhedens art og beliggenhed, antallet af beskæftigede samt behovet for kundeparkering og lignende. I de stationsnære kerneområder kan bilparkeringskravet i forbindelse med bebyggelse til erhvervsformål nedsættes til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup>.

I denne lokalplan er det på baggrund af placeringen i stationsnært kerneområde samt den centrale beliggenhed tæt på offentlig transport, herunder metro, konkret vurderet, at der skal etableres 1 bilparkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> for erhverv. For hotel erhverv er det yderligere, på baggrund af forventninger til behovet for kundeparkering og antal beskæftigede, konkret vurderet, at kravet kan nedsættes til 1 pr. 150 m<sup>2</sup>.

Lokalplanen udlægger på den baggrund 1 bilparkeringsplads pr. bolig, 1 bilparkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup> hotel og 1 pr. 100 m<sup>2</sup> erhverv i øvrigt.

Lokalplanen udlægger cykelparkeringspladser svarende til 2 pr. bolig og 1 pr. 25 m<sup>2</sup> erhvervsformål.

Samlet svarer det til, at lokalplanen kræver mindst 63 parkeringspladser til biler, heraf 4 handicap parkeringspladser samt 208 parkeringspladser til cykler, heraf minimum 17 til ladcykler. Da parkeringskælderens dimensionering kan dimensioneres så den indeholder op til 70 biler, vil der ikke være behov for indbetaling til p-fonden.

For at sikre at fredeligt og bilfrit gårdrum etableres al bilparkering i konstruktion under terræn. Cykelparkering etableres delvist på terræn og delvist i cykelkælder.

Vejadgangen til området for biler skal ske fra Frederiksberg Allé/Sankt Thomas Plads, hvor der via den eksisterende passage bliver adgang til parkeringselevator, som fører til parkeringskælder under 'Solgården'. Adgangsvejen etableres med en minimumsbredde på 3 m og vigepladser, så to biler kan passere hinanden.

Der er forbindelse med lokalplanarbejdet udarbejdet et trafiknotat, som viser, at påvirkning i forhold til mertrafik fra biler vil være meget begrænset.

#### Bæredygtig og grønne løsninger

Idet de ældre ejendomme renoveres og ombygges vil de skulle leve op til gældende bygningsreglement. Det samme gælder de nye bygninger. Det betyder samlet set en stor besparelse i CO<sub>2</sub>-regnskabet sammenlignet med den eksisterende ældre og ringere isolerede bygningsmasse.

Derudover er det bygherres intention, at DGNB-certificere byggeriet. I forhold til selve byggeriet er det tanken at anvende genbrugstegl i det omfang det er muligt. Generelt anvendes materialer af høj kvalitet, med lang levetid.

I forbindelse med, at gårdrummet renoveres og begrønnes vil der blive plantet langt flere og forskelligartede planter, modsat i dag hvor det meste af fladen er asfalteret. Det er ligeledes tanken, at flere vægges skal begrønnes.

I gården er etableret et forsinkelsesbassin (spildevandsteknisk anlæg) til håndtering af regnvand ved større regn- og skybrudshændelser på ejendommen. Etablering af anlægget er i overensstemmelse med spildevandplan 2019 - 2031. Lokalplanen giver mulighed for genetablering af anlægget.

#### Planforhold

### Kommuneplanrammer

Området er i Kommuneplan 2017 omfattet af rammeområde 7.E.1 Frederiksberg Allé, der er udlagt til ”Erhvervsområde” samt dele af rammeområderne 7.C.1 og 7.C.2, som er udlagt til ”Blandede byfunktioner”. For alle rammeområder gælder et maksimalt antal etager på 6. Den maksimale bebyggelsesprocent er på hhv. 110 (7.E.1) og 150 (7.C.1 og 7.C.2). Området er i kommuneplanen udpeget som kulturmiljø, og flere af bygningerne er udpeget som bevaringsværdige. Bebyggelsen udgør i dag 7.325 m<sup>2</sup> og området har en nuværende bebyggelsesprocent under ét på 138 pct. Den fremtidige bebyggelse vil udgøre 8.725 m<sup>2</sup>, svarende til en bebyggelsesprocent under ét på 169 pct.

