

# **REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 26-10-2020**

**Mødedato** Mandag d. 26. oktober 2020 kl. 22:00

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Forslag til beslutning fra rådmand Balder Mørk Andersen om skraldespande i byrummet.....	6
Steenwinkelsvej 9 - Etablering af taghave med drivhus på etagebebyggelse.....	8
Lindevangs Allé 8-12 - anvendelsesændring fra uddannelsesformål til kontorerhverv og kommunen	10
Evaluering af forsøg med IoT-sensorer i glasbeholdere.....	13
Miljømæssige forhold i bred forstand i forbindelse med etablering af kunstgræsbaner på Frederiksb	16
Anlægsbevilling af midler til busfremkommelighed på linje 31, 9A og 7A.....	18
Skybruds- og parkeringsprojekt på Priorvej og Nitivej.....	21
Godkendelse af forprojekt for skybrudsprojekt på Pelargonievej.....	24
Amicisvej 2 - Ansøgning om principiel tilladelse til udstykning af ejendommen.....	29
Svend Trøsts Vej 5-7, Sammenbygning af to ejendomme/ nyt infill.....	31
Udpegning af bevaringsværdig bygninger (1940-1972).....	33
Orientering om tilpasning af driften på Frederiksbergbusserne i 2021.....	35
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Balder Mørk A	36
Kirsebærtræ på Idrætsbørnehuset Ingemannsvejs legeplads.....	38

## Punkt 282: Meddelelser

00.22.04-P35-4-19

### Sagsfremstilling

#### a. Byggeklageenhedens afgørelse for Falkoner Allé 128

Frederiksberg Kommune har fået medhold i afgørelse vedr. klagesag om endelig vedtagelse af kommuneplantillæg nr. 3 og lokalplan 212 for almene familieboliger Falkoner Allé 128

Planklagenævnet har dermed ikke givet klager medhold, hvilket betyder, at kommuneplantillægget og lokalplanen gælder. Planklagenævnet modtog klagen 3. maj 2018, og der var navnlig klaget over, at Frederiksberg Kommune ikke havde foretaget forudgående høring i henhold til planlovens § 23 c, samt at kommunen ikke havde taget konkret stilling til klagerens høringssvar.

#### b. Grønne Dage på Frederiksberg november 2020

På grund af de gældende Covid-19 restriktioner afholdes arrangementet "Grønne Dage på Frederiksberg" i en reduceret udgave i 2020. Frederiksberg Kommune tilbyder i uge 46 tre spændende foredrag med bæredygtighed som omdrejningspunkt:

- Tirsdag den 10. november kl. 19: Foredrag af biolog og museumsinspektør Morten DD – aktuel i DR-programrækken "Giv os naturen tilbage" – om bæredygtig bynatur
- Onsdag den 11. november kl. 19: Foredrag af bioetiker Mickey Gjerris om klimaetiske tanker om lysegrønt håb
- Torsdag den 12. november kl. 17: Foredrag og ginsmagning med hverdagsaktivisten Signe Wenneberg

Mere information og tilmelding på <https://baeredygtig.frederiksberg.dk/nyhed/kom-til-gronne-dage-pa-frederiksberg>  
Alle foredrag foregår i KU.BE, hvor der er tilladt 80 gæster i Performancesalen. Det bliver desuden muligt at live-streamere foredragene, hvis man ikke kan eller har lyst til at møde op fysisk.

Arrangementet er annonceret via sociale medier, Frederiksberg Bladet og på Go-cards.

#### c. Afværgepumpning ved skybrud

I forbindelse med behandling af "Region Hovedstadens udkast til offentlig indsats i 2020 og kommende år på jordforureningsområdet - status" på By- og miljøudvalgets møde den 14. september 2020 bad udvalget om en orientering om, hvorvidt Frederiksberg Forsyning stopper afværgepumpningen ved skybrud.

Det er Region Hovedstaden, der ejer og driver de fem afværganlæg med grundvandspumper på Frederiksberg. Afværgepumpningen bliver ikke stoppet ved skybrud.

Det er dog kun fire af anlæggene, hvor det oppumpede vand ledes til kloak. Den totale vandmængde, der afledes til kloak fra de fire anlæg, er ca. 35.000 m<sup>3</sup> per år. Her er det anlægget på det tidligere Flintholm Gasværk, Finsensvej 76b (max. udpumpning er ca. 4 m<sup>3</sup>/time), der afleder størstedelen af vandet. Region Hovedstaden vil i 2021 revurdere anlægget bl.a. med henblik på at reducere udledningen til kloak ved at se på alternative afledningsmuligheder.

#### d. Orientering om anlagte skybrudsprojekters håndteringen af regnhændelsen den 25. sep-tember

Fredag den 25. september ramte en langstrakt regn Frederiksberg. Den startede ca. kl. 8.30 og varede i godt 10 timer. I to omgange var den med kraftig intensitet, uden dog på noget tidspunkt at blive til et skybrud. Skybrud defineres som 15 mm på 30 min. I alt faldt der ca. 35 mm regn på de 10 timer, regnen varede.

Frederiksberg Gartner- og Vejservice (FGV), der var tilstede under regnvejret, har meldt, at der i alt blev observeret vand på vejene otte steder i byen. Kun et af disse steder var en klimavej.

De fleste steder har det handlet om udfordringer med defekte brønde på blandt andet Finsensvej, Godthåbsvej og Frederiksberg Allé. FGV havde imidlertid i forbindelse med regnvejret lejet en slamsuger til at fjerne vandet på vejene. De defekte brønde er ved at blive udbedret, så disse fremover er funktionsdygtige. Andre steder stuede vandet op på grund af bladlag, som opstår, når vandet medfører materiale, herunder blade, som stopper selve risten. FGV sørgede i disse tilfælde af fjerne bladlagene bistået af hjælpsomme borgere.

Med mindre der er tale om skybrudsregn, hvor intensiteten er meget kraftig, må der ikke stå vand på vejene, da det kan udgøre en ulempe og sikkerhedsrisiko i forhold til færdslen på vejen.

Klimavejene har generelt været effektive til at fjerne vand fra vejene. Specielt på Peter Bangs Vej forsvandt vandet hurtigt ned i skybrudsanlægget. Til dato er 20 skybrudsprojekter færdiganlagte og sat i drift.

Efter den særlig intense regnbølge ca. kl. 13, blev det konstateret, at der på en del af Bülowsvej, som i 2018 blev anlagt som en forsinkelset vej for skybrudsregn, var opstuvning af vand på vejen. Efter nærmere undersøgelser har det vist sig, at problemet skyldtes en nedsat funktionalitet ved to af de syv indløbslementer, der erstatter de traditionelle vejbrønde langs vejen. Regnen løber gennem riste i kantstenen ind i bedet langs vejen. Her er der lagt skærver, som har direkte forbindelse til det underliggende regnvandsmagasin. Vandet der løber ind skal nedsive gennem disse. Problemet er

opstået, fordi vandet ikke hurtigt nok kunne sive ned igennem skærverne og komme videre til magasinerne. Opstuvning skyldes formodentlig, at der har samlet sig jord og andre sedimenter i skærveblandingen. Dette er nu udbedret. For at undgå lignende situationer, vurderes det i øjeblikket, om de eksisterende indløbselementer skal udskiftes eller forbedres, så det fremover sikres, at anlægget kan klare en større til-strømning af vand over længere tid.

#### **e. Ændret køreplan på Peter Bangs Vej Station**

By – og Miljøudvalget godkendte den 3. februar et høringssvar til DSB vedrørende ændringer af betjeningen ved Peter Bangs Vej Station. Ændringen er nu besluttet og betyder, at der ved køreplansskiftet for S-tog i december 2020 på Peter Bangs Vej Station vil blive ændret i køreplanen, så der i stedet for 10-minutters drift kommer til at være 20-minutters drift. Ændringen er en del af en større omlægning, der vil give forbedringer på nogle strækninger og stationer, men vil betyde forringelser på blandt andet Peter Bangs Vej Station.

DSB tog kontakt til Frederiksberg Kommune i januar. Der er afholdt flere møder, og Frederiksberg Kommune har i februar 2020 afsendt et høringsbrev til DSB. DSB har fremlagt køreplanoplægget for Transportministeriet, og de har tilsluttet sig oplægget med virkning fra den 14. december i år. Ministeriet er også blevet forelagt kommunernes bemærkninger. Forslaget er blevet godt modtaget af nogle kommuner, men DSB har også bemærket sig Frederiksberg Kommunes kommentarer.

DSB har undersøgt mulighederne for, at Peter Bangs Vej Station kunne få udvidet betjeningen, som ønsket af Frederiksberg Kommune. DSB oplyser, at med den infrastruktur, der aktuelt er til rådighed, vurderer de ikke, at der samlet set kan tilbydes en bedre betjening, end det fremlagte. Ydermere er det ikke muligt uden potentielle negative konsekvenser for punktligheden, idet der vil opstå en såkaldt konflikt mellem ind- og udkørende tog i Frederikssund med selv en lille forøgelse af rejsetiden. Set i lyset af, at netop punktlighed vægtes højt af kunderne, har DSB ønsket at skabe en robust køreplan. DSB forstår ønsket om ti minutters drift af alle stationer på Frederikssundstrækningen. Det er desværre ikke muligt at tilvejebringe med den nuværende infrastruktur.

For Frederiksberg Kommune:

Der vil med den nye køreplan være tyve-minutters drift på Peter Bangs Vej Station, og der vil fortsat være ti minutters drift i weekenden. Der er alternativer i området, hvor brugerne har mulighed for at tage linje 9A, der betjener Peter Bangs Vej eller gå eller cykle til Flintholm Station, som er placeret under 1 km fra Peter Bangs Vej Station. Men de der i dag benytter Peter Bangs Vej eller Langgade Station uden at planlægge deres rejse, vil opleve en forringet service. Forringelsen vil opleves i, at rejsen nu skal planlægges i forhold til i dag, hvor der kommer tog hvert 10. minut.

I et større perspektiv vil løsningen for de fleste skabe en forbedring på de lange rejser og dermed gøre det mere attraktivt at tage toget i stedet for bilen fra de øvrige kommuner og ind til Frederiksberg og København.

Frederiksberg Kommunes høringssvar og sagen fra den 3. februar 2020 kan ses her: <https://www.frederiksberg.dk/referat-til-moedet-i-og-miljoedvalget-2018-21-den-3-februar-2020-kl-1910-i-udvalgsvaerelse-1>

#### **f. Takstændringer i den kollektive trafik**

By- og Miljøudvalget fik i efteråret 2019 et meddelelsespunkt om, at parterne bag DOT ændrer taksterne grundet implementeringen af anden fase af Takst Sjælland. Hovedformålet er at harmonisere priser, rejseregler og rabatter på tværs af de tre tidligere takstområder og skabe ens regler på hele Sjælland og øerne. Der blev rejst bekymring af de besluttede ændringer af pensionisttaksterne, og parterne i DOT samarbejdet har nu været i dialog med ældre- og handicaporganisationer og har tilpasset ændringerne, der bliver en del af den årlige justering af taksterne i den kollektive trafik.

Generelt:

Den årlige justering træder i kraft den 17. januar 2021. Ud over ændringerne på pensionisttaksterne gennemføres der ikke større ændringer. Den gennemsnitlige stigning er på 1,1 %, og der sker ingen ændringer for pendlere, men udelukkende for nogle rejser på rejsekortet.

De kommende ændringer for rejser med rejsekort betyder, at:

- prisen for rejser i 2 zoner stiger med 0,50 kr. fra 16 til 16,50 kr., hvilket svarer til 3,1 %
- prisen for rejser på 5 zoner stiger med 1 kr. fra 33 kr. til 34 kr. svarende til 3 %
- prisen for rejser fra 7 til 11 zoner stiger med maksimalt 2 kr.

Pensionisttakster:

- De kommende ændringer på pensionisttaksterne betyder i hovedtræk, at:

- Pensionistkortet bevares på pap i DOTs område og vil være uden krav om check ind og check ud. Til gengæld til en lidt højere pris.
- Der indføres rabat for pensionister på det almindelige rejsekort med check ind/ud på 25 % stigende til 30 % i maj 2024 i forhold til normal pris i hele DOTs område.
- Reglerne for brug af pensionistkortet ensrettes, så pensionistkort ikke kan bruges i bus, tog og metro i morgenmyldretiden i hele DOTs område. I eftermiddagsmyldretiden kan pensionistkortet ligesom i dag ikke bruges i DSB-tog i hovedstadsområdet. Begrænsningen i DSBs tog i eftermiddagsmyldretiden ophæves fra maj 2024.
- Aldersgrænsen for rabat vil fremadrettet følge folkepensionsalderen, så den stiger fra 65 til 66½ år. Eksisterende brugere af pensionistkort kan fortsat forny deres kort, selvom de ikke er fyldt 66½ år endnu. Førtidspensionister kan få pensionistrabat uanset alder.
- Ingen pensionister får prisstigninger på mere end 100 kr. om måneden svarende til mak-simalt 50 %.
- Der vil fortsat være væsentlige rabatter på pensionistkortet – nu med samme rabat i hele DOTs område på mellem ca. 50 og 70 % i forhold til normal pris (rabatten er afhængig af, om man køber et stort eller lille kort).

Taksterne og mere om ændringerne i forbindelse med reformen kan ses på [dinoffentligetransport.dk/nypensionistrabat](http://dinoffentligetransport.dk/nypensionistrabat) og [dinoffentligetransport.dk/pensionist](http://dinoffentligetransport.dk/pensionist).

#### **g. PostNord Danmark Rundt 2021**

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om afholdelse af PostNord Danmark Rundt lørdag den 14. august 2021.

En del af ruten til PostNord Danmark Rundt ændres i forhold til tidligere år, således at løbet i 2021 ikke køres ad Hostrupsvej, Thorvaldsensvej og Bülowvej, men i stedet køres ad Smallegade, Gammel Kongevej og videre af den tidligere rute.

Arrangørerne har i samarbejde med politiet vurderet, at der langs dele af ruten skal opsættes publikumshegn for at sikre, at publikum ikke krydser vejen og derved skaber farlige situationer for ryttere og publikum. Forvaltningen agter at give tilladelse til det ansøgte, idet PostNord Danmark Rundt fik tilladelse til samme arrangement i 2020, men arrangementet måtte aflyses på grund af Covid-19, idet det bemærkes, at Kultur og Fritidsudvalget ikke har behandlet ansøgning om puljemidler til dette arrangement endnu.

# Punkt 283: Forslag til beslutning fra rådmand Balder Mørk Andersen om skraldespande i byrummet

05.00.00-G01-128-20

## Resume

Rådmand Balder Mørk Andersen har stillet forslag om, at der opsættes skraldespande lige ved siden af adgangen til al kollektiv trafik. Forvaltningen vurderer, at der generelt er en god dækning allerede, ligesom der også er en god dialog med Metroselskabet og Banedanmark om supplerende opsætninger enkelte steder. Udvalget skal tage stilling til forslaget.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at forslaget tiltrædes, idet det allerede er kommunens praksis, hvor det kan lade sig gøre tilgængelighedsmæssigt mv.

