

# **REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 07-06-2021**

**Mødedato** Mandag d. 07. juni 2021 kl. 20:01

**Mødested** Kommunalbestyrelsens mødesal

# Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Orientering om ladestanderens teknologi på Frederiksberg.....	6
Orientering om deltagelse i kampagne for at få passagerne tilbage i den kollektive trafik.....	8
Orientering om drift af skybrudsløsninger.....	10
Orientering om behandling af altansager på Frederiksvej efter altanmanualen.....	12
Orientering om udviklingsprojekt med opsætning af Urban Tree.....	14
Orientering om henvendelse fra Urban Consulting om indgåelse af brugsaftale med Frederiksberg F.....	16
Forslag til beslutning fra rådmand Mette Bram og kommunalbestyrelsesmedlem Sine Heltberg om ..	18
Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Thyge Enevold	20
J.C. Schiødtes Vej 8, Til- og ombygning af et fritliggende enfamiliehus.....	23
Helhedsplan for Frederiksberg Runddel.....	26
Cykelsti på Vodroffsvej.....	29
Endelig vedtagelse Lokalplan 231 for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej med tilhørende forslag	33
Evaluering af forsøg med inddæmning af mikroplast og brug af alternativt tømiddel på kunstgræsba	38
Status på implementering af elbilstrategien.....	41
Renovering af kunstgræsbane 1 og 2 samt pødebanerne på Jens Jessens Vej.....	49
Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet.....	53
Frydendalsvej 3- fra garage til erhverv.....	56
Forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmændene Lone Loklindt og Thyge	58
2. forventede regnskab 2021.....	60
Asgårdsvej 14 - Principtilladelse til opførelse af ny villa.....	72
Nordre Fasanvej 121-131 Dispensation fra elevatorkrav.....	74
Byggesagsbehandlingen, status.....	77
Skybrudsprojekt, Frydendalsvej.....	81
Forlængelse af URBAN 13.....	84
Kommunikationsindsats til håndtering af øget efterladenskaber fra hunde.....	86
Disponering af puljen til vejbelysning 2021.....	87
Vurdering af gadehaveansøgninger juni 2021.....	88
Grøn Frivillighedsdag i 2021.....	91
Navngivning af byrum/pladser langs Den Grønne Sti.....	94
Forslag til beslutning fra 1. viceborgmester Jan E. Jørgensen om at opkalde en vej eller en plads eft	96

## Punkt 197: Meddelelser

00.22.04-P35-6-20

### Sagsfremstilling

#### a. Udarbejdelse af mobilitetspolitik

By- og Miljøudvalget blev i november 2020, orienteret om at udarbejdelse af mobilitetspolitikken var blevet forsinket som følge af restriktionerne omkring corona og muligheden for at planlægge og afvikle borgerinddragelse. Det har ikke at været muligt at gennemføre borgerdialog, og forvaltningen har derfor i stedet igangsat udarbejdelse af en spørgeskemaundersøgelse om transportadfærd, som forventes gennemført blandt borgerne på Frederiksberg, enten i juni eller august 2021.

Som en del af det fortsatte arbejde med mobilitetspolitikken indgår vurderingen af muligheden for ensretning af Frederiksberg Allé og andre veje som del af en vurdering af det samlede trafiksystem. Eventuel ensretning af alléen indgår som en del af revurderingen af mulighederne for at etablere cykelstier på Frederiksberg Allé med henblik på at afsætte finansiering til en løsning, jf. budgetaftalen for 2021-22.

Tidsplanen for færdiggørelse af mobilitetspolitikken er blevet revideret, og forvaltningen forventer at mobilitetspolitikken vil være færdig i første halvår 2022. By- og Miljøudvalget inviteres til et 2. temamøde i starten af 2022.

#### b. Tidsplan for loppetorvet

Før loppetorvet kan åbne i 2021 skal de midlertidige stadepladser anlægges, og bookingsystemet skal opsættes og testes.

Af praktiske hensyn og coronasituationen samt afholdelse af PostNord Danmark Rundt lørdag den 14. august 2021 forventes loppetorvet derfor først at kunne åbne med første stadedag lørdag den 21. august 2021 og sidste stadedag lørdag den 16. oktober 2021, hvorefter vejret erfaringsmæssigt bliver for dårligt til at holde loppetorvet.

Forvaltningen forventer, at der kan åbnes for booking af stader for frederiksbergborgere tirsdag eller onsdag i uge 30 og for alle umiddelbart før 1. stadedag, som svarer til den almindelige tidsperiode for booking op til sæsonstart.

#### c. Fællesmøde om status for klimatilpasnings- og skybrudsindsatsen på Frederiksberg

Forvaltningen foreslår, at dette års fællesmøde om status for klimatilpasnings- og skybrudsindsatsen på Frederiksberg, afholdes som et fælles temamøde med deltagelse af By- og Miljøudvalget samt Bestyrelsen for Frederiksberg Kloak A/S, og at det afholdes mandag den 20. september 2021. Mødet vil have følgende indhold:

- Status på klimatilpasningsarbejdet og implementering af skybrudsprojekter siden sidst. Hvor langt er vi nået, og hvad er det overordnede mål.
- Ny lovgivning – konsekvenser og videre proces
- Evaluering af hidtidige skybrudsindsats

#### d. Igangsættelse af forsøgsordning med fjernelse af ulovligt parkerede cykler i bymidten

Forsøget med fjernelse af ulovligt parkerede cykler i bymidten forventes igangsat medio uge 25. Zonen bliver skiltet med C63 færdselstavler 'cykelparkering forbudt' med en undertavle med teksten 'Cykler parkeret udenfor stativ flyttes til cykelkælder under Frederiksberg Gymnasium'. Derudover opsættes der infotavler i zonen.

Der vil i øvrigt blive informeret via annonce i Frederiksberg LIV under 'Kommunen informerer', der bliver udsendt pressemeddelelse, der bliver informeret på kommunens Facebook-side samt på hjemmesiden. Desuden vil Frederiksberg Centeret, CBS, Frederiksberg Gymnasium og ho-vedbiblioteket få direkte besked om igangsættelsen af forsøget.

#### e. Tilpasning af antallet af reserverede pladser i projektet om delemobilitet i Svømmehalskvarteret

Den 6. april 2021 blev projektet om delemobilitet i Svømmehalskvarteret lanceret. I forbindelse med projektet er der bl.a. reserveret 27 bilparkeringspladser til elbiler - herunder elbybiler - fordelt på fire placeringer i området. By- og Miljøudvalget blev i sager den 23. november 2020 og 1. februar 2021 orienteret om, at der ville blive lavet en vurdering og eventuel forslag til justering i antallet af de reserverede pladser undervejs i projektet.

Deksterne rådgiver i projektet har foretaget tællinger, som viser, at der generelt er en lav belægningsgrad på de reserverede elbilsparkeringspladser, og at der ofte er flere pladser tomme, mens belægningsgraden i området i øvrigt er høj. Ligeledes har forvaltningen foretaget besigtigelser og tællinger på de pågældende pladser, som bekræfter billedet. På den baggrund vurderer forvaltningen, at antallet af pladser, der er reserveret til elbiler bør overvejes tilpasset, ved at antallet halveres på to af placeringerne. Der er tale om placeringerne ved Aksel Møllers Have, hvor antallet af reserverede pladser halveres fra 10 til 5 og ved Yrsavej, hvor antallet af reserverede pladser halveres fra 8 til 4. Det skal bemærkes, at

der på begge placeringer er pladser med lademulighed i nærheden, som også er reserveret til elbiler, dog med tidsbegrænsning. De relevante operatører er også hørt i vurderingen.

Såfremt By- og Miljøudvalget er enig, vil skiltene ved de reserverede pladser blive poset over, så det er muligt at tilpasse antallet af reserverede pladser løbende i projektet. Forvaltningen følger løbende op og tilpasser om nødvendigt.

#### **e. Orientering om placering af reserverede pladser bag rådhuset samt ændring af afmærkning**

By- og Miljøudvalget blev i en sag den 8. marts 2021 vedr. flytning af hurtigladeren samt reservation af pladser til eltaxi på korttidsparkeringen orienteret om, at de nuværende reserverede pladser ville blive rykket to pladser længere mod Smallegade. Efter en vurdering, vil de tre reserverede pladser blive rykket til de første tre pladser efter gangarealet i hækken mod Smallegade. Derudover gøres bredden af alle båsene ved korttidsparkeringen lidt bredere, da flere af dem har vist sig at være smallere end anbefalet. Det er vurderingen, at bredden af båsene kan øges, uden at ændre på antallet af parkeringspladser. Dette sker ved at ændre på afmærkningen, gøre gangarealet smallere og ved at rykke en tavle og skraldespand.