### Lokalplaner

Området er i dag omfattet af lokalplan 76, som udover at muliggøre fortsat anvendelse til skoleformål, muliggør en bred vifte af erhvervsformål, idet den udlægger bygningerne i gården (matr. nr. 79b) til ”erhvervsvirksomhed, som ikke hovedsagsligt er produktion”.

For ejendommen tættest på Værnedamsvej (matr. nr. 76d) gælder, at de tilsvarende øvrige ejendomme på den side af vejen (ulige numre), må anvendes til boligformål, ligesom samtlige etager i almindelig husdybde langs vejen må benyttes til ”beboelse af enhver art og/eller forretningsvirksomhed” (detailhandel, forretninger/butikker ligesom det må forventes, at der i tråd med kommunens hidtidige praksis sandsynligvis vil blive givet tilladelse til caféer og restauranter mv.)

Der er i lokalplan ingen bestemmelser om størrelse eller udformning af opholdsarealer, eller parkeringsnorm. Derfor vil der med gældende plangrundlag, kunne anlægges parkering på terræn i gården, ud fra ejers ønsker og behov. Lokalplanen giver ikke mulighed for at opføre yderligere bebyggelse.

### Kommuneplantillæg

På den baggrund er det vurderet, at realisering af projektet forudsætter, at der udarbejdes ny lokalplan, samt kommuneplantillæg for så vidt angår anvendelse og bebyggelsesprocent.

Da det er vurderet, at der er tale om væsentlige ændringer i gældende Kommuneplan 2017, er der i maj/juni 2018 indkaldt idéer og forslag i en forudgående høring jf. planlovens § 23c.

Høringssvarene har givet anledning til en justering af projektet. Der er arbejdet med tilføjelser, som tilpasses områdets højder og tæthed, gårdrum af høj kvalitet samt placering af funktioner, så støj fra byliv ikke trækkes ind i gårdrummet.

Ud over lokalplan 76 gælder i dag temalokalplan 79 med tillæg, der er et supplement til eksisterende lokalplaner og har til formål at hindre kvalitetsforringende ændringer af bebyggelsernes ydre fremtræden. Temalokalplan 79 med tillæg fastholdes.

### Politisk behandling

Lokalplanen vurderes at være principiel, idet den kræver kommuneplantillæg, hvorfor den skal behandles i by- og miljøudvalget, magistraten og kommunalbestyrelsen.

### Miljøscreening

By-, kultur- og miljøområdet har foretaget en miljøscreening af planforslagenes forventede miljøpåvirkninger i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter. Forvaltningen vurderer, at planforslagene ikke vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger af omgivelserne. Derfor indstiller forvaltningen, at der ikke foretages en miljøvurdering af planerne.

### By-, kultur- og miljøområdets vurdering

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at et anvendelsesskift fra erhverv/skole til blandede byfunktioner, med ro i gården og aktivitet mod gaden, vil tilpasse sig områdets eksisterende funktioner, men uden at lukke sig om sig selv.

Eksisterende bevaringsværdige ejendomme får et arkitektonisk løft, idet eksisterende bygningstilføjelser, som ikke er udført i overensstemmelse med bygningernes arkitektoniske værdier, fjernes og bygningerne føres tilbage. Nye tilføjelser sker med respekt for de værdibærende elementer og med materialer i høj kvalitet. Den nye tilbygning, som tilpasses både den eksisterende ejendom samt den nye anvendelse til hotel, vil sammen med byhuse i mindre skala, og et opdateret gårdrum med haverum og forskelligartet beplantning, skabe varieret arkitektur, nye oplevelser og muligheden for ro i grønne omgivelser.