Udvalget bad om en oversigt over de 10 busstoppesteder, hvor der ikke er skraldespande.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at forslaget tiltrædes, idet det allerede er kommunens praksis, hvor det kan lade sig gøre tilgængelighedsmæssigt mv.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen oversendte den 22. juni 2020 følgende forslag fra rådmand Balder Mørk Andersen om skraldespande i byrummet.

"SF foreslår, at Frederiksberg Kommune beslutter, at der opsættes skraldespande lige ved siden af adgangen til al kollektiv trafik.

### Begrundelse:

I byrummet på Frederiksberg er der steder, hvor kommunen kan gøre det lidt bedre i forhold til opsætningen af skraldespande. Det må konstateres, at det for at mindske mængden af henkastet affald i byrummet, og herunder især cigaretskod, snusposer og ølkapsler, er nødvendigt at sikre skraldespande lige ved siden af busstoppesteder eller nedgangen til S-togs-stationer. Selvom der f.eks. er en skraldespand ved et læskur tæt på busstoppestedet, er der borgere, der stående kan vælge at vente ved selve stoppestedet. Når der så ikke der forefindes en skraldespand, vil f.eks. cigaretskod ofte blive kastet inden påstigning i bussen.

Ligeså kan det f.eks. ved KB Hallen station konstateres, at der ikke forefindes en skraldespand lige ved nedgangen til stationen, og da der ikke må ryges på perronen, vil cigaretskod ofte blive henkastet inden ankomst til denne.

Hensigten med forslaget er ikke at mindske det personlige ansvar i forhold til henkastet affald, men blot at søge i endnu højere grad at påvirke borgerne til i endnu højere grad at medvirke til at mindske mængden af affald i byrummet."

### Bemærkninger til forslaget

Frederiksberg Kommune har i mange år haft fokus på at mindske mængden af henkastet affald, og herunder især antallet af cigaretskod, der ender på gaden frem for i affaldsspanden. Det sker blandt andet gennem grundig renholdelse, strategisk opsætning af affaldsspande og askebægre i byrummet, Ren By-kampagner og diverse oplysningstiltag. Desværre viser erfaringen, at der ikke nødvendigvis er kausalitet mellem antallet af affaldsspande i byrummet og mængden af henkastet affald på gaden. Der er således også en opgave i adfærdsregulering for at ændre folks vaner, når de for eksempel skal af med deres cigaretskod ved busstoppestedet.

Kommunens årlige rapport over affaldsindsamling viser, at udviklingen går den rigtige vej med til stadighed lavere niveauer af henkastede stykker affald. Det kan dog altid blive bedre.

Det er udgangspunktet, at der altid skal være affaldskurve ved busstoppestederne. Der er således allerede ved langt størstedelen af kommunens 165 busstoppesteder opsat affaldsspande. Ved 10 busstoppesteder har det dog på grund af fortovsbredden, tilgængeligheden for fodgængere og tømningensmuligheden ved busstoppestedet ikke været muligt at opsætte affaldskurve.

Hvad angår kommunens to S-togsstationer, Peter Bangsvej og K.B. Hallen, bemærkes det, at der ved Peter Bangsvej St. er affaldsspande ved indgangene til stationen, mens der ved K.B. Hallen St. for nylig er opsat en affaldskurv umiddelbart i

nærheden af nedgangen til stationen, ligesom der er affaldskurve på selve stationen. Det vurderes derfor, at der i dag er tilstrækkeligt med affaldskurve ved begge stationer.

Hvad angår metrostationerne er der affaldskurve ved alle stationer stationerne. På grund af negativ- og flugtzone på stationerne er alle affaldskurvene ikke placeret direkte ved nedgangene til stationerne men så nær ved som muligt. Forvaltningen har ved alle metrostationer ved nedgangene til perronerne opsat løse affaldskurve som følge af Covid19 og kravet om brug af mundbind. Forvaltningen er i dialog med Metroselskabet om muligheden for gøre disse permanente. Kommunens ansøgning vurderes pt. af Metroselskabet i forhold til overholdelse af negativ- og flugtzone på stationerne m.v.

#### *By-, kultur- og miljørådets vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at affaldskurve ved adgangen til kollektiv trafik på Frederiksberg allerede er prioriteret, og at der er en god dækning ved disse steder. Herudover er forvaltningen allerede i dialog med Metroselskabet om supplerende affaldskurvene ved metrostationerne.

### **Økonomi**

Nej

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og miljøudvalget, m, k

# Punkt 284: Steenwinkelsvej 9 - Etablering af taghave med drivhus på etagebebyggelse

02.34.02-P19-2-20

## Resume

Der ansøges om etablering af en individuel taghave med pergola og 49 m<sup>2</sup> drivhus på etageejendom på Steenwinkelsvej 9. Sagen forelægges for by- og miljøudvalget, da sagen er af principiel karakter. Altanmanualen indeholder ikke retningslinjer for opførelse af drivhuse på tagflader.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at der meddeles afslag til en privat tilbygning på taget,
2. at der kan arbejdes videre med etablering af privat tagterrasse indenfor kommunens administrative praksis for tagterrasser og taghaver.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at der meddeles afslag til en privat tilbygning på taget,
2. at der kan arbejdes videre med etablering af privat tagterrasse indenfor kommunens administrative praksis for tagterrasser og taghaver.

## Sagsfremstilling

By-, kultur- og miljøområdet modtog den 2. januar 2020 en ansøgning om etablering af en taghave med et drivhus og pergola på taget af Steenwinkelvej 9.

### *Ejendommen*

Ejendommen er fra 1967, beliggende på Steenwinkelvej 9 og tegnet af arkitekterne Krohn og Hartvig Rasmussen (KHR Arkitekter) i modernistisk stil.

Ejendommen er i 5 etager med fladt tag og vandrette vinduesbånd, en åben stueplan til parkering af biler og 4 beboelsesetager over. Der er 3 etværelseslejligheder på hver etage og en penthousebolig på øverste etage med tagterrasse mod gårdsiden. Se vedlagte tegninger fra byggesagen i 1962-63.

Ejendommen vurderes bevaringsværdig og er indstillet til optagelse i kommuneplan 2021. Ejendommen et tidstypisk eksempel på modernistisk tænkning, hvor mere dagslys, parkering til bil og en åben tagterrasse blev tænkt ind i arkitekturen.

Ejendommen har en bebyggelsesprocent på 216.

### *Ansøgningen*

Ejer af lejligheden på 4. sal (penthouseboligen) søger om tilladelse til at inddrage det flade tagareal til etablering af en tagterrasse med et drivhus og pergola, der ligger tilbagetrukket fra bygningens facader.

Tagterrassen med pergola og drivhus vil blive tilknyttet lejligheden på 4. sal og ansøger vil have privat adgang.

Ansøger har oplyst, at han har brugsret til tagterrassen mod gårdsiden, men at denne indgår i ejerforeningens fællesareal. Drivhuset har et overdækket areal på 48,7 kvadratmeter. Det samlede taghaveareal vil blive 114 kvadratmeter. Med drivhusets areal stiger bebyggelsesprocenten til 230.

Ansøger ønsker en privat taghave på ejendommens flade tag, hvortil der skal være adgang via tagterrassen mod gårdsiden. Drivhuset og pergola udføres i træspær og drivhuset dækkes af glas i en sådan styrke, at det vil kunne modstå vejr og vind. Drivhus og pergolaområde afgrænses af en 1,5 meter bred grøn flade med sedum, der skal være med til at opsamle regnvand og reducere regnvandsmængden fra tagflade til afløb. Ansøger beskriver projektet som en særlig arkitektonisk karakter, der vil bidrage til byens grønne profil og blive udført i bæredygtige materialer.

### *Regelgrundlag*

#### Planlovmæssige forhold

Ejendommen er beliggende i kommuneplanramme 6.B.5 Worsaaesvej, hvor der er en bebyggelsesprocent på maksimum 110 og et maksimum på 6 etager.

Ejendommen er beliggende i Lokalplan 45, et område ved Rosenørns Allé, H. C. Ørstedes Vej, Åboulevard, Jakob Dannefærds Allé og Worsaaesvej. Lokalplanen indeholder ingen bestemmelser om omfang af bebyggelsen eller om bebyggelsens ydre fremtræden, hvorfor der må henvises til kommuneplanrammens begrænsninger.

#### Byggelovsmæssige forhold

Da drivhuset ikke kan opføres inden for byggeretten skal der foretages en helhedsvurdering af byggeriet. Helhedsvurderingen skal foretages under hensyn til de generelle kriterier i BR18, § 188 samt de bebyggelsesregulerende forhold med hensyn til grundens størrelse, afstandsforhold, etageantal, højdeforhold, bebyggelsesprocent og de ubebyggede arealers indretning, jf. BR 18, kapitel 20.

#### Administrativ praksis

De gældende retningslinjer for altaner, tagterrasser og taghaver (Din Nye Altan og Din Nye Altan tillæg) indeholder ikke retningslinjer for etablering af drivhus på tagflader. Der findes alene retningslinjer for grønne taghaver.

*Mulighederne for grønne taghaver på den enkelte ejendom vil blandt andet være afhængig af ejendommens arkitektur og tagets betydning for bevaringsværdien og for kulturmiljøer.*  
(Side 45, Din Nye Altan, 2013)

*Det er ikke udelukket, at et utraditionelt og nytænkende projekt om altaner eller taghaver, der sprænger alle forestillinger om det muliges kunst, kan få gang på jord på Frederiksberg. Det er formentlig ikke den nemmeste vej at gå, men vi indgår gerne en dialog med de bedste arkitekter om projekter med en frisk, berigende og banebrydende tilgang til Frederiksberg Kulturarv.*

(side 20, Din Nye Altan, 2013)

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

Ønsket om at etablere en større privat bygning (drivhus) på taget har principiel karakter. By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at en tilladelse vil danne præcedens for opførelse af private udestuer og drivhuse i forbindelse med nye tagterrasser og -haver i kommunen.

Kommunens administrative praksis for tagterrasser/taghaver indeholder ikke retningslinjer for nybyggeri på byens etageejendomme. Det vurderes, at etablering af drivhus på ejendommens tag overskrider byggeret og ikke vil kunne tillades med baggrund i en helhedsvurdering. Da ejendommen ikke er omfattet af bestemmelser for bebyggelsens ydre fremtræden, kan der ikke stilles krav om udformning og detaljering.

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at ejendommen med fordel kan bære etablering af en taghave, og at det er i overensstemmelse med retningslinjerne og vil kunne tillades.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget

## **Bilag**

Matrikelkort

Eksisterende forhold (3d google)

Ansøgningsmateriale

Beskrivelse

Steenwinkelsvej 9\_arkiv

# **Punkt 285: Lindevangs Allé 8-12 - anvendelsesændring fra uddannelsesformål til kontorerhverv og kommunens parkeringsnorm i forbindelse med deklamationer på ejendommen**

02.34.02-P19-533-20

## **Resume**

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om anvendelsesændring fra uddannelsesformål til kontorer på Lindevangs Allé 8-12. Ansøgningen lægger op til et løft af det arkitektoniske udtryk med nye facader, en ny grøn kantzone, der kan aktivere området og en begrønning af udearealet ved ejendommene. Sagen forelægges for udvalget, idet ansøger ønsker, at kommunen ikke håndhæver den tinglyste deklamation på den ene ejendom angående et skærpet krav til antal bilparkeringspladser

## **Beslutning**

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at kommunen ikke håndhæver de tinglyste og skærpede krav til antal parkeringspladser på ejendommen, men at kravet til antal parkeringspladser ved anvendelsesændringen i stedet følger kommunens parkeringsnorm jf. Kommuneplan 2017 svarende til en bilparkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> erhverv i stationsnære kerneområder, såfremt projektets forslag til ændringer af facader og anlæg kan godkendes af forvaltningen,
2. at der udlægges, men ikke anlægges 11 bilparkeringspladser foran ejendommene mod Lindevangs Allé, for i stedet at kunne aktivere og indrette kantzonen som grønt opholdsareal herunder benyttelse til udeservering og beplantning.

## **Indstilling**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller

1. at kommunen ikke håndhæver de tinglyste og skærpede krav til antal parkeringspladser på ejendommen, men at kravet til antal parkeringspladser ved anvendelsesændringen i stedet følger kommunens parkeringsnorm jf. Kommuneplan 2017 svarende til en bilparkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> erhverv i stationsnære kerneområder, såfremt projektets forslag til ændringer af facader og anlæg kan godkendes af forvaltningen,
2. at der udlægges, men ikke anlægges 11 bilparkeringspladser foran ejendommene mod Lindevangs Allé, for i stedet at kunne aktivere og indrette kantzonen som grønt opholdsareal herunder benyttelse til udeservering og beplantning.

## **Sagsfremstilling**

Lindevangs Allé 8-12 benyttes i dag til uddannelsesformål og består af en ejendom fra 1950'erne med en efterfølgende uheldig facadeisolering fra 1980'erne, flankeret af to ens tidstypiske byggerier fra 1970'erne. Den asfalterede gård og arealet foran ejendommene benyttes til bilparkeringspladser og cykelparkering og der er hverken grønne arealer eller træer på ejendommene.

Ejendommene fremstår som eksempler på byggeri fra perioder, hvor den arkitektonisk kvalitet var mindre fremtrædende og ikke svarer til nutidens idealer.

Frederiksberg Kommune har modtaget en ansøgning om en anvendelsesændring til kontorer og samtidig en fremtidig udvikling og løft af bygningernes arkitektoniske udtryk og ny indretning af udearealerne, herunder etablering af grønne opholdsarealer og beplantning med lindetræer. Denne fremtidige udvikling kan kun muliggøres ved, at Frederiksberg Kommune benytter krav til bilparkeringspladser efter kommuneplan 2017 for stationsnære områder og ikke et skærpet tinglyst krav.

### *Eksisterende forhold*

Ejendommene fremstår tidstypiske ift. opførelstidspunktet som betonbyggeri med lette ikke-bærende facadeelementer. Lindevangs Allé 8 og 12 er beklædt med grå eternit og foran dette er en spansk altan med værn i galvaniseret rør som et dekorativt element.

Stueetagen fremstår primært som åben med direkte adgang under ejendommene, der benyttes som cykel- og bilparkeringsareal med overkørsel over fortovet.

Lindevangs Allé 10, opført ved arkitekterne M.A.A. Leif Eriksen. Vagn Thorsmark og Mogens Anthon, blev præmieret i 1958/1959. Ejendommen blev opført i armeret beton og gasbeton med pudset facade, men fremstår i dag med en uoriginal udvendig facadeisolering på 25 cm, inddækket af aluminiumskassetter og udskiftede vinduer fra 1985. Stueetagen har samme facade som overliggende uoriginale facadeinddækninger, og blev i 1993 tilført et glasindgangsparti. Foran ejendommen er der anlagt 4 parkeringspladser med overkørsel over fortovet.

Nuværende gårdareal og areal foran bygningerne fremstår primært som asfalt brudt af enkelte parkeringspladser med græsarmeringsblokke uden anden beplantning.