#### **f. Ændret drift på Frederiksbergbusserne**

Ved budgetforhandlingerne for 2021 blev det besluttet, at reducere i driften på Frederiksberg-busserne. Søndag den 27. juni 2021 sættes den nye køreplan i gang. Den betyder, at linje 71 og 74 fremover kører én gang i timen, mens linje 72 fortsat kører to gange i timen. De tre busser har samme ruteføring og kører fortsat mellem kl. 9-19 i hverdage og mellem kl. 10-16 i weekenden. Ældrerådet og Handicaprådet vil få en direkte orientering om, at ændringen nu træder i kraft. Herudover orienteres der i Frederiksberg LIV under "Kommunen informerer".

#### **g. Allonge for p-kælder og byrum med CASA/ARCAO og arkæologiske udgravninger**

I forbindelse med indgåelse af allonge for parkeringskælder og byrum på pladsen bag rådhuset har der været udsendt en profylaksebekendtgørelse om Frederiksberg Kommunes hensigt om at indgå kontrakt med konsortiet CASA/APCOA, idet kommunen vil udnytte en eksisterende option i en allerede indgået kontrakt om etablering af parkeringskældre på Frederiksberg.

Der har ikke været klager i forbindelse med bekendtgørelsen, hvorfor allongen med konsortiet CASA/APCOA nu indgås. Der er på pladsen bag rådhuset gjort arkæologiske fund fra landsbyen Ny Amager, som blev etableret i 1651. Herunder bygninger og tidstypiske fund fra 1600-1700-tallet. Der er med stor sandsynlighed også arkæologi fra den periode i det areal, hvor den kommende parkeringskælder skal etableres. Der etableres derfor en udvidet forundersøgelse af arealet med søgerender. Søgerenderne vil blive etableret fra medio juni, sådan at forundersøgelserne kan afsluttes, inden arbejderne med parkeringskælderen påbegyndes til september 2021. Etableringen af søgerenderne vil betyde, at der vil blive inddraget et større antal parkeringspladser. Søgerenderne vil være på den sydlige og nordlige del af pladsen samt på tværs af Frederiksberg Bredegade. Arbejdet vil blive udført i etaper for at minimere trafikale gener, samt antallet af parkeringspladser der inddrages.

#### **h. Fældning af søvlønnen på hjørnet af Rathsacksvej og Gammel Kongevej**

Den store Søvløn ved Café Maud på hjørnet af Rathsacksvej og Gammel Kongevej er desværre gået ud som følge af et gasudslip omkring rødderne sidste sommer. Forvaltningen får træet fældet og fjernet onsdag den 9. juni 2021. Der er hængt skilt op på træet om årsagen til fældningen

Der vil blive genplantet et nyt træ i vintersæsonen 2021/2022, idet det aftales med Café Maud, hvornår det er mest hensigtsmæssigt at genplante i forhold til cafegæster.

For at genere fodgængerne mindst muligt undersøges det, om det er muligt at påbegynde arbejdet tidligt om morgenen ved 6:00/7:00-tiden ved brug af el-sav, som ikke larmer så meget. Således vil arbejdet være færdiggjort i løbet af formiddagen. Trafikken på Gammel Kongevej skulle ikke blive generet af arbejdet.

#### **i. Ny vejledning til rottebekæmpelse fra Miljøstyrelsen**

Af en ny vejledning fra Miljøstyrelsen fremgår det, at der skal følges op på udlagt rottegift med maksimum 7 dages interval. Det betyder, at der skal foretages oftere tilsyn fremover. Ekstraudgiften til dette kan i 2021 håndteres ved at omrokere mellem bekæmpelse og forebyggelse. I den næste rottehandlingsplan, som kommer til efteråret, reguleres rottegebyret fremover, så det afspejler Miljøstyrelsens vejledning.

#### **j. Ansøgning fra Frederiksberglisten om afspærring af Allégade til afholdelse af arrangement**

Forvaltningen har modtaget en ansøgning fra Frederiksberglisten om afholdelse af et arrangement i forbindelse med kommunalvalget.

Frederiksberglisten søger om, at arrangementet afholdes på Allégade, der derved lukkes af for trafik fra Frederiksberg Allé til Gammel Kongevej lørdag den 7. august 2021 fra kl. 10.00 til 16.00. Alle partier, Frederiksberg Erhverv, samt en række lokale restauranter og kunstnere er inviteret. Der vil være taler, musik mv.

Frederiksberglisten har oplyst, at de stiller op til kommunalvalget, hvor de blandt andet går til valg på, at Allégade skal omdannes til gågade.

Ansøgningen er modtaget for sent til, at udvalget kan blive forelagt en indstilling herom. Derfor vil forvaltningen bede udvalget tage stilling til, om der skal gives tilladelse til arrangementet med afspærring af trafikken på Allégade.

Det er forvaltningens vurdering, at der er tale om afspærring af en vej med meget trafik og i et område, der typiske er belastet med mange arrangementer. Det er derfor vurderingen, at hvis Allégade skal spærres i forbindelse med et arrangement, da bør arrangementet have en bredere appel.

#### **k. Temadrøftelse med Socialudvalget, By- og Miljøudvalget og Udsatterrådet om hjemløse**

Socialudvalget og By- og Miljøudvalget afholder fælles temadrøftelse med Udsatterrådet man-dag den 6. september 2021 kl 13-14.

Temadrøftelsen udspringer af By-og Miljøudvalgets behandling af 'Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmænd Thyge Enevoldsen om at screene Frederiksberg for hjemløsefjendtligt byinventar' (BMU 1. februar 2021, pkt. 43), hvor udvalget bad om en fælles temadrøftelse mellem Socialudvalget, By- og Miljøudvalget og Udsatterrådet om hjemløseproblematikken i et bredere perspektiv.

Et program for temadrøftelsen vil blive udarbejdet af forvaltningen i samarbejde med Udsatte-rådet.

Udvalgets medlemmer vil modtage en invitation til mødet i Outlook.

#### **l. Lokalplan 231 vedr. Kong Georgs Vej**

Forslag til Lokalplan 231 for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej med tilhørende kommuneplantillæg nr. 17 har været sendt i offentlig høring i 8 uger fra den 3. marts til og med den 29. april 2021. Høringsperioden blev forlænget til den 6. juni 2021 for 45 adressater, som ikke havde modtaget annoncering af planforslagene med fysisk post. Frederiksberg Kommune havde den 2. juni 2021, hvor sagen blev klarmeldt til politisk behandling - modtaget 41 hørings svar (+ 13 test svar). Siden har vi i perioden 2.-6. juni 2021 modtaget 8 (+ 1 kopi) hørings svar.

De seneste 8 hørings svar er således modtaget efter, at sagen blev klarmeldt. Disse hørings svar vedhæftes samlet, og er alle resumeret og vurderet. Hørings svarene indeholder ikke nye emner, men omhandler de samme emner, som de allerede tidligere behandlede hørings svar. Der henvises derfor til allerede afgivne vurderinger. I den videre politiske behandling vil de blive suppleret med åbne bilag, hvor ønsket anonymitet respekteres.

Forvaltningen kan oplyse, at de 8 nye hørings svar kommer fra naboer, bestyrelser osv., som har haft planen i høring siden 3. marts. De er altså ikke fra den gruppe med de 45 adressater, som var målgruppen for forlængelsen.

# Punkt 198: Orientering om ladestandernes teknologi på Frederiksberg

13.00.00-G01-3-21

## Resume

By- og Miljøudvalget har forespurgt forvaltningen, om det er den nyeste tilgængelige teknologi, der tages i brug, når der opsættes ladestandere. Forvaltningen har i denne forbindelse forhørt sig hos leverandørerne af ladestandere. Operatørerne oplyser, at det er den nyeste tilgængelige teknologi, der anvendes. Sagen forelægges til udvalgets orientering.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at orienteringen af ladestandernes teknologi tages til efterretning

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget har spurgt forvaltningen, om det er den nyeste tilgængelige teknologi, der tages i brug, når der opsættes ladestandere. På den baggrund har forvaltningen forhørt sig hos leverandørerne Spirii, Clever og E.ON i forhold til den teknologi, der anvendes i deres ladestandere.