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

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

Forvaltningen vurderer samtidig, at der i udviklingen af projektet og via dialogen med borgerne, er taget højde for de største bekymringer vedrørende støj i gårdrummet om aftenen og høje huse der skygger.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget, m, k

## **Historik**

Indstilling 18. maj 2020, pkt. 129:

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at forslag til lokalplan 224 og forslag til kommuneplantillæg 11 offentliggøres i en periode på 10 uger, modsat de normale 8 uger, da høringen forløber henover sommerferien
2. at der ikke udarbejdes miljøvurdering
3. at der afholdes borgermøde i høringsperioden

By- og Miljøudvalget 2018-21, 18. maj 2020, pkt. 129:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

Bilag 1\_Forslag til Lokalplan 224

Bilag 2\_Forslag til kommuneplantillæg 11

Bilag 3\_Miljøscreening\_Forslag til LP 224 og KPT 11

# Punkt 155: Miljøzone med varebiler - bevilling af midler til implementering

09.10.04-G01-1-18

## Resume

Miljøzonen ændres 1. juli 2020, hvilket betyder krav til ældre dieselvarebiler samt strammere krav til lastbiler og busser i zonen. I forbindelse med budget 2020 er der afsat 1,8 mio. kr. til implementering af den nye ordning; Information om ordningen, skiltning, udskiftning/leasing kommunale køretøjer, eftermontering partikelfilter etc. By- og miljøudvalget skal tage stilling til bevillingen og brugen af midlerne.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at der anlægsbevilles 1,8 mio. kr. til arbejdet med implementering af den skærpede miljøzoneordning finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2020.

## Indstilling

By-, kultur-, og miljøområdet indstiller, at der anlægsbevilles 1,8 mio. kr. til arbejdet med implementering af den skærpede miljøzoneordning finansieret af det afsatte rådighedsbeløb i 2020.

## Sagsfremstilling

Miljøzoneordningen er blevet skærpet således, at den fra 1. juli også omfatter dieselvarebiler. Ændringen betyder også, at lastbiler og busser fra 1. juli 2020 skal opfylde nye skrappe krav. I forbindelse med budget 2020 har kommunalbestyrelsen afsat 1,8 mio. kr. til implementering af den nye ordning; Information om ordningen, skiltning, udskiftning/leasing køretøjer, eftermontering partikelfilter kommunale køretøjer.

Der er i april 2020 fremsat et lovforslag om "Digital håndhævelse af miljøzone" som mere konkret skal udmønte miljøzonen med varebiler. Sund & Bælt gives i lovforslaget mulighed for at varetage den fælles kommunikation om ordningen, som de 5 miljøzonekommuner ifølge loven er forpligtet til at gennemføre. Der udarbejdes i den sammenhæng en fælles hjemmeside, ligesom alle relevante køretøjsejere får en såkaldt "directmail" om den nye ordning. Skiltningen fastsættes af Vejdirektoratet og opsætningen gennemføres her i samarbejde med Københavns Kommune. Det forventes, at den eksisterende "skilte ramme (galge)" forsat kan anvendes.

By-, Kultur-, og Miljøområdet har foretaget en konkret gennemgang af de kommunale køretøjer. Der er pt. 3 køretøjer, der ikke lever op til reglerne fra 1. juli 2020 og yderligere 24, der ikke vil leve op til kravene gældende i 2022. 1 køretøj lever ikke op til kravene gældende fra 2025. Eftermontering af partikelfilter anslås at koste ca. 50-100.000 kr. pr. køretøj. En række af køretøjerne vil blive udskiftet som en del af den naturlige udskiftning af vognparken, ligesom arbejdet med omstillingen til eldrift, herunder skaldebiler, også vil medføre en vis "naturlig" udskiftning. Det foreslås, at der af det afsatte rådighedsbeløb disponeres 1,4 mio. kr. til en "pulje" til omstilling af de kommunale køretøjer, der ikke er omfattet af aktuelle udskiftningsplaner, d.v.s.; indkøb, leasing eller eftermontering partikelfilter. Det skal bemærkes, at førnævnte lovforslag om digital kontrol kan betyde en fremrykning af skæringsdatoen for de tunge køretøjer (krav om Euro 6) til allerede 1. januar 2022.