#### Stationsnært område

Der er tre stationer inden for kort afstand fra ejendommene. Henholdsvis 400 meter til Fasanvej metrostation, 600 meter til Lindevang metrostation og 800 meter til Peter Bangs Vej S-tog station. Dertil er Den Grønne Sti i umiddelbar nærhed.

#### *Fremtidige forhold*

Ansøger ønsker med anvendelsesændringen at løfte ejendommens arkitektoniske udtryk ved at renovere facaderne. Som en del af facaderenoveringen sker der samtidig en udvendig facadeisolering.

De tre ejendomme er opført som erhvervsbygninger og dette ønskes bibeholdt således, at det udtryksmæssigt afspejles ved bl.a. større vinduespartier og et andet materialemæssigt udtryk end naboejendommen, der skal anvendes til beboelse. Facadetakten bibeholdes ved, at bygningen i midten, udføres med lysegråt puds, hvilket vil ligge tættere på ejendommens oprindelige og præmierede udtryk fra 1956. De to flankerende bygningsfacader udføres med anodiserede eller eloxerede profilerede facadepaneler. I stueetagen anvendes glas for at skabe åbenhed med kantzonen og brug af træ på dørflader, for at give varme og taktilitet, hvor mennesker er i direkte kontakt med bygningens materialitet.

#### *Udearealet*

I stueetagen arbejdes der med at aktivere kantzonen og folde bygningens kantinefunktion ud således, at der kan skabes liv og opholdsareal foran ejendommen mod Lindevangs Allé.

På ejendommen mod Lindevangs Allé plantes 4 lindetræer og i gården etableres der 3 større træer og dertil mindre buske og bede.

Som det fremgår af bilag 3, version B, kan der ved udlæg af 11 bilparkeringspladser frem for anlæg, etableres yderligere grønt areal mod Lindevangs Allé og mindske antal overkørsler over fortovet.

For at kunne imødekomme kravet i Kommuneplan 2017 om etablering af 10 % opholdsareal ved indretning som erhverv, ansøges der samtidigt om at etablere en tagterrasse på 160 m<sup>2</sup>, hvoraf ca. 63 m<sup>2</sup> ønskes medregnet i opgørelse over opholdsareal.

#### *Krav til bilparkeringspladser*

De tre ejendomme blev opført som kontorhverv og mindre industri. I forbindelse med opførelsen af ejendommen Lindevangs Allé 8 blev der tinglyst en deklaration af 4. august 1971 omhandlende parkeringspladser, hvor det fremgår, at ejeren af ejendommen er forpligtet til at indrette tre bilparkeringspladser pr. 100 m<sup>2</sup> til kontor eller en bilparkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> til industri.

Ejer af ejendommen ønsker, at Frederiksberg Kommune ikke benytter sin påtaleret ift. deklarationen i forbindelse med anvendelsesændringen, og at Frederiksberg Kommune i stedet anvender bilparkeringsnorm for de tre ejendomme svarende til 1 pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal, svarende til rammerne i Kommuneplan 2017 for et stationsnært område samt 1 cykelparkeringsplads pr. 25 m<sup>2</sup>. Derudover skal der være opholdsareal svarende til 10% af erhvervsarealet.

#### Bilparkeringspladser efter deklaration og efter Kommuneplan 2017

Deklarationen er kun tinglyst på ejendommen Lindevangs Allé 8 hvorfor parkeringsnorm for Lindevangs Allé 10 og 12 skal beregnes ud fra Kommuneplan 2017.

Ejer af alle tre ejendomme, Lindevangs Allé 8-12, ønsker at sammatrikulere ejendommene og beregne antal bilparkeringspladser, cykelparkeringspladser og opholdsareal under et.

Tabel 1. oversigt over bilparkeringspladser efter deklaration og kommuneplan 2017 for stationsnære kerneområder.

	areal: (efter landinspektør opmåling 2020)	Bilparkeringspladser efter deklarationen for Lindevangs Allé 8 og Kommuneplan 2017 (KP17) for Lindevangs Allé 10 og 12:	Bilparkeringspladser efter Kommuneplan 2017 (KP17) for alle tre ejendomme:
Lindevangs Allé 8	1577 m <sup>2</sup>	47,31 / deklaration	15,77 / KP17
Lindevangs Allé 10	2013 m <sup>2</sup>	20,13 / KP17	20,13 / KP17

Lindevangs Allé 12	1271 m <sup>2</sup>	12,71 / KP17	12,71 / KP17
Samlet:	4861 m <sup>2</sup>	80 bilparkeringspladser	48 bilparkeringspladser

Forskel på antal bilparkeringspladser efter deklaration og Kommuneplan 2017 for stationsnære områder er 32 bilparkeringspladser.

Ansøger forventer, grundet den udvendige efterisolering af bygningerne, at arealet vil udvides, således at det vil være nødvendigt at anlægge yderligere 2 bilparkeringspladser ift. ovenstående skema.

### *Regelgrundlag*

Gennemsnitlige rammebestemmelser for parkering i Kommuneplan 2017 s. 17-18:

*"Antallet af bil- og cykelparkeringspladser til erhvervsformål samt institutions- og undervisningsformål kan fastsættes større eller 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 erhvervs- og institutions- og undervisningsformål evt. nedsættes til 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> for erhverv og 1 plads pr. 200 m<sup>2</sup> for institutioner og undervisning efter en vurdering i det konkrete tilfælde."*

Deklaration af 8. august 1971

*"(...) at der før bebyggelsen etableres og stedse opretholdes henstillingspladser for biler i et omfang svarende til 3 pladser pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal til kontorer og 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal til industri, således at manglende henstillingspladser eventuelt tilvejebringes på egen grund ved udførelse af en underjordisk garagekælder."*

Tidligere afgørelser om bilparkeringspladser på ejendommene

Det daværende teknik- og miljøudvalget vedtog den 2. oktober 1973 at fratage krav om anlæg af 50 bilparkeringspladser i forbindelse med etablering af Professionshøjskolen Metropol (daværende Forvaltningshøjskolen).

I 2009 valgte by- og miljøområdet (nu by-, kultur- og miljøområdet), i forbindelse med indretning af yderligere areal til Professionshøjskolen Metropol at fratage krav om yderligere bilparkeringspladser men i stedet at benytte Kommuneplan 2004 ramme for stationsnære områder og etablere bilparkeringspladser svarende til 1 bilparkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup> for undervisningsformål.

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

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at det ansøgte projekt vil være et positivt tiltag og løfte de tre ejendommers arkitektur, samtidigt med at projektet også øger mængden af grønt opholdsareal på ejendommene, aktiverer kantzonen mod Lindevangs Allé, som i dag benyttes som asfalterede bilparkeringspladser med overkørsler over fortovene og tilføjer 4 lindetræer til Lindevangs Allé. By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at Frederiksberg Kommune ikke skal benytte sin påtaleret vedr. bilparkeringskravet, hvis projektets endelige detatalforslag til ændringer af facader og indretning af opholdsarealer kan godkendes af forvaltningen. Ansøger har i ansøgningsmaterialet arbejdet med en version B, hvor der udlægges 11 bilparkeringspladser i kantzonen mod Lindevangs Allé. Det er forvaltningens vurdering, at en sådan løsning hvor der udlægges bilparkeringspladser vil muliggøre et mere attraktivt, grønt og aktivt gadeforløb som vil bidrage positivt til byen, og at nærheden til stationer samt den grønne sti vil muliggøre et mindre behov for bilparkeringspladser for ejendommene.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget

## **Bilag**

Bilag 1 - Eksisterende forhold

Bilag 2 - deklaration fra 1971

Bilag - 3 ansøgningsmateriale

# Punkt 286: Evaluering af forsøg med IoT-sensorer i glasbeholdere

00.01.00-P20-106-18

## Resume

Forvaltningen har undersøgt om data fra IoT-sensorer i glasbeholdere kan effektivisere indsamlingen. By- og miljøudvalget orienteres med denne sag om forsøgets resultater, som blandt andet viser, at data fra fyldemeldere danner et godt supplement til nuværende planlægningspraksis. Erfaringerne viser også, at der er behov for yderligere udvikling og forsøg for at kunne anvende den nye viden meningsfyldt i driften og for at kunne understøtte kommunens mål om mere effektiv og fleksibel affaldsindsamling tilpasset den enkelte hustand eller ejendoms affaldsmønster.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at evalueringen af forsøget med IoT-sensorer i glasbeholdere tages til efterretning,
2. at der indledes et udviklingssamarbejde med leverandører af fyldemeldere i regi af klimafondsprojektet 2020-2023 'Smart data til effektiv og fleksibel affaldsindsamling og øget genanvendelse' med henblik på at udvikle en løsning, der kan imødekomme Frederiksberg Kommunes behov for sensorbaserede tømninger af glasfraktionen.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at evalueringen af forsøget med IoT-sensorer i glasbeholdere tages til efterretning,
2. at der indledes et udviklingssamarbejde med leverandører af fyldemeldere i regi af klimafondsprojektet 2020-2023 'Smart data til effektiv og fleksibel affaldsindsamling og øget genanvendelse' med henblik på at udvikle en løsning, der kan imødekomme Frederiksberg Kommunes behov for sensorbaserede tømninger af glasfraktionen.

## Sagsfremstilling

Kommunen arbejder kontinuerligt på at effektivisere byens drift. Som led heri er det blevet undersøgt, om teknologien kan bidrage til at effektivisere driften på tømning af glasbeholdere, f.eks. ved at undgå tømning af halvfylde eller overfyldte glasbeholdere samt unødige kørsel.

By-, kultur- og miljøområdet satte derfor i januar 2019 gang i et forsøg med fyldemeldere fra Wastecontrol i et udvalg af kommunens offentlige glasbeholdere. Formålet var at teste teknologien på byens glasbeholdere ved hjælp af IoT-sensorer. Forsøget var oprindeligt tænkt til at løbe i et år frem til december 2019, men blev forlænget et halv år på grund af tekniske udfordringer tidligt i forløbet med flaskebremsere og signalforhold. Forsøget blev afsluttet i juni 2020, hvor sensorerne blev afmonteret og evaluering igangsat.

Inden forsøget blev igangsat var forvaltningen i dialog med andre kommuner for at vende deres erfaringer. De kommuner, som allerede har indført fylde-sensorer i glasbeholdere, har typisk langt større afstande end Frederiksberg, har andre kontrakter for afhentning af glas, har testet sensorer på nedgravede glasbeholdere eller har ikke haft installeret støjdæpende foranstaltninger i deres beholdere. Deres erfaringer har derfor ikke direkte kunne bruges, og forvaltningen har derfor set det nødvendigt at teste lokalt på Frederiksberg for at opnå egne erfaringer med behovsstyrede tømninger ved hjælp af IoT-sensorer.

### *Evaluering af forsøget*

Forsøget har vist, at det er teknisk muligt at anvende IoT-sensorer til at registrere beholderes fyldningsgrad på Frederiksberg. Dog har forsøget også identificeret en række udfordringer, hvor nogle af disse er blevet taklet i løbet af forsøget, og andre foreslås håndteret i et udviklingssamarbejde med leverandørerne. Sidstnævnte drejer sig blandt andet om anvendelsen af data i ruteplanlægningen samt i forhold til optimal fyldning af bilerne – forhold som ikke har været mulige at teste i forsøget.

Forvaltningen foreslår derfor, at der indledes et udviklingssamarbejde med leverandørerne i regi af klimafondsprojektet 2020-2023 'Smart data til effektiv og fleksibel affaldsindsamling og øget genanvendelse'. I projektet skal Smart City løsninger medvirke til at optimere kommunens affaldsdatabase med henblik på bedre at kunne understøtte differentierede affaldsordninger for borgere og virksomheder, samt bedre kunne måle effekten af kommunens indsatser for øget genbrug og genanvendelse.

### *Resultater fra forsøget – Bedre planlægningsgrundlag og optimeringspotentialer*

Forsøget omfattede i første omgang 20 af kommunens 2000L glasbeholdere VF2000 placeret på offentlig areal og senere udvidet til 39 beholdere. Til sammenligning har kommunen i alt 130 offentligt opstillede glassholdere, fordelt på 119 standpladser. Derudover har kommunen 5 nedgravede underjordiske glasbeholdere, som dog ikke er indgået i forsøget.

Resultaterne fra forsøget viser overordnet:

- Data fra flaske containerne har givet en ny og bedre indsigt i borgernes adfærd på området (hvornår på ugen og døgnet flasker afleveres) samt en mere detaljeret viden om, hvor meget glas der er i beholderen. Ved at kombinere tømningsvægten og den sensorbestemte fyldningsgrad, opnås et bedre planlægningsgrundlag at basere tømningsfrekvensen og ruteplanlægningen på.
- Flere af beholderne fra forsøget opnår aldrig den ønskede fyldningsgrad på mellem 60-80% ved tømme tidspunktet. Målingen indikerer endvidere at tømme tidspunktet for de mest fyldte beholdere formentlig ville kunne udskydes yderligere 2-5 dage. Dog skal data ses i sammenhæng med hvornår tømme bilen er til rådighed for kommunen, hvorfor det kan være nødvendigt at planlægge tømnning af en beholder ved en lavere kapacitet end ønsket.

Som bilag til sagen findes Wastecontrols evaluering af forsøget og vurdering af potentialet.

*De tekniske udfordringer: Sensorplacering, flaskebremsere og netværksteknologi*

Forsøget har afdækket et par væsentlige tekniske udfordringer:

- Flaskebremsere i containerne betyder, at fyldningsgraden måles med en vis usikkerhed. Flaskebremsere er anordninger (fx. slidsker eller kæder) monteret under indkaståbningerne, som har til formål at reducere støj ved aflevering af de tomme flasker og nedsætte mængden af flasker, der knuses, hvorved en større procentdel af flasker kan genbruges. Alle kommunens beholdere er udstyret med flaskebremsere.
- Netværket til transmission af data, kommunens Smart City Netværk, har endnu ikke en tilstrækkelig dækningsgrad. Der var manglende eller dårlig signalforhold på flere af sensorerne, hvorfor netværket blev suppleret med GSM-teknologi. Begge teknologier er egnede til at hjemtage fyldedata trådløst, så det vil i sidste ende være et strategisk og økonomisk valg set i relation til kommunens øvrige smart city projekter.

*Kobling til Klimafondsprojekt – muligt udviklingssamarbejde med leverandører*

På baggrund af erfaringerne fra forsøget foreslår forvaltningen, at der arbejdes videre med anvendelsen af IoT-sensorer i regi af klimafondsprojektet 2020-2023 'Smart data til effektiv og fleksibel affaldsindsamling og øget genanvendelse'. I projektet er der blandt andet fokus på anvendelsen af Smart City løsninger for at optimere kommunens affaldsdatabase med henblik på at understøtte mere fleksibel affaldsindsamling tilpasset den enkelte husstands eller ejendoms affaldsmønster.