Spirii oplyser, at de benytter den nyeste teknologi, som er fremtidssikret ift. smarte styringsprincipper og integration med elnettet. Der bruges i dag den nyeste teknologi blandt operatører på ladestanderområdet i Danmark. Endvidere har Spirii mulighed for at opdatere med funktioner løbende.

Clever oplyser, at deres lynladestationer har en ladestandertype, som er et af de mest moderne produkter på markedet. Desuden har Clever brugt den samme leverandør til ladeøer og kantstensopladning i en del år. Producenten opdaterer løbende komponenter og software for at holde produktet ajour med de nyeste tekniske opdateringer. I alle år har Clever oplevet en høj driftsstabilitet af disse standere.

E.ON oplyser, at de bruger den nyeste teknologi både ift. ladestandere (hardware) samt backend (software). Dette tilsammen gør, at E.ON er helt tidssvarende på den opsatte infrastruktur i hele Danmark, både når det gælder ladestandere til private, virksomheder og offentlig infrastruktur.

Den teknologiske udvikling går stærkt på området, og det er i operatørernes interesse, at der bruges den mest opdaterede teknologi tilgængeligt. Der er arbejdes pt med lynladning for hurtigere opladning af elbiler, herunder i forbindelse med lynladerstation på rådhuspladsen, hvor det også er den nyeste teknologi, der tages i brug.

Det bemærkes, at bilmærkerne er forskellige i forhold til opladning, herunder i forhold til hvilken mængden strøm de modtager. Hvor hurtigt bilerne derved opader kan principielt være forskelligt på trods af ladestandernes teknologi. El-biler lader med typisk 11kw:

- En VW ID3 (48 kwh batteri) vil bruge omkring 4,5 timer på at lade op til 100 pct.
- En Tesla (100 kwh batteri) vil bruge omkring 9 timer på at lade op til 100 pct.

Plug-in Hybrid'er lader typisk med 3,7 kw:

- Ford Kuga (14 kwh batteri) bruger ca. 4 timer på at lade 100 pct.

Tiderne er angivet, hvis bilerne skal lade fra 0 – 100, hvilket stort set aldrig er tilfældet, da de ikke er helt tomme for strøm, når de plugges i.

*By-, Kultur og Miljørådets vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at ladestanderne på Frederiksberg er af høj teknologisk standard, og at de opdateres og udvikles i henhold til nye opgraderinger.

## Økonomi

Der er ikke nogen udgifter forbundet med sagen.

## Borgmesterpåtegning

Nej

**Behandling**

BMU

# Punkt 199: Orientering om deltagelse i kampagne for at få passagerne tilbage i den kollektive trafik

13.05.16-G01-2-16

## Resume

Coronakrisen har betydet, at mange har fravalgt den kollektive trafik. Trafikselskaberne har fokus på at kommunikere om tryghed i forhold til at benytte den kollektive trafik og fastholdelse af de eksisterende kunder. Der igangsættes en win-back kampagne. Her vil Movia høre om kommunerne vil være med i en fælles kampagne. Udvalget får i sagen fremlagt en orientering om kampagnen.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at kommunen deltager i kampagne for at få passagerne tilbage i den kollektive trafik.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at orientering om deltagelse i kampagne for at få passagerne tilbage i den kollektive trafik tages til efterretning

## Sagsfremstilling

Coronakrisen har ramt samfundet på mange forskellige områder og måder. Den kollektive trafik har igennem hele krisen kørt og holdt hjulene i gang for de, der fortsat skulle afsted på for eksempel arbejde. Den kollektive trafik har til gengæld også været brugt af regeringen, som et værktøj til at holde smittetallet nede. Det har været en succes. Folk har cyklet og gået som aldrig før og transporteret sig i egen bil. Det kommer til at kræve en markant indsats, at få folk til at rejse sammen igen og til at bruge den kollektive trafik.

Selskaberne i DOT arbejder med en tryghedsskabende kommunikation og en fastholdelseskommunikation. Derudover er der planlagt en win-back strategi, der sættes i gang efter sommerferien 2021.

Movia har kontaktet kommunerne for at høre, om de er interesserede i, at være en del af win-back kampagnen, så der kan skabes en større og mere fælles indsats. Movia foreslår, at kampagnen har fokus på klima og bæredygtighed. Movia har gode erfaringer fra den kampagne, der blev gennemført i forbindelse med "Nyt Bynet". Her var Frederiksberg også en del af kampagnen og der var ved opstart af "Nyt Bynet" stor tilfredshed blandt kunderne i forhold til, at der var skabt viden om, at der ville komme ændringer. En fælles kampagne skaber tryghed hos brugerne, hvor der er skabt meget utryghed gennem den sidste lange periode. Ydermere kunne en kampagne med fokus på klima bidrage til en mere langsigtet imagegenopretning af den kollektive trafik efter coronakrisen.

Win-back indsatsen vil blandt andet omfatte; helfoliering af busser, video i busskærme, plakater på offentlige plakatpladser, kampagne på sociale medier, video på TV2 Play, video på skærme på uddannelsessteder og kampagnefilm i biografteater. Kampagnen planlægges at foregå i efteråret 2021. Alt efter den mere detaljerede planlægning af indsatsen og alt efter størrelsen på kommunen vil det koste forskelligt for kommunerne at være med i kampagnen. For Frederiksberg Kommune vil det koste imellem 100.000kr. og 150.000kr.

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

Det har været en lang periode med corona, hvor borgerne er blevet oplært i, at der er en risiko ved, at være tæt sammen med andre mennesker. Det kommer til at kræve et stort arbejde at få folk til at føle sig trygge i den kollektive trafik igen. Derfor er det forvaltningens vurdering, at det giver god mening at gå sammen med Movia og de øvrige kommuner og lave en ekstra indsats for at få folk tilbage. Busdriften i kommunen betaler Frederiksberg Kommune allerede for, så det giver en besparelse for hver kunde, der benytter den.

## Økonomi

Den ekstra kommunikationsindsats vil koste imellem 100.000kr. og 150.000kr. Der er hvert år afsat driftsmidler til "Øvrige tilskud til Movia", der blandt andet benyttes til borgermøder, møder med Ældrerådet og Handicaprådet og til kommunikation af den kollektive trafik, når der sker ændringer her. Disse midler har grundet coronakrisen ikke været benyttet i år og forvaltningen foreslår derfor, at dette beløb i år benyttes til en ekstra kommunikationsindsats for at få passagerne tilbage i den kollektive trafik.

## Borgmesterpåtegning

Nej

# **Behandling**

By- og Miljøudvalget

# Punkt 200: Orientering om drift af skybrudsløsninger

05.01.02-G01-5-20

## Resume

På sit møde den 26. oktober 2020 bad By- og Miljøudvalget forvaltningen om at udarbejde en redegørelse om drift af skybrudsløsninger. Frederiksberg Kommune har pt. 26 færdiganlagte skybrudsløsninger og forvaltningen er ved at opbygge erfaring om driften heraf. Driften af en vej med skybrudsløsning er mere omfattende end konventionelle veje, og der er fokus på udvikling og effektivisering af driften. Redegørelsen forelægges udvalget til orientering.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om drift af skybrudsløsninger til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om drift af skybrudsløsninger tages til efterretning

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 31. maj 2021 sagen.

### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget bad på mødet den 26. oktober 2020 forvaltningen om at redegøre for driften af kommunens 26 skybrudsløsninger, for at få belyst om klimatilpasningsløsninger giver en unødigt kompliceret, og dermed måske dyrere drift, samt en vurdering af, om løsningerne i højere grad stadig er under udvikling end klar til egentlig ”standarddrift”, og om de er teknisk mere skrøbelige end traditionelle løsninger.

At drifte skybrudsløsninger indebærer at sørge for, at skybrudsløsningerne opretholder den dimensionerede hydrauliske kapacitet over tid samt at sikre, at skybrudsanlæggene ikke skades af eksterne aktører, som arbejder på og i kommunens klimaveje. Ansvar for den daglige hydrauliske drift ligger hos kommunen og er takstfinansieret af Frederiksberg Forsyning.