Der fører frem til følgende forslag til udgifter til implementering af ordningen:

Aktivitet	Udgift FK
Kommunikation; Fælles hjemmeside, Directmail, køretøjer etc. Udføres i samarbejde med øvrige miljøzonekommuner i Danmark og Miljøstyrelsen, via Sund & Bælt	0,15 mio. kr.
Revideret skiltning i miljøzonen; KK/FK samarbejde	0,25 mio. kr.
Pulje til omstilling af 28 kommunale køretøjer: Partikelfilter, leasing, indkøb	1,4 mio. kr.
I alt	1,8 mio.kr.

Movia, som er langt fremme med brugen af miljøvenlige køretøjer, forventes kun i begrænset omfang at have brug for ekstra midler som konsekvens af loven. Midlerne hertil afholdes over den almindelige drift, hvor Frederiksberg pt. betaler ca. 55 mio. kr. årligt

By-, kultur- og miljøområdet vurderer

By-, kultur-, og miljøområdet vurderer, at oprettelse af den udvidede miljøzoneordning med skærpede krav til lastbiler og busser, og som noget nyt også dieselvarebiler, vil medvirke til en yderligere reduktion i partikelforureningen.

Forvaltningen vurderer ligeledes, at kommunen med de foreslåede aktiviteter opfylder lovens krav til kommunikation, skiltning og køretøjer.

## Økonomi

Der er i budget 2020 afsat 1,8 mio. kr. til implementering af zonen. Udgifterne foreslås anvendt således:

Aktivitet	Udgift FK
Kommunikation; Fælles hjemmeside, Directmail, køretøjer etc. Udføres i samarbejde med øvrige miljøzonekommuner, Miljøstyrelsen via Sund & Bælt	0,15 mio. kr.
Revideret skiltning; KK/FK samarbejde	0,25 mio. kr.
Pulje til omstilling 28 kommunale køretøjer: Partikelfilter, leasing, udskiftning	1,4 mio. kr.
I alt	1,8 mio.kr.

I forbindelse med budget 2020 skønnede by-, kultur-, og miljøområdet, at ca .10 køretøjer ville blive berørt af ordningen. Den konkrete opgørelser viser, at 28 køretøjer forventes at blive berørt. Til gengæld er udgifterne til fælles hjemmeside (via Sund og Bælt) m.v. samt skiltningen med Københavns Kommune blevet markant mindre end forventet, blandt andet pga. genbrug af eksisterende "galger" (skiltstandere). De samlede udgifter forventes således at andrage uændret 1,8 mio. kr.

## Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

## Behandling

By-, og miljøudvalget, M, K

## Bilag

KB ref

# Punkt 156: VVM-screening klimatilpasningsprojekt Jens Jessens Vej

01.16.04-G01-2-20

## Resume

Frederiksberg Forsyning har i henhold til VVM-reglerne (vurdering af anlægs virkninger på miljøet) ansøgt/anmeldt et klimatilpasningsprojekt øst for boldbanerne ved Jens Jessens vej. By- og miljøudvalget skal tage stilling til om projektet med sin størrelse, art og karakter kræver en VVM-redegørelse.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at der ikke udarbejdes VVM-redegørelse for klimatilpasningsprojektet øst for Jens Jessens Vej.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at der ikke udarbejdes VVM-redegørelse for klimatilpasningsprojektet øst for Jens Jessens Vej.