Et af de forhold som forvaltningen ønsker at undersøge nærmere er, hvordan stjerne kørsel kan undgås ved den sensorbaserede ruteplanlægning. Stjerne kørsler forstås her som 'ukoordinerede' kørsler efter fyldte beholdere i forskellige retninger af byen og uden hensyntagen til, at der er tæt-på-fyldte beholdere på dagens rute, som dukker op på den følgende dags kørselsliste. Der er en udpræget formodning særligt blandt renovatørerne om, at sensorbaserede tømninger medfører flere kørsler med flere forstyrrelser i trafikken og mere CO<sub>2</sub>-udledning til følge.

Der er under forsøget ikke blevet foretaget tilpasninger i kørslerne efter sensordata. Det er derfor ikke muligt at lave endelige konklusioner på, om indførelse af sensorbaserede data reelt vil medføre stjerne kørsel. Forvaltningen har dog drøftet spørgsmålet med flere renovatører, leverandører af sensorer og med andre kommuner. Tilbage meldingerne er blandede og vil derfor være et af de forhold, der skal undersøges nærmere i samarbejde med leverandørerne.

En af måderne, hvor udfordringen kan minimeres er, at forvaltningen for hver glasbeholder kan indstille den ønskede fyldningsgrad ved tømnning, ønskede tømmedage samt tidsrum og anvende disse data i ruteplanlægningen. Det er dog ikke alle leverandører på markedet, der i dag kan levere denne mulighed – ej heller kommunens nuværende leverandører af affaldssystemet, hvorfor det vil være et udviklingspunkt, der skal kigges nærmere ind i.

Projektet vil også skulle afsøge, hvordan kommunen i samarbejde med renovatørerne sikrer optimal fyldning af tømningsbilen ved hjælp af ruteplanlægningsværktøjet. Udformning af brugergrænseflade tilpasset chaufførernes behov vil derfor også være et forhold, der skal afsøges yderligere.

Sidst men ikke mindst, skal den afledte drift ved indførelsen af fyldemeldere også skulle afdækkes yderligere, herunder effekten af nye driftsopgaver i form af løbende opsætning og vedligeholdelse af sensorer og deres batterier og også ville skulle håndtere to forskellige priser for tømninger (tømning m/u fyldemeldere).

Frederiksberg Kommune har netop udbudt opgaven med tømning af glasbeholdere, som indtil videre har været varetaget af Remondis. I den nye aftale er der taget højde for, at tømningerne kan foregå på baggrund af IoT-sensorer.

#### *By-, kultur- og miljørådets vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at selve teknologien har en tilpas modenhed til at kunne anvendes, men at der fortsat er behov for udvikling i forhold til anvendelsen af data, herunder integration af data til kommunens fagsystemer.

Data fra forsøget har vist sig at være et godt supplement i forhold til de eksisterende månedlige tømmerrapporter. De styrker planlægningsarbejdet og viser placeringer, hvor tømningerne kan optimeres. Tilpasning af kørslen efter sensorbaserede data er teoretisk mulig, men det er forvaltningens vurdering, at der skal videreudvikles på anvendelsen og implementering af data i softwareløsningerne for blandt andet at undgå stjerneførsler.

Endvidere er der en række usikkerheder vedrørende de afledte driftsudgifter, som der er behov for at undersøge nærmere.

Forvaltningen foreslår derfor, at der i regi af klimafondsprojektet etableres et udviklingssamarbejde med leverandørerne af fyldemeldere og affaldsdatabase med henblik på at udvikle en løsning, der i første omgang kan imødegå Frederiksberg Kommunes behov for sensorbaserede tømninger af glasfraktionen.

### **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Forsøget har været finansieret via eksisterende driftsmidler fra digitaliseringsprojektet 'Digital understøttelse af By- og Miljøområdet'.

Det foreslåede udviklingssamarbejde i regi af klimafondsprojektet håndteres inden for denne ramme af budgetaftalen for 2020-2023.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og miljøudvalget

### **Bilag**

Wastecontrol evalueringsnotat - Frederiksberg Kommune

Wastecontrol evalueringsnotat - bilag 1 - Billeder af grafer

# Punkt 287: Miljømæssige forhold i bred forstand i forbindelse med etablering af kunstgræsbaner på Frederiksberg

04.00.00-A00-1-18

## Resume

I forbindelse med behandling af punkt 301. Miljømæssige forhold i bred forstand i forbindelse med etablering af kunstgræsbaner på Frederiksberg bad By- og Miljøudvalget den 16. september 2019 om en opfølgende sag til belysning af en række specifikke forhold af myndigheds- og driftsmæssig karakter. Sagen blev d. 13. januar 2020 begæret i Kommunalbestyrelsen af Thyge Enevoldsen, der på Kommunalbestyrelsesmødet d. 24. februar 2020 ønskede en række forhold yderligere belyst. Foranlediget heraf sendte Kommunalbestyrelsen sagen tilbage til By- og Miljøudvalget til yderligere behandling. Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet et notat, der belyser disse forhold i det omfang det har været muligt.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog notatet "Opfølgning på spørgsmål til sagen miljømæssige forhold i bred forstand i forbindelse med etablering af kunstgræsbaner på Frederiksberg" til efterretning.

## Indstilling

By, Kultur og Miljøområdet indstiller, at notatet "Opfølgning på spørgsmål til sagen miljømæssige forhold i bred forstand i forbindelse med etablering af kunstgræsbaner på Frederiksberg" tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

I forbindelse med behandling af sagen "Miljømæssige forhold i bred forstand i forbindelse med etablering af kunstgræsbaner på Frederiksberg" bad by- og miljøudvalget den 16. september 2019 om en opfølgende sag til belysning af en række specifikke forhold af myndigheds- og driftsmæssig karakter. Sagen blev af Thyge Enevoldsen begæret i kommunalbestyrelsen, hvor den blev behandlet den 24. februar 2020. Her bad Thyge Enevoldsen om at få en række forhold yderligere belyst og foranlediget heraf sendte kommunalbestyrelsen sagen tilbage til udvalget til yderligere behandling. Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet et notat, der belyser disse forhold i det omfang det har været muligt.

Notatet omhandler følgende 11 punkter:

1. Præsentation og vurdering af analyseresultater for perioden 2007-2020, herunder resultater af DHI-undersøgelse fra 2013
2. Redegørelse for, hvordan der er fulgt op på overskridelser af tilladelsernes grænseværdier for drænvand
3. Begrundelse for, hvorfor der ikke er meddelt nedsivningstilladelser til kunstgræsbanerne og om der er planer om dette
4. Redegørelse for indholdsstoffer i det granulatprodukt, der anvendes på kunstgræsbanerne i forhold til gældende grænseværdier for bl.a. PAH'er (tjærestoffer)
5. Plan for skiltning med anvisning af adfærd på kunstgræsbaner
6. Nærmere vurdering af, hvor meget granulat, der udlægges årligt på kunstgræsbanerne
7. Redegørelse for de overvejelser, der gøres i forhold til valg af alternativer til traditionel kunstgræsbane i forbindelse med renovering af Nandrupsvvej-anlægget
8. Redegørelse for, om der er reduceret i driftstilskud til græsbaner i forbindelse med etablering af flere kunstgræsbaner
9. Redegørelse for distribution af slam / slammets skæbne fra BIOFOS' rensningsanlæg
10. Redegørelse for nyeste viden i forhold til udvikling af kunstgræsbaner og -produkter
11. Redegørelse for om og evt. på hvilken måde / i hvilket omfang, der er foretaget eller planlagt CO<sub>2</sub>- og naturkompensation i forhold til etablering og drift af kunstgræsbaner

### Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 25. november 2019 sagen.

### Tidligere sagsfremstilling:

På By- og Miljøudvalgets møde den 16. september 2019 blev forvaltningen i forbindelse med behandlingen af "Miljømæssige forhold i bred forstand i forbindelse med etablering og drift af kunstgræsbaner" bedt om at belyse en

række forhold af myndigheds- og driftsmæssig karakter vedrørende kunstgræsbanerne på Frederiksberg.

Til belysning af sagen har forvaltningen udarbejdet vedlagte notat; ”Redegørelse vedrørende miljøtilladelser og drift af kunstgræsbaner”.

Notatet redegør for kunstgræsbanernes tilslutningstilladelser til kloak efter Miljøbeskyttelsesloven § 28, herunder begrundelse for ændringer af vilkår, analyseresultater af drænvandsprøver i perioden 2017-2019, forsøg med anvendelse af alternativt tømiddel på baner med nedsivningsrisiko, mulige spredningsveje for granulat samt Det Europæiske Kemikalieagenturs vurdering af sundhedsmæssige aspekter ved kunstgræsbaner, som konkluderer, at der generelt ikke forventes at være sundhedsmæssige problemer ved brug af kunstgræsbaner. Notatet er bilagt en oversigt over tilladelser og vilkår for kunstgræsbanerne samt en oversigt over analyseresultater for parametre med grænseværdier af drænvandprøver udtaget på hhv. Jens Jessens Vej og Nandrupsvvej Idrætsanlæg i perioden 2017 - 2019.

Tidligere sagsfremstilling

Den tidligere sagsfremstilling er vedlagt som bilag.

## **Økonomi**

Ingen.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, kommunalbestyrelsen.

CS/JJ

## **Historik**

**By- og Miljøudvalget 2018-21, 25. november 2019, pkt. 376:**

By- og Miljøuddvalget udsatte sagen.

**Indstilling 25. november 2019, pkt. 376:**

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,

at notatet "Redegørelse vedrørende miljøtilladelser og drift af kunstgræsbaner" tages til efterretning.

**Indstilling 13. januar 2020, pkt. 16:**

By, Kultur og Miljøområdet indstiller,

at notatet "Redegørelse vedrørende miljøtilladelser og drift af kunstgræsbaner" tages til efterretning.

**Kommunalbestyrelsen 24. februar 2020, pkt. 56:**

By- og Miljøudvalget tog notatet ”Redegørelse vedrørende miljøtilladelser og drift af kunstgræsbaner” til efterretning.

Thyge Enevoldsen bad om at få sagen behandlet i Kommunalbestyrelsen.

## **Bilag**

Notat. Opfølgning. Drift og etablering af kunstgræsbaner. 07102020

Dagsordenspunkt Miljømæssige forhold.BMU 2018-21

Redegørelse vedrørende miljøtilladelser og drift af kunstgræsbaner

Oversigt tilladelser og vilkår, kunstgræsbaner, Bilag 1

# Punkt 288: Anlægsbevilling af midler til busfremkommelighed på linje 31, 9A og 7A

13.05.16-G01-3-20

## Resume

I budgetaftalen for 2020 er der afsat 1,4 mio. kr. til busfremkommelighed på linje 31. Der er gennemført undersøgelser og sagen redegør for de projekter, det foreslås at gennemføre og som udvalget skal tage stilling til. Ved at etablere busbaner på Smallegade og Finsensvej kan der sikres en bedre busfremkommelighed for linje 31 og 9A. Ydermere kan der ved at forlænge en busbane på Roskildevej og etablere et fremrykket stoppested sikres bedre fremkommelighed for linje 7A.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at de tre projekter på henholdsvis Smallegade, Finsensvej og Roskildevej godkendes,
2. at der anlægsbevilges de resterende 1,3 mio. kr. ud af de afsatte 1,4 mio. kr., finansieret af det rådighedsbeløb der er afsat i budget 2020.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at de tre projekter på henholdsvis Smallegade, Finsensvej og Roskildevej godkendes,
2. at der anlægsbevilges de resterende 1,3 mio. kr. ud af de afsatte 1,4 mio. kr., finansieret af det rådighedsbeløb der er afsat i budget 2020.

## Sagsfremstilling

Som konsekvens af Cityringens åbning i september 2019 blev busserne tilpasset og Nyt Bynet blev sat i drift i oktober 2019. For at optimere bustrafikken har Frederiksberg Kommune gennemført fremkommelighedsprojekter på flere af A-buslinjerne i kommunen. Med Nyt Bynet er der kommet flere afgangene på linje 31. Derfor er der også kigget på mulige fremkommelighedsprojekter på denne linje og afsat midler hertil i budgetaftalen for 2020.

Linje 31 kører fra Vanløse ind ad Finsensvej, drejer ad Nordre Fasanvej og kører mod Københavns centrum ad Smallegade og Gammel Kongevej og modsat den anden vej. Grundet meget trafik er der generelt fremkommelighedsproblemer for busserne. I de to kryds mellem Smallegade og Nordre Fasanvej og Finsensvej og Nordre Fasanvej er der specielt problemer for linje 31. Linjen skal svinge i begge kryds.

Der er med vedtagelsen af budget 2020 besluttet et effektiviseringstiltag, hvor der arbejdes videre med:

- at stoppestedet i Smallegade etableres som fremrykket med busperron og midterhelle
- at der etableres cirka 180 meter busbane på Finsensvej fra Lindevangs Allé og frem til stoppestedet op mod krydset i østgående retning samt et ekstra signal (som det er på Peter Bangs Vej ved Diakonissen).

Det fremgår af effektiviseringstiltaget, at ændringerne vil kræve nedlæggelse af cirka 10 bilparkeringspladser, fjernelse af 4 træer samt fjernelse af 2 affaldsbeholdere. Disse vil blive omplaceret i området.

### *Undersøgelse og resultater*

Forvaltningen har gennemført undersøgelser og observationer ved besigtigelse i morgentimerne og videoregistreringer over 3 dage. For at sikre et retvisende resultat er registreringerne udført to gange på grund af corona nedlukningen og den anderledes trafikmængde den har medført. Den sidste registrering blev udført i starten af september 2020, hvor trafikken må formodes at have være nogenlunde normaliseret.

Der er arbejdet videre med de skitserede projekter i effektiviseringsforslaget, men nærmere undersøgelser har givet anledning til, at der ændres i disse. Forvaltningen foreslår på baggrund af undersøgelserne, at de tre nedenstående projekter gennemføres:

### *Smallegade*

I retningen fra øst mod vest viser resultaterne fra undersøgelserne, at linje 31 og linje 9A, der også kører på denne strækning, har svært ved at komme frem til stoppestedet på Smallegade, primært i myldretiden pga. bilkø. Busserne har til gengæld ikke problemer med at komme videre fra stoppestedet, som først antaget og grunden til, at der skulle etableres fremrykkede busperron og midterhelle. Derfor foreslås det, at der etableres en ca. 70 meter busbane (Smallegade 46-50), hvor der i dag er bilparkering, hvilket vil sikre, at busserne kan køre i sit eget tracé og dermed kommer indenom en

eventuel bilkø. Etablering af busbanen vil kræve, at der bliver nedlagt fire bilparkeringspladser og en ikke-personlig tidsbegrænset handicapplads.