Den erfaring som forvaltningen indtil videre har oparbejdet med skybrudsløsninger viser, at arbejdet med at drifte en vej med skybrudsløsninger – en såkaldt klimavej – er mere omfattende og kompleks end en konventionel vej. Det kræver, at driften struktureres anderledes, ligesom det kræver særlige kompetencer. Frederiksberg Gartner- og Vejservice har derfor oplært konkrete medarbejdere til løsning af denne opgave, hvilket er med til at få oparbejdet viden og kompetencer.

Stort set ingen af skybrudsløsningerne er ens, og derfor er driften af de forskellige indløbselementer m.v. på vejene også forskellige. Der skal herudover opbygges viden omkring de forskellige belægningsarter, som anvendes i løsningerne, herunder omfanget af renholdelse, oprensning og udskiftning. Der er således fortsat meget ny viden og nye rutiner, som skal læres.

Desuden er der en række forhold på Frederiksberg, som skal iagttages ved tilrettelæggelsen af driften:

- Frederiksberg er Nordeuropas tættest befolkede kommune, og det kan derfor være en udfordring at få plads til at drifte skybrudsløsningerne i den tætte by blandt andet på grund af parkering. Mange af indløbselementerne ligger i vejarealet, herunder i parkeringsarealerne.
- Der er mange vejtræer på Frederiksberg, hvilket kræver ekstra opmærksomhed ved indløbselementerne i efteråret på grund af løvfald, der kan blokere indløb.
- Der er mange forskellige eksterne aktører på Frederiksberg, som arbejder på og i vejene. Der gives ca. 4000 tilladelser årligt til råden over vej og til gravning i vej. En del af disse arbejder foregår på klimaveje. Hertil kommer husrenoveringer, hvor der ikke rådes over vejen, men hvor der ledes materiel ud på vejen. Det kræver fra forvaltningens side øget opmærksomhed og dialog i forbindelse med graveansøgninger samt ansøgninger om råden over vej, idet de eksterne aktører ikke altid er klar over, at de opererer på en klimavej. Herudover skal der i disse sager altid afholdes både opstartsmøder, løbende tilsyn under arbejdets udførelse og afleveringsforretning, da der ellers kan opstå skader på skybrudsanlæggene. Derfor har forvaltningen også udarbejdet retningslinjer for de enkelte klimaveje, som udleveres til og gennemgås med de eksterne aktører

Skybrudsprojekternes funktion er selvsagt kritisk under en skybrudshændelse, og de er derfor afhængige af, at de er driftet optimalt. Dette kan være omfattende, da der er mange hensyn at tage som beskrevet ovenfor, og der er fortsat meget ny viden og nye rutiner, som skal læres, da stort set ingen skybrudsprojekter er ens.

Der er således tale om en dyre drift isoleret set, men sammenholdes det med udgiftene til et traditionel spildevandsteknisk anlæg, viser beregninger, at den hydrauliske drift er omkostningseffektiv. Det betyder konkret, at driften af skybrudsløsningerne generelt over tid er billigere end drift af et traditionelt spildevandsteknisk anlæg.

Der er herudover et stort fokus på en effektivisering og udvikling af driften. Det sker gennem driftsopsamlingsmøder, hvor den fælles erfaring bruges til optimering og opdateringer af driftsplanerne. Desuden sørger kommunen for udarbejdelse af GIS-kort til brug i driften, hvilket ifølge erfaringer smidiggør processen.

Mange af de nye løsninger i klimaveje er mere skrøbelige end traditionelle rørløsninger. Dette kommer blandt andet til udtryk, når der rådes eller graves i klimavejene, jf. ovenfor. I forbindelse med sådanne arbejder kan der ske skader på løsningerne, f.eks. hvis der hældes spildevand i nogle af klimabrøndene, eller ved opmagasinering af materiel på vej, hvor materiellet kan trænge ned i belægningerne m.v.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at driften af kommunens 26 skybrudsløsninger fungerer tilfredsstillende, selv om der stadig behov for at opbygge erfaringer. Det er en fortsat løbende proces at tilpasse driften til den virkelighed og de vilkår, der opereres med på Frederiksberg. Jo flere skybrudsløsninger, der anlægges, desto klogere bliver forvaltningen på driften, men samtidig kræver det en smidig struktur og et endnu større fokus på kommunikation mellem de mange involverede parter. Det er samtidig vurderingen, at det kræver et stort ressourcetræk i forhold til behandling af ansøgninger om råden over vejareal og gravetilladelser, da processen er mere omfattende på klimaveje, for at undgå skader på skybrudsanlæggene.

### **Økonomi**

Orienteringen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser. Driften håndteres indenfor de afsatte budgetter.

### **Borgmesterpåtegning**

nej

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget

### **Historik**

#### **Indstilling 31. maj 2021, pkt. 178:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om drift af skybrudsløsninger tages til efterretning

#### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 31. maj 2021, pkt. 178:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

# Punkt 201: Orientering om behandling af altansager på Frederiksvej efter altanmanualen

02.00.00-P19-9-21

## Resume

By- og Miljøudvalget orienteres med denne sag om forvaltningens behandling af gadealtaner på 4 ejendomme på Frederiksvej, som ikke tidligere har været politisk forelagt.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om behandling af altansager på Frederiksvej efter altanmanualen tages til efterretning

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 31. maj 2021 sagen.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Efter anmodning fra By- og Miljøudvalget den 3. maj 2021 orienteres udvalget om forvaltningens behandling af gadealtaner på 4 ejendomme på Frederiksvej, som ikke har været politisk forelagt.

Området omkring Frederiksvej er ikke omfattet af en bevarende lokalplan og der er tale om et område med ejendomme placeret således, at lejligheder her er direkte, nord-sydvendte, hvorfor beboerne på den nordlige side af vejen, har et udtalt ønske om altaner mod gadesiden (syd).

Ansøgninger om altaner på ejendommene behandles efter altanmanualen ”Din nye altan – fra idé til ibrugtagning” og gennem dialog med ansøger jf. arkitekturpolitikken for Frederiksberg, for områder, hvor der ikke findes en lokalplan. I disse områder er dialogen særlig vigtig og kommunen tilstræber, at der i disse situationer opnås kvalitetsbyggeri i dialog med bygherren og dennes rådgiver. Der er således begrænset mulighed for at nægte altanerne på baggrund af arkitektoniske hensyn.

Altansagerne er ikke blevet forelagt By- og Miljøudvalget, da de i overensstemmelse med retningslinjer i da- og nugældende retningslinjer for opsætning af altaner, og da der ikke er tale om altansager med placering mod hovedstrøg hvor der er bevarende lokalplan jf. By- og Miljøudvalget anmodning af 11. januar 2016.

### *De fire ejendomme*

#### Frederiksvej 8-10

Der er meddelt byggetilladelse 6. februar 2018.

Der er tale om en ejendom med forhaver, hvilket muliggør lidt større altaner, herunder nedgange fra stueetagen til terræn. Altanerne er opført med fiberbeton inddækket bunde, jf. altanmanualen, og med en opsætning, hvor altanerne i stueetagen, inkl. trappenedgang er forhandlet ned til at have samme omfang (bredde) som de overliggende altaner. Grundet ejendommens vinduers placeringer er altanerne asymmetriske ift. vinduerne og altanerne på 1. sal, er tilpasset, så de ligger med altanbundene i niveau med bæltegesimsen.

Altanerne er placeret i ranker, dog med enkelte huller i rankerne, som tydeligt peger på, hvor fremtidige altaner vil skulle placeres. Der er således tale om en harmonisk opsætning selvom der ikke er tale om en symmetrisk opsætning.

#### Frederiksvej 12-14

Der er meddelt byggetilladelse 24. oktober 2011.

Altanerne er opført før den reviderede altanmanual. Der er i overensstemmelse med daværende praksis blevet tinglyst deklARATION i forbindelse med byggesagen, med en masterplan for fremtidige altaners opsætning inden for samme system, der er etableret med udgangspunkt i ejendommens meget forskelligartede vinduestyper. Der er således udarbejdet et system, hvor der er taget udgangspunkt i, at der kan monteres altaner ved de vinduesfelter på ejendommen, der er udført med buede murstik og som er bredere end de resterende vinduer.

#### Frederiksvej 32-34

Der er meddelt byggetilladelse 9. september 2019.