## Sagsfremstilling

I 2019 har Frederiksberg Kommune i forbindelse med anlæg af nye kunstgræsbaner ved Jens Jessens Vej anlagt et stort underjordisk regnvandsbassin til aflastning af kloaksystemet i forbindelse med kraftig regn og skybrud. Bassinet er, udover vand fra boldbanerne, dimensioneret og planlagt til også at modtage vand fra et større opland øst for boldbanerne. Frederiksberg Forsyning A/S ansøger derfor nu om at etablere et anlæg til transport, forsinkelse og nedsivning af overfladevand fra vej-, fortovs- og parkeringsarealer (ca. 3,8 red. ha.) fra et i alt ca. 17 ha. stort opland. Projektet vil medføre, at overfladevand fra veje, fortove og p-arealer placeret på offentlig vej separeres (afkobles) fra den eksisterende fælleskloak og i stedet ledes i nye regnvandsledninger mod projektområdets sydvestlige hjørne (ved kunstgræsbanerne og skybrudsbassinet), hvor der placeres en renseløsning og en nedgravet 100 m<sup>2</sup> pumpestation. Foruden regnvandsledninger (3000 meter) i hele oplandet placeres der også ca. 900 m kassetefaskiner fordelt i enkeltstrengte i vejene Jens Jessens Vej, Marielystvej, Goldschmidtsvej og Troels-Lunds Vej, med mulighed for nedsivning af en del af det rensede vejvand i situationer med hverdagsregn. Bygherren har oplyst, at det ikke teknisk er muligt at anvende understyret boring pga. ledningsstørrelse og ”fald på vejene”, ved anlæg af disse ledningsgrave.

Anlægsarbejdet løber over en 2 – årig periode (forventet 2020-2022).

Projektet er i overensstemmelse med gældende Spildevandsplan 2019-2031. Projektet er omfattet af Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (bilag 2 pkt. 10b, og 11c, Anlægsarbejder i byzonen, rensningsanlæg). Projektet skal ansøges/anmeldes af bygherre og screenes med henblik på at afgøre, om projektet er VVM-pligtig. Projektet (nedsivningen) kræver desuden en tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 19, som sagsbehandles sideløbende med VVM-screeningen.

I anlægsfasen vil de primære miljøpåvirkninger knytte sig til etablering af pumpestationen (100m<sup>2</sup>, 8 m.u.t.) og til anlæggelse af de ledningsgrave i vejene, der er nødvendige for at etablere anlægget. Etablering af pumpestationen vil medføre behov for spunsning. Det forventes ikke nødvendigt at spunsse ved anlæg af ledningsgrave. Anlægsarbejdet vil være omfattet af Frederiksberg Kommunens miljøforskrift for begrænsning af støjende og støvende bygge- og anlægsarbejde. Her er der krav til såvel arbejdstid som støjniveauer. Anlægsarbejdet må udføres i tidsrummet kl. 7-18 mandag til fredag. Særligt støjende arbejde som f.eks. spunsning og opskæring af asfalt må dog kun udføres i tidsrummet kl. 8-16. Generelt forventes støjgenerne at være forholdsvis begrænsende, og vil primært være af lokal karakter, efterhånden som anlægsarbejdet skrider frem. Der vil ikke være behov for anlægsarbejder udenfor ”normalt tidsrum”. Anlægsarbejdet vil medføre behov for transport af jord og materialer – i alt forventes der behov for ca. 10-15 transporter om dagen i anlægsperioden. Det vil også være behov for lukning af den enkelte vej, der arbejdes i, for kørende trafik. Gående trafik vil dog altid kunne passere. Projektområdet er beliggende i et område med lokalveje med, efter Frederiksbergske forhold, forholdsvis lav trafik – generelt med under ca. 1000 køretøjer (årsdøgnstrafik). Anlægsarbejdet kan derfor udføres strategisk, således at trafikken generes så lidt som muligt, f.eks. ved arbejde i en vej, mens nabovejen holdes åben. Større veje som Jens Jessens Vej og Troels-Lunds vej forventes at kunne holdes åben. I forbindelse med den videre myndighedsbehandling af projektet skal der udarbejdes trafikafviklingsplaner (for trafik- og parkering) samt etableres tvangsruiter for den tunge trafik, således at generne begrænses mest muligt for de omkringboende, institutioner og trafikken.