### *Finsensvej*

I den anden retning fra vest mod øst viser resultaterne fra undersøgelsen, at linje 31 har svært ved at komme frem til stoppestedet på Finsensvej ved Nordre Fasanvej, primært i myldretiden pga. bilkø. Til gengæld har busserne heller ikke her problemer med at komme videre fra stoppestedet. Derudover er der mange cyklister i krydset Finsensvej/Nordre Fasanvej, som gør det svært at svinge til højre. Derfor foreslås det, at etablere en ca. 100 meter lang busbane foran Irma frem til stoppestedet. Det vil sikre, at linje 31 kan komme frem til stoppestedet indenfor en eventuelt bilkø fra krydset. Etablering af busbanen vil kræve nedlæggelse af fire bilparkeringspladser foran Irma, fjernelse af midterhellen og dermed fældning af to træer. Projektet på Finsensvej er tilrettet efter undersøgelserne og det anbefales ikke, at gå videre med det oprindelige mere omfattende projekt med en længere busbane og et ekstra signal, da dette ville have konsekvenser for udkørslen fra Føtex og da det ville have konsekvenser for fremkommeligheden på linje 4A på Nordre Fasanvej. Det reviderede projekt på Finsensvej bliver billigere end det oprindelige projekt.

### *Roskildevej*

Frederiksberg Kommune er blevet kontaktet af Københavns Kommune angående et projekt på Roskildevej, hvor der kan blive skabt bedre fremkommelighed og større sikkerhed for cyklisterne. Det anbefales, at dette projekt gennemføres, selvom det ikke indgår i det oprindelige effektiviseringsforslag, idet det dog kan holdes indenfor de afsatte midler. Som en del af etablering af supercykelstien Roskilderuten ønsker Københavns Kommune at lave forbedringer på Københavns Kommunes side af krydset Roskildevej/Skellet. For at skabe den bedste løsning på tværs af kommunegrænsen for både cyklister og for busser, foreslås det, at den eksisterende busbane på Roskildevej forlænges med 200 meter til sidevejen Skellet. Ligeledes foreslås det, at der etableres en fremrykket busperron ved stoppestedet Skellet. Projektet vil skabe bedre fremkommelighed for både linje 7A og linje 72 på Roskildevej. Det er vurderingen, at det ikke får væsentlige konsekvenser for trafikafviklingen på Roskildevej, da trafikanterne allerede i dag er påbegyndt sammenfletning inden Skellet. En fremrykket busperron øger bussernes fremkommelighed, og forbedrer ydermere tilgængeligheden og trafikikkerheden mellem cyklister og ind- og udstigende buspassagerer. Alle tre projekter vil sikre, at busserne får en bedre fremkommelighed. Projekterne kan laves uafhængigt af hinanden og de kan alle udføres i indeværende år. Projekterne er med forbehold for politiets godkendelse. De fire bilparkeringspladser fra Finsensvej vil blive genetableret på Nylandsvej i forbindelse med trafikikkerhedsprojektet i indeværende år. Dermed etableres 56 nye bilparkeringspladser på Nylandsvej øst til opfyldelse af 100 nye bilparkeringspladser i 2020 og 4 pladser som erstatningspladser. Den tidsbegrænset handicapplads på Smallegade vil blive genetableret på Solvej i enden mod på Smallegade. De fire bilparkeringspladser på Smallegade og den ene på Solvej vil blive genetableret med henholdsvis to på Poul Møllers Vej, to på Eversvej og en i parkeringskælderen under Frederiksberg Gymnasium. De to nye træer vil blive plantet på Finsensvej, så tæt på den oprindelige placering som forholdene på stedet tillader og sandsynligvis ved Finsensvej 2. Projekterne er gennemgået med Movia, der er positive over for alle tre projekter, der tilsammen vil etablere busbaner for tre buslinjer og dermed mulighed for at få buskunderne hurtigere frem i trafikken flere steder. Dertil vil busbanerne også bidrage til en mere pålidelig busdrift, hvilket også er noget kunderne efterlyser.

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

For at have en konkurrencedygtig kollektiv trafik vurderer by-, kultur- og miljøområdet, at det er vigtigt at arbejde med fremkommelighed for busserne. De tre projekter vil samlet set give bedre fremkommelighed for tre buslinjer, hvilket skaber en bedre oplevelse for kunderne i busserne og dermed en forbedring af den kollektive trafik.

## **Økonomi**

Der er i alt afsat 1,4 mio. kr. til busfremkommelighed på linje 31 i budgettet 2020, hvoraf de 100.000 kr. blev anlægsbevilget ved budgetvedtagelsen 2020. I nedenstående skema ses fordelingen af forventede udgifter:

<b>Poster</b>	<b>Afsat beløb</b>
Indledende undersøgelser	100.000 kr.
Projektering	50.000 kr.
Smallegade	200.000 kr.
Finsensvej	450.000 kr.
Roskildevej	350.000 kr.
Bilparkeringspladser	90.000 kr.

Træer

160.000 kr.

**Samlet**

**1.400.000 kr.**

## **Borgmesterpåtegning**

Ja

## **Behandling**

By- og miljøudvalget, M, K

## **Bilag**

Bevillingsskema - Busfremkommelighed linie 31

# Punkt 289: Skybruds- og parkeringsprojekt på Priorvej og Nitivej

01.00.00-P20-11-20

## Resume

Skybrudsprojekt på Priorvej og Nitivej fremlægges hermed til godkendelse sammen med et skitseforslag til etablering af ekstra parkering på Priorvej.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at skybrudsprojektet og det fremlagte alternative skitseforslag for parkering, jf. bilag B, godkendes,
2. at muligheden for genopretning af fortove i området, således at parkering ind over kantsten undgås, medtages i næstkommende prioritering af fortovspuljen.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at skybrudsprojektet og det fremlagte skitseforslag for parkering godkendes,
2. at forslaget til klimatilpasning for området tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 17. august 2020 sagen og anmodede om en besigtigelse. Besigtigelsen på Priorvej og Nitivej fandt sted mandag den 5. oktober 2020. På besigtigelsen blev der drøftet alternative muligheder for placering af parkering, og forvaltningen har derfor undersøgt alternativer til det oprindelige foreslåede projekt. Forvaltningen har undersøgt alternativer til placeringen af nye parkeringspladser langs Mormon templet, Priorvej 12, for at friholde fortovet ved Mormon Templet. På Nitivej 9 er der et bredt fortov som giver mulighed for at ændre kantstensparkeringen til 90 graders parkering, så kantstensparkeringen og fortovet på Priorvej fastholdes. Det vil samlet set øge antallet af parkeringspladser i området med 16 stk. Dette alternativ er beskrevet i bilag B - Priorvej Nitivej, alternativt parkeringsprojekt. Det forventes, at denne ændring i projektet kan holdes inden for det afsatte budget.

Ligeledes er mulighederne for skråparkering undersøgt, som et alternativ på Priorvej, da der var bekymring for forholdene for fodgængerne på strækningen. Denne analyse kan ses i bilag A - Notat om skrå-parkering på Priorvej. Det er forvaltningens vurdering, at den samlede analyse ikke umiddelbart giver anledning til at ændre i projektet.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Skybrudsprojektet på Priorvej og Nitivej er en del af kommunens målsætning for klimatilpasning af Frederiksberg, hvor der er opnået mulighed for finansiering af en række skybrudsprojekter via den fælles rammeansøgning sammen med Frederiksberg Forsyning.

Etableringen af ekstra parkering på Priorvej indgår som en del af kommunens plan om at etablere 100 parkeringspladser i 2020, som blev forelagt kommunalbestyrelsen den 27. januar 2020. I den plan fremgik der et ønske om at etablere ekstra parkering på Priorvej.

Priorvej afgrænses af Borups Allé mod nord og Nitivej mod syd. Nitivej afgrænses mod vest af Nordre Fasanvej og mod øst af Ane Katrines Vej. I forbindelse med skybrud står der i dag vand på både Priorvej og Nitivej, og begge veje leder regnvand til de tilstødende naboveje Borups Allé og Ane Katrines Vej, som oplever store udfordringer i forbindelse med skybrud. Under skybruddet 2. juli 2011 stod der således mere end 40 cm regnvand på kørebanen på de to veje.

I forbindelse med gennemførelsen af skybrudsprojektet vil der under Priorvejs kørebane og parkeringsarealer samt under Nitivejs kørebane og nordlige fortov blive etableret magasiner som kan opfange og tilbageholde mere end en tiårshændelse. Anlægget vil dermed sikre at der ikke kommer til at stå kloakvand på overfladen af hhv. Priorvej og Nitivej ved en tiårshændelse, samt at der ikke vil løbe vand fra området til naboarealerne.

### *Bilparkering*

Ved gennemførelsen af det foreslåede projekt forøges antallet af parkeringspladser på Priorvej med 14 stk, fra 20 til 34. Der er i dag en offentlig handicap-parkeringsplads på Priorvej, som vil blive bevaret.

Med projektet ændres Priorvejs profil således, at der i vejens østlige side bliver mulighed for at have vinkelret parkering, hvor der i dag kun er mulighed for langsgående kantstensparkering. For at få plads til den vinkelrette parkering er det nødvendigt at reducere bredden på det eksisterende fortov. Fortovet er ca 3,5-5,5 meter bredt i dag, og vil fremover blive ca 2,5 meter bredt.

Ved Priorvejs tilslutninger til hhv. Nitivej og Borups Allé planlægges det at etablere gennemgående fortove, hvilket vil lette fremkommeligheden, specielt for brugere af rollatorer og kørestole.

### *Beplantning*

I forbindelse med projektet på Priorvej vil fem eksisterende træer blive udskiftet. Træerne har i dag skader efter bla. at være blevet strejft af biler, og vurderes til ikke at være levedygtige over en længere tidshorison. De nye træer vil blive koblet til skybrudsprojektet således, at det ikke vil være nødvendigt for kommunen at vande træerne i etableringsfasen.

### *Beboerorientering*

Der er den 7. juli 2020 udsendt orientering til områdets beboere om det kommende skybrudsprojekt i området. Frist for indkomne kommentarer var 11. august 2020.

Forvaltningen har modtaget fem henvendelser med kommentarer og spørgsmål fra beboere i området omkring projektområdet, samt de tilstødende veje. Henvendelserne drejer sig udover selve projektet, også om forholdene for beboerne under anlægsarbejdet. Kommunen er blevet opfordret til at sikre beboerne en midlertidig parkeringslicens til p-pladsenre under Bispeengbuen, som ligger i Københavns Kommune. Der sikres ikke midlertidig licens i Københavns Kommune, men der er i projektet et stort fokus på at anlægsarbejdet ikke lægger beslag på alt for mange parkeringspladser. Kommunen er også blevet opfordret til at sikre, at adgangen til porten og gården Nitivej 3-5 opretholdes, da gården bl.a. benyttes til beboerparkering. Der kan i projektet være behov for at der afspærres, men der vil være stort fokus på at en spærring af adgangen gøres så kortvarig som muligt og varsles til beboerne.

Der er også kommet en henvendelse omkring arbejdstider og støjniveau for projektet. Projektarbejdet vil overholde kommunens forskrift for bygge- og anlægsarbejder.

I forhold til selve projektets udformning og omfang er kommunen blevet opfordret til at flytte noget af den ekstra parkering fra Priorvej til Nitivej (se indkomne kommentarer nr. 4 og 5). Det er den lokale afdeling af Jesu Kristi kirke af Sidste Dages Hellige, som har sit tempel på adressen Priorvej 12, samt en ansat ved kirken, der gerne ser noget af den ekstra parkering etableret på Nitivej i stedet for på fortovet ud for deres bygning. Kirken bidrog til etableringen af det eksisterende granit fortov langs templet, og bruger på egen foranledning løbende ressourcer på at ren- og vedligeholde fortovet, så området generelt fremstår rent og velholdt. Kirken giver udtryk for at deres tempel og området omkring dette udgør en samlet æstetisk helhed som ikke bør brydes. Derudover påpeges det, at forholdene på Priorvej er trange, og at der må forventes en stigning i antallet af parkeringsskader, hvis projektet gennemføres, samt at Nitivej er bredere end Priorvej, og således bedre egnet til et projekt med vinkelret pparkering.

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

Forvaltningen vurderer, at projektet vil være med til at opnå kommunens mål om at klimasikre byen, samt være med til at forøge antallet af parkeringspladser i området.

Forvaltningen vurderer, at hvis parkeringsprojektet ud for templet/Priorvej 12 ikke gennemføres, vil det reducere antallet af nye parkeringspladser på Priorvej med fem stk. i forhold til det planlagte. Udvalget besluttede på mødet i november 2020, som en del af udmøntningen af 100 nye parkeringspladser, at anlægge 15 nye parkeringspladser på Priorvej. I forhold til at etablere ekstra parkering på Nitivej, så er der et bredt fortov ud for Nitivej 9, der eventuelt kan benyttes til etablere vinkelret parkering. Det vil give en tilvækst på ca. syv parkeringspladser på Nitivej.

Forvaltningen vurderer, at reduktionen i fortovsbredden langs mormon templet ikke vil være problematisk i forhold til fodgængernes fremkommelighed der. Det vurderes, at etableringen af gennemgående fortove ved Priorvejs tilslutning til hhv. Nitivej og Borups Allé vil forbedre fremkommeligheden for bevægelses handicappede og trafikikkerheden generelt. Forvaltningen vurderer, at der er plads til at etablere den planlagte vinkelrette parkering på Priorvej.

Det vurderes, at etableringen af skybrudsprojektet på Priorvej og Nitivej bidrager til klimasikringen af Frederiksberg.

## **Økonomi**

Projektet for etablering af parkeringspladser på Priorvej samt klimasikring af Priorvej og Nitivej finansieres med 7,12 mio kr., som er bevilget.

Heraf er 5,02 mio kr. takstfinansieret og benyttes til klimasikringen, og 2,10 mio kr. er skattefinansierede og bruges til parkeringsprojektet, beplantningen og overkørslerne på Priorvej.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget

## **Historik**

### **Indstilling 17. august 2020, pkt. 237:**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at skybrudsprojektet og det fremlagte skitseforslag for parkering godkendes,
2. at forslaget til klimatilpasning for området tages til efterretning.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 17. august 2020, pkt. 237:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen og anmodede om en besigtigelse.

## **Bilag**

Dispositionsforslag\_1\_200

Henvendelse nr. 1

Henvendelse nr. 2

Henvendelse nr. 3

Henvendelse nr. 5.

Henvendelse nr. 4

Henvendelse nr. 4 Bilag 8

Henvendelse nr. 4 Bilag 7

Henvendelse nr. 4 Bilag 6

Henvendelse nr. 4 Bilag 5

Henvendelse nr. 4 Bilag 4

Henvendelse nr. 4 Bilag 3

Henvendelse nr. 4 Bilag 2

Henvendelse nr. 4 Bilag 1

Bilag B Priorvej Nitvej, alternativt parkeringsprojekt

Bilag A Notat om skrå-parkering på Priorvej

# Punkt 290: Godkendelse af forprojekt for skybrudsprojekt på Pelargonievej

05.01.02-G01-1-20

## Resume

Skybrudsprojekt på Pelargonievej fremlægges hermed til godkendelse. Projektet omfatter Pelargonievej på strækningen mellem Magnolievej og Aurikelvej. Projektets formål er at aflaste området for oversvømmelser i skybrudssituationer. Projektet indeholder også et overfladeprojekt, hvor området begrønnes og bilparkeringsforhold optimeres.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Helle Sjelle og Fasael Rehman) godkendte det oprindelige projektforslag for skybrudsprojekt på Pelargonievej .