Der er tale om én større bygning, hvor der kun er placeret altaner på den højre del af bygningen. Bygningen består af to separate ejendomme. Der er således et matrikel- og ejerskel midt gennem bygningen og dennes frontispice, så den højre side tilhører en andelsforening og den anden side en ejerforening.

Altanerne i den pågældende ranke midt på ejendommen skal således ses i sammenhæng med resten af altanerne, hvor der er tale om et klart ranke system, som altanerne indordner sig under. Der er dertil tale om altaner med støbte bunde, i farve tilpasset ejendommen, altandøre med blændstykker forneden og bibeholdelse af småsprossede overpartier.

Altanerne er udtryk for et tilpasset projekt efter altanmanualens administrationsgrundlag – på trods af, at skel til naboejendommen ligger midt i ”ejendommens” midterakse.

#### Frederiksvej 48-50

Der er tale om en ejendom, der oprindeligt er opført med to centralt placerede altaner, hvor man i dag kan se sporene efter en tidligere nedtagelse.

Det har ikke været muligt at se hvornår altanerne oprindeligt er nedtaget på ejendommen. Det fremgår af SAVE registreringer på ejendommen, at de oprindelige altaner i 1994 var nedtaget og erstattet af mindre træaltaner. Disse træaltaner kan man på registreringsfotos se er blevet udskiftet i perioden fra 2006 til 2017. Der er dog ikke ansøgt om udskiftningen af altanerne eller altandørene.

På baggrund af denne orienteringssag har forvaltningen påbegyndt en lovliggørelsessag 28. april 2021.

Da ejendommen ikke er omfattet af en bevarende lokalplan, vil der kun kunne forventes en retslig lovliggørelse, det vil dog være nødvendigt at eftervise, at altanerne overholder dagældende bygningsreglement, ift. statik og brandforhold.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Forvaltningen vurderer, at de opsatte og tilladte altaner overholder retningslinjer for altanopsætning og forener de mange ønsker, der er til nye altaner - både fra borgernes og byens perspektiv. Hvis forvaltningen havde vurderet, at altanerne ikke havde været i overensstemmelse med gældende retningslinjer, ville sagerne have været forelagt udvalget med anmodning om nedlæggelse af et § 14-forbud, som det skete i svømmehalskvarteret og området omkring L.I. Brandes Allé, hvor der er blevet lavet bevarende lokalplaner på baggrund i ansøgning om altaner mod gadeside.

### **Økonomi**

Nej

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget

### **Historik**

#### **Indstilling 31. maj 2021, pkt. 179:**

at orientering om behandling af altansager på Frederiksvej efter altanmanualen tages til efterretning

#### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 31. maj 2021, pkt. 179:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

### **Bilag**

Bilag 01 - Foto bilag

# Punkt 202: Orientering om udviklingsprojekt med opsætning af Urban Tree

05.00.00-G01-100-21

## Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet er blevet kontaktet af virksomheden Urban Tree, som ønsker at indgå i et samarbejde med Frederiksberg Kommune om at opsætte en række kunstige træer i beton eller af kunstfibre. De er begrønnet, kan opsamle vand og forsynes med en bæk rundt om konstruktionen. Sagen forelægges til udvalgets orientering, idet forvaltningen vil se på mulighederne for et eventuelt udviklingsprojekt.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen til efterretning, idet der ikke indgås samarbejde om konceptet.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at orientering om udviklingsprojekt med Urban Tree tages til efterretning

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 31. maj 2021 sagen.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Urban Tree har kontaktet forvaltningen med henblik på at indgå i et samarbejde omkring afprøvning af deres koncept med kunstige træer i beton eller af kunstfibre. Disse kan opsættes steder, hvor der ikke kan plantes træer, f.eks. på pladser, hvor den underliggende belægning gør, at der ikke kan plantes rigtige træer, jf. vedlagte bilag.

Træerne er hule og de kan optage regnvand, herunder også ved skybrud. Træerne beklædes med planter, som vandes med vandet fra hulningen i træet. Endelig er træet forsynet med en bæk rundt om sig.

Træerne er tre meter høje, tre meter i diameter i kronen og 1,5 meter nederst i stammen, og 2,5 meter i diameter ved bænken. Afhængigt af om træet udføres i beton eller kunstfibre, vil vægten af træet inklusiv vand være på henholdsvis 5,6 tons eller 3,3 tons.

Hvert træ koster ca. 60.000 kr.

Urban Tree peger på to mulige projekter, som kommunen kan indgå i. Ved et mindre pilotprojekt opsættes der 2-5 Urban trees på udvalgte områder, eksempelvis på Solbjerg Plads, med en finansiering fra Frederiksberg Kommunens side på mellem 100.000-250.000 kr. Ved et større pilotprojekt foreslås et forsknings- og udviklingsprojekt med 20 træer, hvor der samarbejdes med f.eks. med DTU i forhold til måling af luftrensning, støj og varmeeffekt med en delt finansiering, hvor Frederiksberg Kommunes andel vil være 50 % af finansiering – dvs. ca. 500.000 kr.

Hvis kommunen vælger at indgå i et af de to projekter, skal der tilføres vand til træets planter i tørre perioder samt lukkes vand ud i vinterperioden. Der vil således også være udgifter til vand ud over ovennævnte udgifter. Da der er tale om et udviklingsprojekt, er der ikke viden om, hvor meget vand der skal tilføres eller lukkes ud, hvorfor udgifterne hertil ikke er mulig at anslå.

Forvaltningen kan ikke pege på midler til indgå i et samarbejde med den økonomi, som der lægges op til, at kommunen skal støtte projektet med, men forvaltningen vil se på mulighederne for at støtte projektet på anden vis.

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

Forvaltningen vurderer, at der er tale om et spændende projekt, der kan være med til at begrønne steder, hvor der i dag ikke kan plantes træer. Sammenholdt med udgiften til vejtræer, herunder plantehul og vanding, er prisen pr. Urban Tree sammenlignelig med disse udgifter. Der er imidlertid ikke midler til at indgå et samarbejde som foreslået. Herudover kan der være udfordringer med placering i forhold til vægten af træerne, herunder på Solbjerg Plads, hvor der er vægtbegrænsninger i forhold til metrolinjen i undergrunden. Endelig er der også driftsmidler forbundet med at indgå i et sådant projekt, som der heller ikke er midler til.

## Økonomi

Ved indgåelse af et mindre pilotprojekt vil kommunens udgifter beløbe sig til cirka 100.000-250.000 kr. og ved et større projekt vil de beløbe sig til cirka 500.000. Der vil derudover også være udgifter til vanding. Da der er tale om et

udviklingsprojekt, er der ikke viden om, hvor meget vand der skal tilføres eller lukkes ud, hvorfor udgifterne hertil ikke er mulig at anslå.

Ved en eventuel indgåelse af et pilotprojekt skal der i fald findes finansiering heraf, ligesom der skal findes midler til drift af elementerne.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Historik**

### **Indstilling 31. maj 2021, pkt. 177:**

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at orientering om udviklingsprojekt med Urban Tree tages til efterretning

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 31. maj 2021, pkt. 177:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## **Bilag**

Bilag. Urban Tree Pitch

# Punkt 203: Orientering om henvendelse fra Urban Consulting om indgåelse af brugsaftale med Frederiksberg Kommune om opstilling af Nabomøbler

05.14.00-G01-150-19

## Resume

Urban Consulting foreslår i forbindelse med Nabomøbler på Solbjerg Plads, at der fremover laves en brugsaftale mellem Frederiksberg Kommune og Urban Consulting, der sikrer Urban Consultings finansiering af udgifter til transport og opbevaring af møblerne samt udskiftning af planter i højbedene, idet kommunens anmodes om at betale 36.100 kr. årligt. Udvalget orienteres med sagen om henvendelsen.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at udarbejde forslag til finansiering af køb af møbler samt dækning af omkostninger til køb af blomster og opbevaring af møbler.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller, at By- og Miljøudvalget tager orienteringen om henvendelse fra Urban Consulting om indgåelse af brugsaftale mellem Frederiksberg Kommune om Nabomøbler på Solbjerg Plads, samt om at forvaltningen ikke har finansiering hertil, til efterretning

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 31. maj 2021 sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at undersøge muligheden for, at kommunen kan overtage møblerne, evt. ved at købe dem.