Det vil generelt ikke være miljøpåvirkninger knyttet til driftsfasen. Projektet vil medvirke til en bedre sikring af lokalområdet ved skybrud og større regnhændelser, ligesom projektet vurderes at bidrage positivt til klima- og skybrudssikring af byen, da en større mængde vand vil blive tilbageholdt opstrøms i systemet via nedsivning og benyttelse af det underjordiske bassin under boldbanerne. Der er i § 19 tilladelsen foretaget risikovurderinger overfor grundvandsressourcen og fastsat vilkår til kontrol og overvågning af nedsivningsanlægget. Her er der blandt andet krav om løbende måling/pejling af grundvandsstand og kemisk påvirkning af grundvand, med analyser for blandt andet olie- og benzinkomponenter, tungmetaller, PAH'er og pesticider, herunder det i grundvandsressourcen nyligt målet DMS. Der er

i tilladelsen desuden krav om, at der skal anvendes miljøvenlig salt (ikke NaCl) samt beredskab for bekæmpelse af evt. spild. Vandet til nedslivningsanlægget kan om nødvendigt begrænses/stoppes helt og ledes videre til bassin under boldbanerne. Der forventes ikke at være gener tilknyttet rensningsenheden, da der er tale om rensning af vejvand med lav belastning.

By-, kultur-, og miljøområdet skal anføre, at projekter omfattet af lovens bilag 2 (som her) generelt kun undtagelsesvis, såfremt der er tale om meget store og miljøbelastende projekter, vil skulle gennemgå en fuld miljøvurderingsproces (VVM-redegørelse).

By-, kultur- og miljøområdets vurdering

By-, kultur, og miljøområdet vurderer, at der vil være periodevise lokale gener som følge af anlægsarbejder for omkringboende og trafikken. Generne har dog ikke en størrelsesorden og karakter, der i VVM-sammenhæng, kan betragtes som væsentlige, og vil blive søgt reduceret yderligere i den kommende myndighedsbehandling. Projektet vurderes at bidrage betydeligt til skybruds- og klimasikring af såvel lokalområdet som byen som helhed. Det er by-, kultur-, og miljøområdets samlede vurdering, at projektet ikke fordrer VVM-redegørelse.

## **Økonomi**

Frederiksberg Kloak A/S er bygherre. Udgifter til projektet afholdes over spildevandstaksterne.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget

## **Bilag**

VVM §21

VV ansøgning

Udkast §19

Kort område

# Punkt 157: Ansøgning fra ZOO København om opsætning af flagstænger på Søndre Fasanvej og Roskildevej

05.00.00-G01-97-20

## Resume

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en ansøgning fra ZOO København om opsætning af flagstænger på Søndre Fasanvej og Roskildevej. Udvalget skal beslutte, om der kan gives tilladelse til opsætning af 5 flagstænger på Søndre Fasanvej samt 4 flagstænger på Roskildevej.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at der gives tilladelse til ZOO København til opsætning af 5 flagstænger på Søndre Fasanvej samt 4 flagstænger på Roskildevej.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at der gives tilladelse til ZOO København til opsætning af 5 flagstænger på Søndre Fasanvej samt 4 flagstænger på Roskildevej.

## Sagsfremstilling

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en ansøgning fra ZOO København, der ønsker at opsætte 5 faste flagstænger på Søndre Fasanvej inden for hegnet på deres matrikel samt 4 faste flagstænger på sydsiden af Roskildevej imellem den eksisterende gadebelysning - se bilag 1 med kortmateriale over den ønskede placering. Flagstængerne skal være 6 meter høje og have flag med ZOO's logo hængende altid - se bilag 2 med foto af eksisterende flagstænger ved hovedindgangen. Flagene vil løbende blive udskiftet, når de falmer i farven. ZOO nævner desuden i ansøgningen, at der kan være mulighed for at hænge Dannebrogflag i flagstængerne på mærkedage.