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Thyge Enevoldsen, Balder Mørk Andersen og Ruben Kidde og Gunvor Wibroe) ønskede det alternative projektforslag med mulighed for opholds- og legefaciliteter på stedet.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at det fremlagte projektforslag for skybrudsprojekt på Pelargonievej godkendes.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget godkendte på mødet den 17. august 2020 den skybrudstekniske del af det fremlagte projektforslag for skybrudsprojekt på Pelargonievej og anmodede derudover om en besigtigelse på stedet med henblik på efterfølgende stillingtagen til projektets overfladedel. Besigtigelsen fandt sted mandag den 19. oktober 2020. Forvaltningen har følgende supplerende bemærkninger til sagen.

Ved besigtigelsen af projektområdet blev der spurgt ind til, hvorvidt græsarealet for enden af Pelargonievej kunne inddrages til brug for opholds- og/eller legefaciliteter. Arealet er en del af offentlig vejmatrix, hvorfor det som udgangspunkt vil kunne inddrages. Dog er der på arealerne tinglyst brugsret til de nærvedliggende private matrikelejere, og arealerne er derfor inddraget til havebrug og adgang til udeskure på private matrikler.

Brugsretten vil i givet fald skulle inddrages, hvilket der i kommunen ikke er praksis for at gøre. Det skal ligeledes bemærkes, at inddragelse af disse arealer til lege- og opholdsfaciliteter ikke vil imødekomme de omkringliggende naboers bekymring for utilsigtet ophold.

I forlængelse af besigtigelsen rettede en nabo, der samtidig er kasserer i ejerforeningen, der grænser op til projektområdet, fysisk henvendelse til forvaltningen. Vedkommende gentog, at naboerne var bekymrede for, om der ville blive etableret opholds- og legefaciliteter, som ville kunne give anledning til utilsigtet ophold og brug, på baggrund af oplevede erfaringer.

Det skal afslutningsvist bemærkes, at grundet projektområdets fysiske afgrænsning, er det begrænset, hvor mange muligheder der vil være for etablering af større, traditionelle legefaciliteter, da sådanne er pladskrævende, bl.a. på grund af nødvendige sikkerhedsmæssige tiltag, såsom faldunderlag.

### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og miljøudvalget udsatte på mødet den 10. august 2020 sagen, idet udvalget ønskede at det nye projektforslag med leg og ophold blev vurderet igen, særligt med henblik på at undersøge og vurdere åbningen af værestedet Hellebros indvirkning på ophold i området.

Såvel det oprindelige forslag til skybrudsprojektet som det alternative med mulighed for leg og ophold, har været til kommentering hos beboerne. Begge gange har der været udtrykt tilfredshed med den grønne del af projektet. I forbindelse med det tilrettede projekt har der fra de nærmeste beboere været udtrykt bekymring for, at blandt andet nærheden til værestedet Hellebro, der ligger i på Mosedøvej i Valby lige op til kommunegrænsen, vil medføre at værestedets brugere vil bruge området på en måde, der ikke er hensigten, hvilket også vil forringe arealets rekreative funktion. I vedlagte oversigtskort fremstilles henvendelserne geografisk.

Forvaltningen har derfor været i kontakt med ledelsen på værestedet Hellebro. Ledelsen kan genkende bekymringerne fra naboerne til projektområdet og giver udtryk for, at der er reelle udfordringer i området af den karakter som naboerne beskriver, men at der er godt styr på brugere og beboere af værestedet.

Herudover har forvaltningen været i kontakt med Københavns Politi omkring eventuelle sager, der har krævet deres tilstedeværelse i projektområdet. Politiet oplyser, at der i perioden januar 2019 til dags dato har været mere end 50 sager af forskellig karakter i nærområdet til projektområdet, hvor politiet har været kaldt ud, og hvoraf ca. 1/3 indebar hændelser, der involverede stoffer/rusmidler.

Det er muligt at etablere et hydraulisk anlæg uagtet, om der kun etableres et grønt område på overfladen eller et grønt område med opholds- og legefaciliteter.

#### *By-, kultur- og miljøområdet vurdering*

Forvaltningen anbefaler, at projektets hydrauliske anlæg godkendes og igangsættes.

På baggrund af de indkomne borgerhenvendelser i forbindelse med projektering af projektet, og forvaltningens opfølgende dialog med Københavns Politi og Værestedet Hellebro, anbefaler forvaltningen forsat, at det oprindelige projektforslag fastholdes, sådan at skybrudsprojektet etableres med grøn beplantning på overfladen som forelagt udvalget på mødet den 15. juni 2020.

#### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og miljøudvalget udsatte på mødet den 15. juni 2020 sagen, idet man ønskede et supplerende forslag til etablering af opholdsmuligheder og legefaciliteter inden for det forudsatte nye grønne område.

#### *Revideret projektforslag*

Der er udarbejdet et supplerende forslag hvor opholdsmuligheder og legefaciliteter indgår inden for det forudsatte nye grønne område. Det reviderede projektforslag har taget udgangspunkt i ønsket om mulighed for ophold og leg samtidig med, at projektområdet så vidt muligt ikke inviterer til utilsigtet brug og ophold. Forslaget tager udgangspunkt i det oprindelige projektforslag, der blev positivt modtaget blandt områdets beboere for dets grønne udtryk og funktion. Projektområdets hydrauliske funktion bevares, men tilpasses så det kan rumme opholds- og legefaciliteter.

#### *Beboerorientering om revideret projektforslag*

Der er den 26. juni 2020 udsendt supplerende borgerorientering om det kommende skybrudsprojekt, med supplerende forslag til opholds- og legefaciliteter.

Forvaltningen har modtaget 10 henvendelser fra i alt 14 borgere med kommentarer og spørgsmål fra beboere i projektområdet, samt de tilstødende veje. Overordnet set forholder alle 10 henvendelser sig fortsat positivt til udsigten til, at området skybrudssikres med en grøn overfladeløsning, der giver projektområdet et æstetisk løft. 11 af henvendelserne forholder sig dog samtidig skeptisk til forslaget om etablere opholdsmuligheder samt legefaciliteter i projektområdet, ud fra en bekymring om, at det vil tiltrække utilsigtet ophold og brug. Flere af henvendelserne henviser til et herberg/værested for unge hjemløse umiddelbart på den anden side af kommunegrænsen, hvorfra utilsigtet ophold tidligere har været et problem i projektområdet.

En grundejerforening på Azaleavej samt fem matrikler på Aurikelvej ønsker med afsæt i skybrudsprojektet at få etableret hastighedsregulerende foranstaltninger i området. Forvaltningen vil indgå i dialog omkring ønsket om disse foranstaltninger, i forbindelse med den generelle gennemgang af behov for hastighedsdæmpende tiltag i kommunen, uafhængigt af skybrudsprojektet.

En af henvendelserne opfordrer direkte til at det først foreslåede projekt uden opholds- og legefaciliteter etableres. En anden henvendelse foreslår at der åbnes op for Børnehuset Gravhundens legeplads udenfor åbningstid. Dette vil blive undersøgt nærmere af forvaltningen.

#### *Økonomi på revideret projektforslag*

Til skybrudsprojektet på Pelargonievej er der i skybrudspakke 2020 meddelt anlægsbevilling på 3,1 mio. kr. på takst og 2,0 mio. kr. på skat. Rådighedsbeløbene er afsat i 2020, idet projektet forventes færdiganlagt i år. Hvis det ønskes at etablere anlæg af opholds- og legefaciliteter, kræver dette en merudgift på 0,2 mio. kr. Merudgifterne kan finansieres af et tilsvarende forventet mindreforbrug på skybrudsprojektet på P.G. Ramms Alle, idet det har været muligt at gennemføre projektet billigere end først forventet. I tilfælde af, at det supplerende projekt besluttet, kan der derfor meddeles anlægsbevilling og rådighedsbeløb i 2020 på 0,2 mio. kr. i skattefinansierede udgifter, og anlægsbevilling og rådighedsbeløb i 2020 reduceres tilsvarende med 0,2 mio. kr. på skybrudsprojektet på P.G. Ramms Alle. Ændringerne påvirker derfor ikke anlægsrammen.

Som følge af det supplerende projekt, vil der være en merudgift til drift af opholds- og legefaciliteter på anslået 56.000 kr. årligt. Det bringer den samlede drift af projektet på 134.000 kr. årligt fra 2021. Drift af opholds- og legefaciliteter vil efter etablering af anlæg beløbe sig til 4.000 kr. i 2020. Det bemærkes, at den ramme der afsættes til afledt drift til skybrudsprojekterne, ikke omfatter drift af legeredskaber m.v. Da det er et mindre beløb, vurderes det dog, at udgifterne til den øgede afledte drift kan afholdes inden for rammen.

#### *By-, kultur- og miljøområdet vurdering*

På baggrund af de henvendelser, der er kommet, anbefaler forvaltningen at det oprindelige projektforslag fastholdes, sådan at skybrudsprojektet i det pågældende område etableres med grøn beplantning på overfladen, som vist i det oprindelige projektforslag forelagt udvalget på mødet den 15. juni 2020. Flertallet af henvendelserne som er fra de direkte

naboer på Pelargonievej og Aurikelvej til projektområdet har tilkendegivet, at de ikke ønsker etablering af opholds- og legefaciliteter i projektområdet, men hilser skybrudsprojektet velkomment.

Hvis skybrudsprojektet skal realiseres i år, hvor der er bevilling til projektet, er det en forudsætning, at projektet godkendes på indeværende udvalgmøde.

#### *Tidligere sagsfremstilling*

Skybrudsprojektet på Pelargonievej er en del af kommunens målsætning for klimatilpasning af Frederiksberg, hvor der er opnået mulighed for finansiering af en række skybrudsprojekter via den fælles rammeansøgning sammen med Frederiksberg Forsyning.

Pelargonievej er i dag en mindre vej præget af villabebyggelse. Vejen er i den sydlige ende - mod Mosedalsvej og Aurikelvej uhensigtsmæssigt udformet som et T-kryds, hvilket betyder, at der ligger et større asfaltbelagt areal end nødvendigt.

I forslaget ændres vejforløbet i den sydlige del af Pelargonievej og rettes op således, at det får præg af en mindre lokalvej. I den forbindelse etableres der et skybrudsprojekt, som vil give vejen et mere grønt præg og fungere som et forsinkelsesvolumen, der aflaster området, der i skybrudssituationer er plaget af oversvømmelser.

#### *Projektforslaget*

Projektet indeholder en overfladeløsning, hvor der etableres en fordybning med en egnet beplantning, der ud over at tilbageholde vand i skybrudssituationer også er med til at danne et byrum, der forskønner området.

#### *Vejens udformning*

Den eksisterende vejudformning ændres til at være en regulær lokalvej ved at inddrage et asfaltareal, der i dag fremstår udefinerbart. Ved at ændre vejens forløb gøres det muligt at lave et grønt areal med beplantning, der samtidig kan bruges til at tilbageholde regnvand i større regnhændelser.

#### *Beplantning*

Der vil blive plantet to nye vejtræer i krydset mellem Pelargonievej og Magnolievej, hvor regnvand vil blive opsamlet og brugt til vanding af vejtræerne. Det skal bemærkes, at de to træer på den vedhæftede oversigtstegning er vist placeret i vejstrækningens østlige side. På grund af vanskelige ledningsforhold vil de dog blive placeret i den vestlige side. Det har imidlertid ikke været muligt at nå en opdatering af tegningsbilaget inden sagsforelæggelsen.

I projektområdet i den sydlige del af Pelargonievej, vil der - jf. kommunens fokus på at etablere flere grønne arealer - blive etableret et område med et grønt bassin. Her vil der blive plantet stauder, engmætter samt buske, der bidrager til og fremmer biodiversiteten med gode forhold for sommerfugle, bier og insekter.

#### *Bilparkering*

I projektområdet i den sydlige del af Pelargonievej er der i dag syv bilparkeringspladser. Ved at rette det eksisterende vejforløb til, sådan som projektforslaget lægger op til, kan der etableres to nye bilparkeringspladser i området, således at der efter anlæg vil være ni bilparkeringspladser.

#### *Beboerorientering*

Der er tirsdag d. 26.05.2020 udsendt orientering til områdets beboere om det kommende skybrudsprojekt på Pelargonievej.

By-, kultur og Miljøområdet har modtaget otte henvendelser med kommentarer og spørgsmål fra beboere i området omkring projektområdet, samt de tilstødende veje, og omfatter primært spørgsmål vedr. trafikafvikling og andre praktiske forhold. Overordnet set forholder alle otte henvendelser sig positivt til udsigten til, at området skybrudssikres, begrønnes og får et æstetisk løft. Få spørger til den trafikale afvikling mens anlægsarbejdet står på, ligesom få spørger til drift og vedligehold af det nye fortov der oprettes i projektområdet. En enkelt borger foreslår muligheden for at lukke projektområdet af, og danne en byrumsplads, hvor der kan etableres en legeplads til områdets børn.

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

Det er forvaltningens vurdering, at projektet vil være med til at opnå byens mål om at klimasikre byen, samt give byrummet et grønt løft. Forvaltningen vurderer at et skybrudsprojekt som dette, ikke kan lukke vejen af, og derved omdanne hele projektområdet til et byrum med tilhørende legeplads, sådan som en borger i området foreslår. En sådan aflukning vil give nogle trafikale udfordringer, der kræver at man ser på området i en større sammenhæng, i forhold til trafikbetjening. Indeværende projektforslag for skybrudsprojekt udelukker ikke, at der på sigt vil kunne dannes et byrum, med legeplads.

## **Økonomi**

## Økonomi

Midlerne til anlæg af skybrudsprojektet på Pelargonievej tidligere bevilget i forbindelse med godkendelsen af Skybrudspakken for 2020.

Det samlede projekt vurderes at kunne finansieres inden for den afsatte bevilling. Det er tidligere givet anlægs- og rådighedsbevilling på 3,1 mio. kr. takstfinansierede samt 2,0 mio. skattefinansierede. De takstfinansierede har ingen betydning for anlægsrammen.

Den afledte drift kan holdes indenfor det allerede afsatte budget hertil.

Oversigt over finansieringsrammen af projektet:

	Skybrudsmidler, takstfinansieret	Skybrudsmidler, skattefinansieret	Samlet budget
Beløb	3.100.000 kr.	2.000.000 kr.	5.100.000 kr.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og miljøudvalget

## Historik

### Indstilling 15. juni 2020, pkt. 182:

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at det fremlagte projektforslag for skybrudsprojekt på Pelargonievej godkendes.

### By- og Miljøudvalget 2018-21, 15. juni 2020, pkt. 182:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet man ønskede et supplerende forslag til etablering af opholdsmuligheder og legefaciliteter inden for det forudsatte nye grønne område.

### Indstilling 10. august 2020, pkt. 217:

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at det fremlagte projektforslag for skybrudsprojekt på Pelargonievej godkendes.

### Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 10. august 2020, pkt. 217:

By- og Miljøudvalget udsatte behandling af sagen til den 17. august, idet det nye projektforslag med leg og ophold vurderes igen, særligt med henblik på Værestedet Hellebros åbning i september 2019.