Forvaltningen har været i dialog med Urban Consulting om dette. De har tilkendegivet, at de gerne vil overdrage møblerne til kommunen, hvis kommunen ønsker at købe dem. Urban Consulting meddeler i denne forbindelse, at de ser det som en rigtig god løsning, at Frederiksberg Kommune overtager møblerne, da man på den måde er sikret, at møblerne bliver stillet op på pladsen mange år frem.

Urban Consulting har tilsendt en prisoversigt over møblerne, hvor kommunen tilbydes at købe møblerne for en samlet pris på 98.437,50 kr. Dette er en reduktion på 50 % i forhold til den oprindelige pris på møblerne. Prisoversigten er vedlagt som bilag 2.

Det bemærkes, at der ikke er afsat midler til et sådant køb.

### *By-, Kultur -og Miljøområdet vurdering*

Det er forvaltningens vurdering, at der er tale om et generøst tilbud, der muliggør at Nabomøbler kan fortsætte. Ved køb af møblerne vil kommunen overtage opgaven med opsætning og nedtagning samt opbevaring af møblerne.

### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 31. maj 2021 sagen.

### *Tidligere sagsfremstilling*

På udvalgsrådet den 12. april 2021 besluttede By- og Miljøudvalget, at der gives tilladelse til opstilling af Nabomøbler i 2021 på samme vilkår som i 2020, herunder at forvaltningen står for renholdelse i forbindelse med opstilling af møblerne. Forvaltningen står blandt andet for tilsyn, renhold, vanding af højbede og planter samt tilbagebringelse af møbler udenfor projektområdet. Disse udgifter beløber sig til 15.000 kr pr. måned - dvs. udgifterne for en tilfaldelse fra juli til september vil beløbe sig til 60.000 kr.

Finansieringen af renholdelsen sker ved en nedprioritering af renholdelsen på en række lokalveje i perioden.

I forbindelse med ansøgningen foreslår Urban Consulting ligeledes, at der indgås en egentlig brugsaftale med Frederiksberg Kommune således, at arrangørens udgifter til transport, opbevaring af møbler samt udskiftning af planter i højbedene også afholdes af Frederiksberg Kommune. Udgifterne beløber sig til 36.100 kr. årlig (bilag 1). Urban Consulting oplyser, at beløbet kan blive mindre men også større, f.eks. i forbindelse med hærværk.

Baggrunden herfor er, at Urban Consulting de forrige 2 år har fået tilskud fra Frederiksberg Fonden til dækning af sine udgifter til opstilling af Nabomøbler. Dette tilskud er imidlertid udløbet, og Urban Consulting har ikke midler til selv at

dække udgifterne til opsætningen/arrangementet, hvorfor det ikke kan forventes, at der er midler til at opsætte nabomøblerne, hvis der ikke opnås en aftale.

I fald udvalget ønsker at indgå en sådan aftale, vil kommunen herefter forestå finansiering af alle løbende driftsudgifter ved opsætningen/arrangementet. I givet fald vil UrbanConsult alene være involveret i ejerskabet af møblerne, som opsættes. Det bemærkes herudover, at der er en forventning om, at der er tale om en flerårig brugsaftale.

Kommunen er ikke forpligtet til at indgå en brugsaftale, og en sådan aftale vil ved lignende opsætninger/arrangementer kunne skabe præcedens. Herudover er der også en vis usikkerhed i forhold til beløbets størrelse, idet det oplyses, at det kan blive mindre men også større.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Nabomøbler har været velbesøgt, og der er mange, som har brugt møblerne. Afsættet for anvendelse af byens rum, er normalt, at den arrangør, som ønsker at opsætte elementer i byens rum, også må forvente at afholde udgifter hertil. Ved eventuel dækning af de fulde udgifter i dette tilfælde, kan der være der andre arrangører, der med rette vil kunne forvente en lignende aftale. Da der ikke er finansiering til yderligere understøttelse af initiativet er det forvaltningens vurdering, at ønsket ikke umiddelbart kan imødekommes.

### **Økonomi**

Udgifterne forbundet med en brugsaftale er på 36.100 kr. årligt. Der er ikke afsat budget hertil.

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K

### **Historik**

#### **Indstilling 31. maj 2021, pkt. 191:**

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,

at By- og Miljøudvalget tager orienteringen om henvendelse fra Urban Consulting om indgåelse af brugsaftale mellem Frederiksberg Kommune om Nabomøbler på Solbjerg Plads, samt om at forvaltningen ikke har finansiering hertil, til efterretning

#### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 31. maj 2021, pkt. 191:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

### **Bilag**

Bilag 1. Brugsaftale

Bilag 2. Prisoversigt ved overdragelse

# **Punkt 204: Forslag til beslutning fra rådmand Mette Bram og kommunalbestyrelsesmedlem Sine Heltberg om reparationscafé og værktøjsbibliotek på Frederiksberg**

07.00.00-G01-7-19

## **Resume**

Der er stillet forslag om at etablere en reparationscafé med værktøjsbibliotek på Frederiksberg. Det er fortsat forvaltningens vurdering, at kommunen ikke har hjemmel til i eget regi at etablere en reparationscafé. En reparationscafé kan i stedet drives af frivillige foreninger, hvilket vil kræve midler til bl.a. værktøj, værkstedslokaler samt evt. støtte til foreningen. Kommunen råder pt. ikke over ledige kommunale faciliteter, som kommunen kan stille til rådighed. Udvalget skal derfor tage stilling til, om forvaltningen fortsat skal arbejde for at afklare, hvor og i hvilket regi en reparationscafé kan understøttes, idet forvaltningen ikke umiddelbart kan pege på finansiering indenfor eksisterende budgetter.

## **Beslutning**

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm, Fasaël Rehman og David Munis Zepernick) indstiller, at forslaget tiltrædes, idet de videre muligheder undersøges frem mod budget 2023

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

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslaget tiltrædes, idet de videre muligheder undersøges frem mod budget 2023

## **Sagsfremstilling**

By- og Miljøudvalget har tidligere behandlet forslaget om en reparationscafé og værktøjsbibliotek den 8. april 2019 og den 14. september 2020, hvorefter forvaltningen bl.a. blev bedt om at undersøge erfaringer fra andre kommuner samt afklare kommunal hjemmel til at drive reparationscafé. Ganske kort kan det opsummeres, at andre reparationscaféer får stillet kommunale lokaler til rådighed, at der ikke er kommunale medarbejdere ansat, at der skal påregnes kommunale mandetimer i opstartsfasen samt at forvaltningen vurderer, at kommunen ikke har hjemmel til at drive en reparationscafé i eget regi. Da de tidligere sagsfremstillinger er meget lange, er de for overskuelighedens skyld vedlagt i et bilag (bilag 1). By- og Miljøudvalget udsatte den 3. maj 2021 sagen, idet forvaltningen blev bedt om at afsøge konkrete foreninger for interessen for at drive reparationscafé, overveje om der kan anvendes socioøkonomiske virksomheder til at varetage driften og genoverveje kommunens hjemmel for at drive reparationscafé.

Foreningen "Mænds mødesteder på Frederiksberg" er blevet kontaktet med henblik på at afsøge mulighederne for at drive en reparationscafé. Formand Mogens Hallander er ikke afvisende over for ideen, men foreningen har forgæves søgt efter lokaler i kommunen, hvor de kan mødes, hvor der er værkstedsfaciliteter, og hvor de kan opbevare deres værktøj m.m. Forvaltningen har undersøgt muligheden for adgang til lokaler og faciliteter på Hospitalsgrunden og i Jobcenteret på Finsensvej 86. De tidligere værkstedslokaler i F86 bliver i dag benyttet til andre formål, og de kan ikke tilbyde at opbevare udefrakommende foreningers materialer. Der pågår imidlertid stadig forhandling med regionen om, hvilke bygninger Frederiksberg Kommune eventuelt kan få adgang til på hospitalsgrunden. Det er således ikke lykket at finde andre egnede kommunale lokaler pt.

Forvaltningen har tidligere undersøgt muligheden for, at socioøkonomiske virksomheder kan drive en reparationscafé. Der har bl.a. været afholdt møder med blandt andet Diakonissestiftelsen, der i forvejen driver et lignende projekt. De er ikke afvisende, men driver blandt andet deres forretning på at videresælge de produkter, som de har repareret. Skal de løfte opgaven med en reparationscafé, hvor borgerne kommer med deres egne ting og får dem repareret, skal Diakonissen have dækket deres driftsomkostninger.