Forvaltningen har undersøgt mulighederne for opsætning af de ønskede flagstænger i forhold til belysning. På Søndre Fasanvej vil der ikke være problemer i forhold til lysmaster, da belysningen her hænger midt over vejen. På sydsiden af Roskildevej vil det også kunne lade sig gøre at placere flagstængerne midt imellem belysningsmasterne. Dog skal man sikre sig, at der ikke graves i kablerne, som ligger imellem masterne.

I fald udvalget træffer beslutning om, at der kan gives tilladelse til opsætning af flagstængerne, vil der i tilladelsen blive stillet krav om fjernelse af dem, hvis de giver anledning til gene i det offentlige rum. Der skal desuden sørges for vedligeholdelse af flagstængerne, herunder rengøring og graffiti- og klistermærkefjernelse.

By-, kultur- og miljøområdets vurdering:

Det er forvaltningens vurdering, at der godt kan gives tilladelse til opsætning af 5 faste flagstænger på Søndre Fasanvej inden for hegnet på ZOO's egen matrikel, samt at der kan gives tilladelse til opsætning af 4 faste flagstænger på sydsiden af Roskildevej imellem den eksisterende gadebelysning med de ovenfor nævnte bemærkninger.

## Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen, idet ZOO selv står for alle udgifter i forbindelse med opsætning af flagstængerne.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og miljøudvalget

## Bilag

Bilag 1. Oversigtskort over placering af flagstænger

Bilag 2. Billede af flagstænger ved hovedindgang

# Punkt 158: Grøn frivillighedsdag - fælles affaldsindsamling på Frederiksberg

05.07.00-G01-2-20

## Resume

I Budget 2020 er der afsat 100.000 kr til en grøn frivillighedsdag med fælles affaldsindsamling på Frederiksberg. En sådan dag vil styrke borgernes sammenhold og fællesskab ved at samles om en indsats for en renere og tryggere by. Grøn frivillighedsdag blev afholdt første gang i 2019, og der er indtil videre afsat midler, så dagen også kan afholdes i 2021. By- og miljøudvalget skal tage stilling til, om den foreløbige oplæg til afvikling af dagen kan godkendes.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog at godkende oplægget til den grønne frivillighedsdag.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at oplægget til den grønne frivillighedsdag godkendes.

## Sagsfremstilling

I Budget 2019 blev det besluttet at supplere den eksisterende indsats på det grønne område ved at afholde en årlig grøn frivillighedsdag, hvor borgere, der har lyst, kan deltage i en affaldsindsamling og dermed holde byen ren. Derfor blev der i budget 2019 afsat 100.000 hvert år i årene 2019, 2020 og 2021 til denne dag. Af budgetaftalen fremgår det, at det konkrete forslag til dagen skal godkendes i by- og miljøudvalget.

Borgere på Frederiksberg bor i en grøn, tryk og attraktiv by, der prioriterer smukke omgivelser af høj kvalitet. Det skal de fortsætte med. Borgernes udviser generelt en stor interesse i, at byen fremstår indbydende og velholdt, og forvaltningen ser et potentiale i at omsætte dette engagement til at styrke borgernes sammenhold og fællesskab.

Målet for den grønne frivillighedsdag er at give borgerne et større ejerskab til byen og dens fysiske udtryk.

Konkret om den grønne frivillighedsdag 2020

By-, kultur- og miljøområdet foreslår, at den grønne frivillighedsdag afholdes søndag den 30. august, hvor kommunens borgere indbydes til i fællesskab at gøre en indsats for en renere og tryggere by. Datoen er valgt, idet der efter en lang sommer med brug af byens rum kan trænge til en oprydning. Der vil naturligvis blive taget behørig hensyn til de coronarelaterede afstandskrav ved uddelingsstederne.

Målet er, at der deltager 500 frivillige, herunder børnefamilier, kommunens virksomheder m.v., der via synlighed i bybilledet vil kunne sprede budskabet til alle forbigående. I 2019 deltog 195 frivillige.