### Indstilling 17. august 2020, pkt. 238:

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at det fremlagte projektforslag for skybrudsprojekt på Pelargonievej godkendes.

### Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 17. august 2020, pkt. 238:

By- og Miljøudvalget godkendte den skybrudstekniske del af det fremlagte projektforslag for skybrudsprojekt på Pelargonievej og bad om en besigtigelse på stedet med henblik på efterfølgende stillingtagen til projektets overfladedel.

## Bilag

Eksisterende forhold - orto 1\_500

Plantegning Pelargonievej syd

Plantegning Pelargonievej midt

Borgerhenvendelse 1 - Skybrudsprojekt Pelargonievej

Opfølgende borgerhenvendelse 1 - Re Skybrudsprojekt Pelargonievej

Ændret borgerhenvendelse 2 - Skyburdsikringsprojekt Pelargonievej

Borgerhenvendelse 3 - Skybruds projekt på Pelargonievej

Borgerhenvendelse 4 - pelargonievejprojekt

Borgerhenvendelse 5 - Skybrudsprojekt pelargonievej

Borgerhenvendelse 6 - Skubrudsprojekt Pelargonievej

Borgerhenvendelse 7 - J.nr. 05.01.02-G01-1-20 - Skybrudsprojekt på Pelargonievej

Borgerhenvendelse 8 - Skybrudsprojekt på Pelargonievej - projektmateriale

Opfølgende borgerhenvendelse 8 - SV Skybrudsprojekt på Pelargonievej - projektmateriale

Kommentar 1 til Skybrudsprojekt - Pelargonievej

Vedhæftet fil til kommentar 1 - Skybrudsprojekt og trafikregulering

Kommentar 2 til Skybrudsprojekt - Pelargonievej

Kommentar 3 til Skybrudsprojekt - Pelargonievej

Kommentar 4 til Skybrudsprojekt - Pelargonievej

Kommentar 5 til Skybrudsprojekt - Pelargonievej

Kommentar 6 til Skybrudsprojekt - Pelargonievej

Kommentar 7 til Skybrudsprojekt - Pelargonievej

Kommentar 8 til Skybrudsprojekt - Pelargonievej

Kommentar 9 til Skybrudsprojekt - Pelargonievej

Kommentar 10 til Skybrudsprojekt - Pelargonievej

Vedhæftet fil til kommentar 9

Supplerende forslag for Pelargonievej Inkl. ophold og leg 10.08.2020

Pelargonievej referencebilleder 10.08.2020

Blomsterkvarteret - henvendelseskort

# Punkt 291: Amicisvej 2 - Ansøgning om principiel tilladelse til udstykning af ejendommen

01.04.00-P19-3-19

## Resume

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en ansøgning om principiel tilladelse til at udstykke ejendommen Amicisvej 2. Udvalget skal tage stilling til, hvorvidt man vil meddele principiel tilladelse til at udstykke ejendommen og dermed dispensere fra de bebyggelsesregulerende bestemmelser og lokalplanens krav til bebyggelsesprocent.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Helle Sjelle og Fasael Rehman, Thyge Enevoldsen, Balder Mørk Andersen og Ruben Kidde ) vedtog at meddele principiel tilladelse til udstykning af ejendommen Amicisvej 2, mod at det tinglyses på begge udstykkede ejendomme, at der ikke kan ske yderligere bebyggelse, og at den samlede nuværende bebyggelsesprocent forbliver uændret.

Et mindretal (Gunvor Wibroe) undlod at stemme.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, hvorvidt der meddeles principiel tilladelse til udstykning af ejendommen Amicisvej 2, mod at det tinglyses på begge udstykkede ejendomme, at der ikke kan ske yderligere bebyggelse, og at den samlede nuværende bebyggelsesprocent forbliver uændret.

## Sagsfremstilling

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en ansøgning fra firmaet CK -Landinspektørerne, der på vegne af ejerne af ejendommen Amicisvej 2, søger om principiel tilladelse til at foretage en udstykning af ejendommen i to matrikler, så den fremover fremstår som en etageejendom og et enfamiliehus. Årsagen til, at ejerne ønsker at udstykke ejendommen er for at kunne frasælge anneksbygningen, der kræver en større istandsættelse, som den nuværende ejer ikke har midler til. Ved at udstykke og frasælge anneksbygningen forventes det, at den vil blive istandsat af en ny ejer.

### *Eksisterende forhold*

Ejendommen, som er opført i 1890, består af en beboelsesejendom i 5 etager på 1391 m<sup>2</sup> (del 1) og en anneksbygning i 1½ etage på 99 m<sup>2</sup> (del 2). Anneksbygningen, der er et tidligere atelier, er i dag indrettet til beboelse og erhverv.

Ejendommens grundareal er 781 m<sup>2</sup> og bebyggelsesprocenten er 208.

Beboerne i anneksbygningen har i dag eksklusiv brugsret til havearealet beliggende i ejendommens nordlige ende samt langs bygningens vestgavl. Hovedejendommen har i dag en fælles mindre forhav langs facaden mod Amicisvej.

### *Fremtidige forhold*

Hvis udvalget giver tilladelse til udstykningen, vil grundarealerne fordele sig således, at del 1 (hovedejendommen) bliver 554 m<sup>2</sup> med en bebyggelsesprocent på ca. 275, og del 2 (anneksbygningen) bliver 227 m<sup>2</sup> med en bebyggelsesprocent på 44.

Der foretages ingen ændringer af den eksisterende bebyggelse, som påvirker de omkringliggende ejendomme i form af ændrede lysforhold og indbliksgener.

Friarealerne fordeles således, at den eksklusive brugsret til havearealet i ejendommens nordlige ende fortsat vil tilhøre del 2. Hovedejendommen får udvidet deres nuværende adgang til udearealer til fremover også at omfatte jordstykket, der er beliggende langs gadefacaden af anneksbygningen.

Der er uændrede adgangsforhold til del 1 efter udstykningen. Del 2 får ny selvstændig adgang til ejendommen fra Amicisvej.

Da der er tale om eksisterende lovlig beboelse i anneksbygningen i del 2 udløses der ikke krav om en bilparkeringsplads eller cykelparkeringsplads.

### *Regelgrundlag*

Ejendommen er omfattet af bevarende lokalplan 79 + tillæg samt lokalplan 103, der udlægger området til boligformål med en maksimal bebyggelsesprocent på 110.

Jf. Bygningsreglementets BR 18 kap. 8 skal der foretages en helhedsvurdering, såfremt der er forhold ved et byggeri, udstykning eller arealoverførsel, der hverken helt eller delvist er reguleret af eller opfylder bestemmelserne om byggeretten.

Helhedsvurderingen foretages under hensyn til de generelle kriterier samt de bebyggelsesregulerende forhold med hensyn til grundens størrelse, afstandsforhold, etageantal, højdeforhold, bebyggelsesprocent og de ubebyggede arealers indretning.

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

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at udstykningen vil medføre en væsentlig forøgelse af bebyggelsesprocenten på de to nye matrikler, men der ændres ikke i den nuværende bebyggelse, der vurderes at være sædvanlig for området. En tilladelse til at udstykke ejendommen vil øge chancen for, at anneksbygningen renoveres.

By-, kultur og miljøområdet vurderer, at der kan meddeles principiel tilladelse til den ansøgte udstykning af ejendommen i to parceller på henholdsvis 554 m<sup>2</sup> og 227 m<sup>2</sup>, idet det ved deklaration tinglyst på begge ejendomme, hvor Frederiksberg Kommune er påtaleberettiget, kan sikres, at der efter udstykning ikke kan ske yderligere bebyggelse.

### **Økonomi**

Nej

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og miljøudvalget

### **Bilag**

Udstykningsansøgning - Amicisvej 2

Udstykningsplan - Amicisvej 2

# Punkt 292: Svend Trøsts Vej 5-7, Sammenbygning af to ejendomme/ nyt infill

02.34.02-P19-561-20

## Resume

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en ansøgning om udvidelse af de to ejendomme, i form af et nyt infill. Ansøgningen forelægges udvalget, da projektet medfører en overskridelse af den maksimalt tilladte bebyggelsesprocent på ejendommen.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet udvalget ønskede en besigtigelse.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,

1. at det tillades, at der fraviges fra BR18 § 170, stk. 2 til en bebyggelsesprocent på 116,
2. at projektet forelægges udvalget igen, såfremt der kommer væsentlige indsigelser ved partshøring.

## Sagsfremstilling

By-, kultur- og miljøområdet har fra ejerforeningen Svend Trøsts Vej 5 og 7 modtaget et projekt med ønske om at udvide boligarealet. Udvidelsen ønskes i form af et infill imellem de to ejendomme, som medfører en forøgelse af et ekstra værelse på ca. 17 kvm for seks af de otte lejligheder og tagterrasse for de sidste to. Der etableres ingen nye boliger.

### *Eksisterende forhold*

De to søskendejendomme er opført i 1872 på to matrikler af samme ejer. Bebyggelsen indeholdt ved opførelsen kælder, tre etager med beboelse samt en uudnyttet tagetage. I 1977 blev ejendommene udvidet med yderligere en beboelseslejlighed i begge tagetager. Bebyggelsen fremstår i dag som en samlet ejerforening, med i alt otte lejligheder (fire i hver ejendom), fælles depotrum og udhus i baggården ved matrikel 20cq og fælles opholdsareal over de to matrikler.

### *Nye forhold*

Projekt er tænkt som en moderne sammenbygning (tilbygning) af de to ejendomme, som matrikulært sammenlægges. Tilbygningen udgør en mindre bebyggelse med et fodastryk på 35 m<sup>2</sup> i tre etager, som fletter de to ejendomme sammen og udfylder den oprindelige passage imellem bygningerne.

Den nye tilbygning opføres tilbagetrukket fra de oprindelige facader, så markeringen af de to tvillingehuse bevares. Facaden begrønnes med et moderne ophængningssystem. På tilbygningens tag etableres en tagterrasse til fordel for de to øverste lejligheder. Ejerforeningen har fokus på bæredygtigt byggeri og grønne tiltag, hvilket det fremsendte projektforslag afspejler.

Gårdrummet opgraderes med ny beplantning, nyt grønt tag på baghuset, ligesom der anlægges fælles have med plads til leg og hygge.

Det ønskede projekt vil medføre en udvidelse af det samlede etageareal på 105 m<sup>2</sup> og forøge den samlede bebyggelsesprocent til 116 %.

### *Lovgrundlag*

Ejendommene er omfattet af Byplanvedtægt 31, som har til formål at bevare området karakter til beboelse. Da området er fuldt udbygget, fastsætter vedtægten kun retningslinjer for bebyggelsens anvendelse og ingen bebyggelsesregulerende bestemmelser.

Hvis en ansøger ønsker at opføre et byggeri, som overskrider byggeretten, skal kommunen foretage en helhedsvurdering, inden der træffes en afgørelse.

I bygningsreglementet er det beskrevet, hvilke kriterier, som skal indgå i helhedsvurderingen.

Et af kriterierne er, at bebyggelsens samlede omfang skal være hensigtsmæssig i forhold til dens anvendelse og svare til det sædvanlige i karreen, kvarteret eller til det, der tilstræbes i området. Når forvaltningen vurderer om et byggeri svarer til det der tilstræbes i området, ses der på, hvad der er fastsat i kommuneplanens rammebestemmelser for fremtidig lokalplanlægning.

Kommuneplanens rammeområde 6.B.10 er udlagt til boligområde og tillader bebyggelse i 6 etager, med en bebyggelsesprocent på maksimalt 110 %.

Den gennemsnitlige bebyggelsesprocent i området ligger på ca. 187 %.

Ejendommene har middel bevaringsværdi på SAVE 5 og 6

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

Den ansøgte tilbygning beskeden i omfang og fint tilpasset til den eksisterende bebyggelse. Sammenbygninger er karakteristiske for området og ses i mange forskelligartede udformninger andre steder, som det fremgår af side 8 i projektforslaget.

Bygningernes oprindelige karakter, ydre fremtræden og sammenhæng med omgivelserne er bevaret både til gade- og gårdsiden. Ejendommens bærende værdier er bevaret og tilført nye kvaliteter udover, hvad der fremgår af kommunens generelle rammebestemmelser.

By-, kultur- og miljøområdet vurderer samlet set, at projektet tilfører værdi til bebyggelsen og området, og det anbefales at der fraviges fra BR18 § 170, stk. 2 til en bebyggelsesprocent på 116.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Indsendelse 1, 28.08.2020\_PROJEKTMAPPE\_Svend Trøsts Vej 5 & 7

# Punkt 293: Udpegning af bevaringsværdig bygninger (1940-1972)

02.00.00-P19-55-19

## Resume

By- og miljøudvalget besluttede den 26. november 2018, at forvaltningen skulle igangsætte registrering af bygninger opført i perioden 1940 til 1972. Formålet med registreringen er, at periodens bevaringsværdige bygninger optages i Kommuneplan 2021 og nye lokalplaner. 64 bygninger i perioden 1940-1972 indstilles til at udpeges som bevaringsværdige bygninger i Kommuneplan 2021.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at der optages 64 bevaringsværdige bygninger i Kommuneplan 2021.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 14. september 2020 sagen med henblik på en temadrøftelse om udpegningen, og hvor bl.a. FBLF inviteres til at deltage.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Gennem en årrække er der igangsat en række initiativer, der skal sikre de bevaringsværdige bygninger i kommunen mod nedrivning, ombygning og andre udvendige ændringer, der kan svække bevaringsværdierne. Seneste initiativ er udarbejdelse af forslag til en temalokalplan for bevaringsværdige bygninger med høj bevaringsværdi (SAVE 1 og 2), der skal danne plangrundlag for, at de mest bevaringsværdige bygninger i kommunen opført frem til 1940 bevares bedst muligt.

Også i Arkitekturpolitikken fra 2017 beskrives tiltag indenfor bevaring. Her fremhæves på side 29 tiltag som kommunen vil gøre mere af:

*I overensstemmelse med SAVE-metoden er der kun taget bevaringsværdige bygninger med fra før 1940 i kommuneplanen, og dermed har vi mindst 75 års arkitekturhistorie her i byen, der ikke er blevet vurderet. Vi vil derfor få foretaget en screening, så også mere moderne bygninger og bebyggelser kan blive vurderet og få plads i registeret. Denne indsats skal gå hånd i hånd med fortsat fokus på bevaring og restaurering af den ældre bygningskultur.*

Registrering af denne periodes bygninger blev igangsat i 2019 samtidig med, at Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksberg (FBLF) tilbød at foretage fotoregistrering af bygninger opført i 1940-1972, som led i foreningens arbejde med udgivelse af en bog om periodens boligbebyggelse i Frederiksberg Kommune. Forvaltningen har siden været i tæt dialog med foreningen om registreringsarbejdet og fremlagde den 15. juni 2020 status i arbejdet for by- og miljøudvalget.