Forvaltningen vurderer fortsat, at kommunen ikke har hjemmel til at etablere en reparationscafé i eget regi, hvor kommunale medarbejdere bidrager til at reparere elektronik o.lign. Det er derimod muligt at understøtte en reparationscafé i form af lokaler og støtte til en frivillig forening, hvor borgere kan få hjælp til at reparere husholdningsapparater mv. Forvaltningen kontaktes jævnligt af forskellige foreninger og initiativer, der arbejder med bæredygtighed og som mangler lokaler. Der kan derfor eventuelt være mulighed for samlokalisering og synergi mellem flere frivillige bæredygtighedsinitiativer på Frederiksberg.

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

Forvaltningen vurderer, at det er muligt at understøtte en reparationscafé med lokaler, hvis en forening bestående af frivillige vil være interesseret. Der er pt. ingen kommunale lokaler til rådighed egnede til en reparationscafé, men der kan i fremtiden vise sig muligheder fx på hospitalsgrunden. En reparationscafé vil ud over et lokale bl.a. kræve midler til indkøb af værktøj samt evt. støtte til foreningen, som der ikke er afsat i eksisterende budgetter. Samlet set foreslår

forvaltningen derfor, at forvaltningen frem mod budget 2023 afklarer, hvad det vil koste at understøtte en reparationscafé drevet af frivillige og hvilke muligheder, der på det tidspunkt er for eventuelle kommunale lokaler evt. i samlokation med andre frivillige bæredygtighedsinitiativer.

## **Økonomi**

Den nye affaldsbekendtgørelse giver ikke kommunen hjemmel til at drive en reparationscafé, og derved kan udgifterne til lokaleleje, etablering samt drift hermed ikke takstfinansieres. Finansieringen af de ovennævnte udgifter vil skulle findes inden for det skattefinansierede budget, hvor der aktuelt ikke er afsat midler til sådanne initiativer.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K.

## **Historik**

### **Indstilling 3. maj 2021, pkt. 139:**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, hvorvidt forslag om en kommunalt drevet reparationscafé og værktøjsbibliotek tildes.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 3. maj 2021, pkt. 139:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse. Forvaltningen blev bedt om at afsøge konkrete foreninger for interessen for at drive repaircafé; overveje om der kan anvendes socioøkonomiske virksomheder til at varetage driften; og genoverveje kommunens hjemmel for at drive reparationscafé.

### **Indstilling 14. september 2020, pkt. 253:**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at forslaget ikke tiltrædes, idet der ikke er hjemmel til en kommunalt drevet reparationscafé og værktøjsbibliotek, og der ikke umiddelbart kan peges på finansiering til at støtte en forening.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 14. september 2020, pkt. 253:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev bedt om at undersøge, hvilke initiativer der er iværksat i andre kommuner, herunder i Høje Tåstrup, samt hvilke relevante foreninger, der er på Frederiksberg, og om midlerne i budget 2021/2022 til borgerdrevne initiativer kan anvendes hertil.

## **Bilag**

Tidligere sagsfremstilling

# **Punkt 205: Forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Thyge Enevoldsen om handleplan mod cykeltyverier på Frederiksberg**

05.00.00-G01-374-20

## **Resume**

Kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Thyge Enevoldsen har fremlagt et forslag om, at Frederiksberg Kommune udvikler en handleplan med konkrete tiltag til at bekæmpe cykeltyverier på Frederiksberg. Forvaltningen forslår, at der fra kommunens side fokuseres på at opsætte byudstyr som muliggør at cyklisterne kan låse deres cykler fast jf. Cykelparkeringsanalyse 2020. Udvalget skal tage stilling til forslaget.

## **Beslutning**

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, David Munis Zepernick og Gunvor Wibroe) stemte for forslaget, idet forvaltningen blev anmodet om et forslag med konkrete initiativer i en handleplan.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Balder Mørk Andersen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm og Fasaël Rehman) tog forbehold.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at forslaget om at Frederiksberg Kommune udvikler en handleplan med konkrete tiltag til at bekæmpe cykeltyverier på Frederiksberg ikke tiltrædes, med henvisning til de allerede igangsatte initiativer omkring cykelparkering

## **Sagsfremstilling**

By- og Miljøudvalget udsatte den 12. april 2021 sagen med ønske om, at forvaltningen sendte forslaget i høring hos Dansk Cyklistforbund, Politiet, Forsikring og Pension samt Det Kriminalpræventive Råd.

Forslaget har været i høring hos de fire nævnte parter, og alle har afgivet høringssvar. Høringsparterne tilkendegiver generelt, at det er en god idé med præventive indsatser i forhold til at forhindre cykeltyveri, men ingen af parterne har givet en markant tilbagemelding om, at der bør udarbejdes en handleplan.

Der er blandt høringsparterne bred enighed om, at sikker fastlåsning af cykler er et centralt virkemiddel til at hindre cykeltyverier. I samme forbindelse pegede nogle af høringsparterne også på vigtigheden af god belysning. Cyklistforbundet peger på manglende viden om, hvor tyverierne sker samt om det er lejlighedstyverier eller planlagte tyverier. Der er heller ikke kendskab til, hvorvidt den stjålne cykel har været låst fast til byudstyr, men kun om den har været låst med en godkendt lås, lyder det fra Forsikring og Pension, som er i kontakt med producenter, der arbejder på at udvikle f.eks. nye typer låse med alarmgiver. Høringssvarene er vedlagt som bilag.

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

Forvaltningen vurderer, at kommunens kerneopgaver i forhold til cyklisme er at tilvejebringe den nødvendige infrastruktur samt skabe trafiksikkerhed. Hindring af cykeltyverier i bredere forstand vurderes ikke at være en kerneopgave for kommunerne, idet der dog er en grænseflade i forhold til at sikre nødvendig infrastruktur, hvorunder f.eks. stativer til sikker fastlåsning af cykler. På denne baggrund og de indkomne høringssvar, er det forvaltningens vurdering, at det ikke er relevant i kommunalt regi at udarbejde en handleplan med henblik på i bred forstand at hindre cykeltyverier, idet de besluttede initiativer inden for kommunens råderum med forsøg med fastlåsningsstativer dækker muligheden for fastlåsning af cyklen. Forvaltningen foreslår, at forsøget med fastlåsningsstativer suppleres med en gennemgang af belysningen de steder, hvor der opsættes fastlåsningsstativer.

Såfremt det besluttes at udarbejde en bredere handlingsplan i kommunalt regi, bør der sikres yderligere ressourcer til både udarbejdelsen og implementering af en handleplan.

### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget udsatte den 22. marts sagen.

*Tidligere sagsfremstilling* Kommunalbestyrelsen oversendte den 16. november 2020 følgende forslag til beslutning fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmand Thyge Enevoldsen om handleplan mod cykeltyverier på Frederiksberg.

"Forslag

Socialdemokratiet og Enhedslisten foreslår, at Frederiksberg Kommune udvikler en handleplan med konkrete tiltag til at bekæmpe cykeltyverier på Frederiksberg.

#### Begrundelse

Sidste år blev der anmeldt over 46.000 cykeltyverier i Danmark. Langt de fleste tyverier sker desværre i hovedstadsområdet herunder Frederiksberg. Frederiksberg har en målsætning om at være Danmarks mest cyklende by, hvor det skal være attraktivt og trygt at være cyklist. At have en målsætning om at være en cykelby handler udover om mere og bedre cykelinfrastruktur også om at dæmme op for antallet af cykeltyverier i kommunen. Politiet har en helt central rolle i forhold til opklaring af cykeltyverier, men ifølge Cyklistforbundet kan man fra kommunal side gøre det sværere for cykeltyvene ved bl.a. at teste nye typer af "tyverisikret" cykelparkering. Socialdemokratiet og Enhedslisten ønsker derfor, at Frederiksberg Kommune i samarbejde med aktører som politiet og Cyklistforbundet udvikler en handleplan med konkrete initiativer til at dæmme op for de mange cykeltyverier på Frederiksberg."

#### Bemærkninger til forslaget

Antallet af cykler, der meldes stjålne er i henhold til Danmarks Statistik faldet de seneste 10 år med 42 % på landsplan (2009: 79.272, 2019: 46.212). Der meldes om færre stjålne cykler i alle Danmarks landsdele, og det gælder også i Frederiksberg Kommune, hvor faldet er 23 %.