Frivillighedsdagen skydes i gang kl. 10.00 om formiddagen fra 6 uddelingsstationer fordelt rundt om i byen (se bilag 1). Ved disse uddelingsstationer vil de frivillige få uddelt arbejdshandsker, grønne affaldsposer, grønne veste, en flyer med instruktioner, herunder sikkerhedsinstrukser. Der vil i år også være grønne veste og handsker i børnestørrelse. Der uddeles materiel i tidsrummet 10.00 til 11.30 samt ved Frederiksberg Rådhus fra 10.00 til 14.00. Ved endt indsamling afleverer de frivillige affaldet ved én af uddelingsstationerne. Efter kl. 14.00 vil affaldet blive indsamlet af Frederiksberg Gartner- og Vejservice.

Som det fremgik af evalueringen af den første frivillighedsdag, der blev forelagt udvalget den 13. januar 2020 (bilag 2), var der sidste år 10 uddelingsstationer, som havde åbent fra 9.00-9.30, dog til kl. 11.00 på rådhuspladsen. Imidlertid viste evalueringen, at åbningstiden på uddelingsstationerne sidste år lå for tidligt på dagen, og at uddelingen foregik i et for kort tidsrum, ligesom nogle udleveringssteder ikke blev benyttet ret meget. Derfor reduceres antallet af stationer, mens åbningstiden forlænges og flyttes til lidt til senere på dagen.

Borgmesteren vil uddele materiel til borgerne fra rådhuspladsen. Ved de 5 øvrige uddelingssteder er der mulighed for, at udvalgets medlemmer kan stå for uddelingen eller selv deltage i affaldsindsamlingen. Forvaltningen vil være repræsenteret ved alle uddelingsstationer.

## Kommunikation

Dagen vil blive annonceret via en pressemeddelelse, som sendes til alle lokale og regionale medier. Pressemeddelelsen vil blive fulgt op af reklamer gennem kommunens egne kanaler såsom hjemmeside, infoskærme, intranet og Facebook mv. Herudover vil der til institutionerne og skolerne blive udarbejdet plakater, som reklamerer for dagen. Endelig vil

lokale virksomheder og organisationer blive opfordret til at støtte op om dagen og videreformidle den til deres kunder/medlemmer via nyhedsbrevet til erhvervslivet og mails direkte til organisationer.

Forvaltningen har allerede været i kontakt med Danmarks Naturfredningsforening, der meget gerne støtter op omkring initiativet igen. Lokalforeningen vil, når tiden nærmer sig arrangementet, annoncere det på foreningens hjemmeside og ca. en uge før udsende en opfordring til foreningens mange medlemmer på Frederiksberg til at møde op og deltage i indsamlingen af affald, ligesom foreningen gerne modtager det endelige program, så foreningen kan bruge det til at reklamere for frivillighedsdagen. Forvaltningen vil naturligvis sørge herfor.

Herudover er der også tæt kontakt til foreningen En Dråbe i Havet, som gør en stor indsats med løbende organiserede affaldsindsamlinger i kommunen med bidrag fra Frederiksberg Kommune.

Herudover vil der også blive taget direkte kontakt til Frederiksberg Erhverv og større virksomheder på Frederiksberg.

By-, kultur- og miljørådets vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at den grønne frivillighedsdag i 2019 var en succes, og at mange borgere udtrykker ønske om at engagere sig, så der er potentiale for at endnu flere vil deltage i dette års affaldsindsamling. Det er samtidig vurderingen, at affaldsindsamlingen giver et fællesskab og et ejerskab for byen, som på sigt at medvirke til et endnu renere Frederiksberg.

## **Økonomi**

Der er i budgettet afsat 100.000 til dagen, som også inkluderer aflønning af mandskab på selve dagen.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget

## **Bilag**

Bilag 2 Referat BMU 13.01.2020

Bilag 1 Uddelingsstationer 2020