Registreringen omfatter 380 boligbebyggelser (etageejendomme, rækkehuse og fritliggende enfamiliehuse) samt et offentligt byggeri (rådhuset) opført i 1940-1972. Af de 380 registrerede bygninger er 75 bygninger indstillet af FBLF som bevaringsværdige. Forvaltningen har vurderet, at 64 af disse er bevaringsværdige. De 64 bygninger indstilles til optagelse som bevaringsværdige bygninger i Kommuneplan 2021.

De indstillede bygninger er udført i høj arkitektonisk kvalitet af den tids førende arkitekter, og flere har efter opførelsen modtaget kommunens anerkendelse i form af bygningspræmiering. De fleste af disse bygninger er beliggende i områder uden bevarende bestemmelser i form af bevarende lokalplaner eller tinglyste servitutter.

### *Om udpegning af bevaringsværdige bygninger:*

Når en bygning udpeges som bevaringsværdig i en kommuneplan eller lokalplan, må den ikke nedrives uden en forudgående høring. En bevaringsværdig bygning er først beskyttet mod udvendige ændringer, når den optages i en lokalplan med bevarende bestemmelser.

Kommunens bevaringsværdige bygninger er vurderet efter SAVE-metoden, der er den mest anvendte metode for undersøgelse af bygningers bevaringsværdi. Formålet med SAVE-registreringer er at danne grundlag for, at bevaringsværdige bygninger kan optages i kommuneplaner og lokalplaner, for herigennem at skabe forståelse for kommunens byarkitektoniske kvaliteter og beskytte værdierne. Skalaen for hvor høj en bevaringsværdi en bygning har går fra 1-9, hvor 1 er højest og 9 er lavest. I Frederiksberg Kommune er en bygning bevaringsværdig, når den har en

bevaringsværdi 1-4. Før en bygning er bevaringsværdig i juridisk forstand, skal den være optaget i en lokalplan eller kommuneplan.

I Frederiksberg Kommune er der kun SAVE-registreret bygninger opført før 1940. Registreringerne er primært udført i 1994 og nogle i 2010. Slots- og Kulturstyrelsens anbefaling er, at alle bygninger opført frem til 1970, 1980 eller 1990 registreres. FBLF har tilbudt kommunen at foretage flere registreringer, blandt andet af erhvervsbyggeri og institutioner for samme bygningsperiode og herefter for alle bygningstyper opført fra 1972 til ca. 1990.

#### *Lovgivning:*

Kapitel 5 om bevaringsværdige bygninger i LBK 219 af 6. marts 2018.

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

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at bygninger opført efter 1940 er en overset kulturarv i kommunen. Området vurderer, at der med optagelse af periodens bedste repræsentanter for datidens arkitektoniske formåen vil komme en større bevågenhed på denne periodes bygninger, hvilket er i overensstemmelse med arkitekturpolitikens mål.

Forvaltningen vurderer, at Foreningen for Bygnings- og Landskabskultur på Frederiksbergs registrering af bygningskulturen i kommunen er et grundigt og kvalificeret arbejde af høj faglig kvalitet, der danner en værdifuld base for forvaltningens indstilling af nye bevaringsværdige bygninger. Forvaltningen ser frem til et løbende samarbejde om udpegning af bevaringsværdige bygninger.

### **Økonomi**

Nej

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og miljøudvalget

### **Historik**

#### **Indstilling 14. september 2020, pkt. 260:**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at der optages 64 bevaringsværdige bygninger i Kommuneplan 2021.

#### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 14. september 2020, pkt. 260:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen med henblik på en temadrøftelse om udpegningen, og hvor bl.a. FBLF inviteres til at deltage.

### **Bilag**

Bilag nye bevaringsværdige bygninger 1940-1972

# Punkt 294: Orientering om tilpasning af driften på Frederiksbergbusserne i 2021

13.05.16-G01-1-18

## Resume

Det er med budgetaftalen for 2021 og 2022 besluttet, at der skal ske en tilpasning af driften på Frederiksbergbusserne i forhold til efterspørgslen. Sagen redegør for, hvordan tilpasning vil blive gennemført og hvornår.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om tilpasningen af Frederiksbergbusserne til efterretning.

Et mindretal (Gunvor Wibroe) anførte, at tilpasningen af Frederiksbergbusserne ikke indgik i Socialdemokratiets forslag til budgetvedtagelsen.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at orienteringen om tilpasningen af Frederiksbergbusserne tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Med budgetaftalen for 2021 og 2022 blev det besluttet, at der skal gennemføres en tilpasning af driften på Frederiksbergbusserne i forhold til efterspørgslen. Den samlede udgift til Frederiksbergbusserne var i 2019 på 4,7 mio. kr. Med den besluttede tilpasning opnår kommunen en driftsreduktion på 0,75 mio. kr. 2021 og på 1,5 mio. kr. i de efterfølgende år.

De tre busser kører i dag i hverdagen fra kl. 9 til kl. 19 og i weekenden fra kl. 10 til kl. 16. De kører alle tre med halvtimesdrift fra Frederiksberg Rådhus. Af de tre busser er det linje 72, der har flest passager. Det er derfor besluttet, at tilpasningen skal ske på linje 71 og 74. Linje 72 vil dermed fortsat køre som i dag med halvtimesdrift og linje 71 og 74 vil køre med timesdrift fra Frederiksberg Rådhus. Det betyder, at det én gang i timen er muligt, at skifte fra linje 72 til linje 71 og at det én gang i timen er muligt, at skifte fra linje 72 til linje 74. Til gengæld betyder det, at det bliver muligt, at blive siddende i linje 71 og køre videre på linje 74, hvis man i dag skifter mellem de to linjer. Dette skyldes, at de to linjer vil blive betjent af den samme fysiske bus, der vil køre de to ruter på skift.

Ændringen vil være en del af Frederiksberg Kommunes bestilling af busdriften til Movia for 2021 og vil blive sat i drift fra sommeren 2021. Det kan i den forbindelse nævnes, at det er den eneste ændring i Frederiksberg Kommunes trafikbestilling til Movia for 2021.

Der er sendt en orientering ud til Ældrerådet og Handicaprådet om de kommende ændringer. Op til ændringen vil det blive lagt på kommunens hjemmeside, der vil være information om ændringen ved stoppestederne og det vil blive annonceret i Frederiksberg Bladet.

## Økonomi

Med tilpasningen opnå Frederiksberg Kommune en driftsreduktion på 0,75 mio. kr. 2021 og på 1,5 mio. kr. i de efterfølgende år.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og miljøudvalget

# Punkt 295: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmænd Balder Mørk Andersen om en samlet politik for biodiversitet

04.01.00-G01-116-20

## Resume

Kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmænd Balder Mørk Andersen har stillet forslag om en samlet politik for biodiversitet. Der pågår allerede et arbejde med en begrønningsstrategi for Frederiksberg Kommune, hvori ét af temaerne er biodiversitet. Udvalget skal beslutte, om forslaget skal tiltrædes.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at belyse praksis i andre kommuner.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at forslaget tiltrædes, idet biodiversitet indgår som et tema i en kommende begrønningsstrategi.

## Sagsfremstilling

By- og miljøudvalget udsatte på mødet den 21. september 2020 sagen efter drøftelse. Udvalget gav udtryk for, at biodiversitet som begreb er overordnet i forhold til begrønning, hvilket bør afspejles i den strategi, forvaltningen arbejder med.

Forvaltningen kan på den baggrund oplyse, at strategien udarbejdes med udgangspunkt i Frederiksbergstrategien og budgetaftalen for 2021, og vil således have et centralt fokus på bynatur og biodiversitet som afsæt for etablering af nye grønne områder og udearealer, ved renovering af eksisterende anlæg m.v. Ved et sådant fokus vil forholdene for insekter, fugle og øvrigt dyreliv blive styrket. Dette kan tydeligere signaleres ved, at strategien benævnes "strategi for bynatur og biodiversitet" frem for "begrønningsstrategi", og udvalgets bemærkning kan således imødekommes.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Kommunalbestyrelsen oversendte den 22. juni 2020 følgende forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmænd Balder Mørk Andersen om en samlet politik for biodiversitet.

"Forslag om at udarbejde en samlet politik til at beskytte, understøtte og løfte biodiversiteten på Frederiksberg.

### Begrundelse

Ifølge Danmarks Naturfredningsforening har Danmarks natur aldrig været mere presset. Mere end 1.800 planter og dyr er i fare for at uddø. Biodiversitet handler ikke kun om landområder, og det er nødvendigt at indtænke det som et krav til planlægningen af ethvert lokalområde, uanset om der er tale om land, by eller storby. Landkommunen Mariagerfjord har allerede vedtaget en politik for biodiversitet, og selvom Frederiksberg er en storbykommune, har vi også mange små grønne oaser, parker og søområder med et rigt plante- og dyreliv, som vi skal sørge for at beskytte, understøtte og løfte.

Ønsket om at sikre biodiversitet står allerede i Frederiksbergstrategien, Kommune-, klimatilpasnings- og Bæredygtighedsplanen samt programmet Bæredygtigt Frederiksberg fra budget 2020. Og Frederiksberg Kommune har gennem årene allerede gennemført forskellige tiltag, som understøtter biodiversitet, herunder bl.a. at blive en bivenlig kommune og afskaffe brugen af pesticider på offentlige arealer. Mange af Frederiksberg Kommunes politikker berører således biodiversitet, men der findes ikke en samlet politik for området med en overordnet målsætning og konkrete initiativer. Derfor foreslår Socialdemokratiet og SF, at Frederiksberg Kommune i samarbejde med relevante aktører som Danmarks Naturfredningsforening, WWF, Friluftsrådet, Plan Bi, Dansk Botanisk Forening med flere udarbejder en samlet politik med det formål at beskytte, understøtte og løfte biodiversiteten på Frederiksberg."

### *Bemærkninger til forslaget*

Som forslagsstillerne nævner, arbejder Frederiksberg Kommune allerede på mange tiltag for at understøtte biodiversiteten i kommunen. Herunder pågår udarbejdelsen af en samlet begrønningsstrategi for kommunen, hvor ét af temaerne er biodiversitet. Forinden forelæggelse af et udkast til Begrønningsstrategien for udvalget, vil der blive indgået dialog med relevante aktører i regi af Det grønne råd. Efterfølgende vil strategien blive forelagt udvalget, hvilket forventeligt vil ske primo 2021.

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

Det er forvaltningens vurdering, at en begrønningsstrategi, der også har fokus på biodiversitet, vil være et godt grundlag for det videre arbejde med at løfte biodiversiteten på Frederiksberg, og at forslaget på den baggrund kan tiltrædes.

## **Økonomi**

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget, m, k

## **Historik**

### **Indstilling 21. september 2020, pkt. 269:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslaget tiltrædes, idet biodiversitet indgår som et tema i en kommende begrønningsstrategi.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 21. september 2020, pkt. 269:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

# Punkt 296: Kirsebærtræ på Idrætsbørnehuset Ingemannsvejs legeplads

28.00.00-G01-87-20

## Resume

Idrætsbørnehuset på Ingemannsvej 21 ønsker et kirsebærtræ på legepladsen fældet. Idet træet er sundt, frodigt og rask, er der ingen faglige argumenter for at give dispensation til at fælde træet, der er beskyttet af lokalplanen, da det er over 25 år gammelt. By- og miljøudvalget skal derfor træffe beslutning om, hvorvidt der skal gives dispensation til fældning af kirsebærtræet.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, hvorvidt der skal gives tilladelse til at fælde kirsebærtræet på Idrætsbørnehusets legeplads.

## Sagsfremstilling

By-, kultur- og miljøområdet har modtaget en anmodning fra Idrætsbørnehuset på Ingemannsvej 21 om at fælde et kirsebærtræ, der står på institutionens legeplads. Begrundelsen herfor er, at de nedfaldne kirsebær med sten udgør en risiko for børnene, da der har været hændelser, hvor børn bl.a. har puttet sten i næse, ører og mund. Institutionen oplyser, at der har været tilfælde, hvor børn har puttet kirsebærsten op i næsen med efterfølgende hospitalbesøg til følge.

Forvaltningen har på baggrund af sin seneste besigtigelse i sommeren 2020 ud fra en træfaglig vurdering givet afslag på ansøgningen, idet træet er stort, flot, sundt og rask og over 25 år gammelt. Der er derfor hverken et træfagligt grundlag eller en forvaltningsmæssig kompetence til at tillade en fældning af træet. Forvaltningen været i dialog med institutionen for at finde en anden løsning.

Sæsonen, hvor kirsebærrene falder ned, er ca. en måned omkring juli måned, altså i sommerferieperioden. Forvaltningen har derfor opfordret institutionen til, at der i løbet af denne periode er fokus på at feje under træet ved det daglige tilsyn af legepladsen, inden børnene lukkes ud. Det vil således være muligt at rive nedfaldne kirsebær og kirsebærsten sammen løbende for at undgå problemet. En anden metode kan være at sætte et net op under trækrone til at fange kirsebærrene. Der vil dog stadig være fugle, som tager dem med andet sted hen og efterlader stenen dér. En løsning for at reducere risikoen for kirsebærsten på jorden er også at fjerne kirsebærrene fra træet, før de modner, eller alternativt sætte et net op, nedryste de modne frugter og fjerne disse. Ifølge institutionslederen er det dog ikke muligt at holde institutionens udeareal frit for kirsebærsten med deres økonomi.

Institutionen har desuden kontaktet kommunalbestyrelsen med samme ønske, og børneudvalget har derfor behandlet sagen på mødet den 14. september 2020 (bilag) med beslutning om, at "Børneudvalget indstiller til By- og Miljøudvalget (som forvaltere af kommunens træpolitik), at kirsebærtræet fældes og et nyt andet træ plantes, således at børn ikke kommer til skade pga. kirsebærsten".

Forvaltningen har ikke ifølge delegationsplanen mulighed for at dispensere fra lokalplanen og tillade træet fældet, når der ikke er en træfaglig begrundelse herfor. Derfor skal by- og miljøudvalget træffe beslutning om, hvorvidt der i dette tilfælde skal gives dispensation fra lokalplanen om, at træer over 25 år ikke må fældes eller beskæres uden kommunalbestyrelsens tilladelse, idet udvalget har fået delegeret kompetencen til at udstede tilladelser og afslag til fældning og beskæring af træer over 25 år med hjemmel i kommuneplanen.

Det skal slutteligt bemærkes, at der kan være mulighed for præcedensvirkning i tilsvarende sager, hvis der gives tilladelse til fældning af træet.

I fald det besluttet, at der gives tilladelse til fældning af træet, bør der stilles krav om, at institutionen planter et nyt træ i en anseelig størrelse.

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

By-, kultur- og miljøområdet vurderer, at kirsebærtræet er sundt, frodigt og i god vækst, hvorfor det udgør en del af det grønne Frederiksberg. Det vil derfor være en fravigelse fra den sædvanlige praksis på området, hvor sunde og frodige træer søges bevaret. Det er derfor forvaltningens vurdering, at ovennævnte tiltag til at imødegå kirsebærsten på jorden i første omgang afprøves for at minimere risici for børnene på legepladsen.

## Økonomi

I fald det besluttes, at der ikke skal gives tilladelse til fældning af træet, har sagen ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget

## **Bilag**

Referat fra Børneudvalget, 14.09.20