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
2249	2386	2839	2379	1962	2126	1931	1827	1898	1809	1731

Det er vigtigt at sondre mellem, hvad der er en kommunal opgave, og hvad cyklisterne selv kan gøre for at forhindre cykeltyverier. Kommunen kan stille byudstyr til rådighed, der muliggør fastlåsning af cyklen, mens det er op til den enkelte cyklist, hvor mange låse man f.eks. vil montere på cyklen.

I Cykelparkeringsanalyse 2020 er der som et virkemiddel til at forbedre cykelparkeringsforholdene foreslået opsætning af fastlåsningsstativer. I forbindelse med disponering af midlerne til cykelparkering i 2020 blev der afsat 50.000 kr. til forsøg med opsætning af fastlåsningsstativer på Fasanvej Station. Fastlåsningsstativerne opsættes i marts efter Metroselskabet har givet tilladelse til opsætning af cykel- og fastlåsningsstativer på metropladsen. Dette vil være det første forsøg for at se, om det er et behov cyklisterne har, og om de er villige til at gå lidt længere for at kunne låse cyklen fast til byudstyr, der er beregnet til formålet.

Kommunen er herudover blevet kontaktet af en leverandør af fastlåsningsstativer, som er mere avancerede - og dermed noget dyrere. De er bl.a. koblet på internettet, og brugeren kan derfor finde stationen på sin app og måske reservere en plads. Pladser kan også forbeholdes de, der f.eks. har periodekort til den kollektive trafik. Denne type stativer er planlagt opsat i bl.a. Furesø og Viborg Kommuner. Forvaltningen afventer resultaterne af disse opsætninger i forhold til evt. at gå videre med dette fastlåsningsstativ.

Aarhus Kommune gennemførte i 2011-12 en kampagne med uddeling af tre forskellige typer alarmer til montering på cyklen – primært for at gøre cyklisterne opmærksomme på denne mulighed. 1422 borgere havde tilmeldt sig. Cykelalarmerne fungerer ved at udsende en høj hyletone, hvis cyklen blev flyttet eller cykellåsen blev klippet over. Der var hhv. en cykelalarm til montering på styret, en alarm til montering på stellet samt en wirelås med alarm. Sidstnævnte var den mest populære. Kampagnen er ikke blevet gentaget, og det er heller ikke Aarhus Kommunes indtryk, at det er en mulighed, som cyklister har taget til sig og anvender.

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

Forvaltningen vurderer, at det ikke er relevant at udarbejde en handleplan med konkrete tiltag for at forhindre cykeltyveri, og at der ikke igangsættes yderligere tiltag end dem, der allerede er planlagt. Kommunens fokus bør være på opsætning af byudstyr, der er beregnet til, at cyklisterne kan låse deres cykel fast til det. Dette er der taget første skridt til med beslutningen om opsætning af fastlåsningsstativer på Fasanvej Station. Erfaringerne med anvendelsen af disse kan indgå i fremtidige forslag til hvilket byudstyr/fastlåsningsstativer, der kan anvendes i kommunen. Hvilket udstyr der monteres på cyklen for at undgå cykeltyveri, må være cyklisternes eget valg.

#### Økonomi

Nej

#### Borgmesterpåtegning

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget, m, k

## **Historik**

### **Indstilling 22. marts 2021, pkt. 89:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget om at Frederiksberg Kommune udvikler en handleplan med konkrete tiltag til at bekæmpe cykeltyverier på Frederiksberg ikke tiltrædes, med henvisning til de allerede igangsatte initiativer omkring cykelparkering.

Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 22. marts 2021, pkt. 89:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

### **Indstilling 12. april 2021, pkt. 130:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

at forslaget om at Frederiksberg Kommune udvikler en handleplan med konkrete tiltag til at bekæmpe cykeltyverier på Frederiksberg ikke tiltrædes, med henvisning til de allerede igangsatte initiativer omkring cykelparkering

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 12. april 2021, pkt. 130:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen med ønske om, at forvaltningen sender forslaget i høring hos Dansk Cyklistforbund, Politiet, Forsikring og Pension samt Det Kriminalpræventive Råd.

## **Bilag**

Høringssvar fra Forsikring og Pension

Høringssvar fra Københavns Politi

Høringssvar fra Cyklistforbundet

Høringssvar fra Det Kriminalpræventive Råd

# Punkt 206: J.C. Schiødtes Vej 8, Til- og ombygning af et fritliggende enfamiliehus

02.34.02-P19-178-21

## Resume

Et fritliggende enfamiliehus ønskes tilbygget mod haven og højden på huset ønskes forøget for bedre udnyttelse af stueetagen og førstesalen. Sagen forelægges for udvalget, da et medlem af udvalget har udtrykt ønske om at få sagen forelagt til udvalgets stillingtagen.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen og anmodede om en besigtigelse, efterfulgt af skriftlig votering.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der meddeles byggetilladelse til det ansøgte

## Sagsfremstilling

Forvaltningen har den 30. marts 2021 modtaget en ansøgning om at til- og ombygge et enfamiliehus på J. C. Schiødtes Vej nr. 8.

Ansøger har tidligere (efteråret 2020) indsendt en ansøgning om at tilbygge den samme ejendom, så den skulle opnå en bebyggelsesprocent på 40% samt konvertere ejendommen til et tofamiliehus ved vandret lejlighedsskel (bilag 5). I forbindelse med behandling af den ansøgning gennemførte forvaltningen partshøring af de nærmeste naboer, hvor forvaltningen modtog en række indsigelser, der blev fremsendt til ansøgers kommentering. På baggrund af indsigelserne valgte ansøger at opgive den oprindelige ansøgning og indsende denne nye/reviderede ansøgning, hvor projektet er reduceret, så ejendommen bevarer sin status at enfamiliehus og samtidig overholder de bebyggelsesregulerende bestemmelser i bygningsreglementets afsnit om byggeret.

Det aktuelle projekt har også været udsendt i partshøring hos de nærmeste naboer efter forvaltningslovens § 19, primært med henblik på at gøre de nærmeste naboer bekendt med den nye ansøgning, selvom projektet overholder de bebyggelsesregulerende bestemmelser, der fremgår af byggeretten. I forbindelse med den nye partshøring har forvaltningen modtaget en række nye indsigelser, der er blevet fremsendt til ansøgers kommentering. Indsigelserne, ansøgers kommentarer til indsigelserne og forvaltningens kommentarer til indsigelserne fremgår af bilag 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 og 14. Af det senest modtagne opfølgende parshøringssvar opfordres udvalget til at besigtige ejendommen og til at nedlægge forbud efter planlovens § 14 med henblik på at udarbejde en bevarende lokalplan for området.

Både det tidligere projekt og det nuværende projekt er blevet udformet efter en dialog med forvaltningen, der har fremkommet med sine kommentarer og anbefalinger til ansøgningen. Ansøger har været lydør overfor forvaltningens kommentarer og projektets udformning og detaljering er i stort omfang blevet tilpasset herefter.

Grunden, der har et areal på 959 m<sup>2</sup>, er i dag bebygget med et enfamiliehus fra 1934, der ud fra oplysningerne i BBR-registeret har et samlet boligareal på 216 m<sup>2</sup> fordelt på 143 m<sup>2</sup> i stueetagen og 73 m<sup>2</sup> på førstesalen, hvilket svarer til en bebyggelsesprocent på 22,5%. (bilag 1, 2 og 3)

Huset har en bevaringsværdi (SAVE) på 4, er udpeget som bevaringsværdigt i Kommuneplan 2017 og beliggende indenfor kulturmiljøet ”Villakvarteret mellem Peter Bangs Vej og Roskildevej”. Ejendommen er omfattet af Byplanvedtægt 27, der ikke har bevarende bestemmelser. Derudover er der på ejendommen tinglyst servitut med krav om approbation (godkendelse) af husets beliggenhed på grunden og husets facader.

Ansøger ønsker at til- og ombygge huset, så det får et samlet boligareal på 287 m<sup>2</sup> fordelt på 174 m<sup>2</sup> i stueetagen og 113 m<sup>2</sup> på førstesalen, hvilket vil medføre en bebyggelsesprocent på 29,9%.

Til- og ombygningen består hovedsageligt af tilføjelsen af en tilbygning midt på bagsiden af ejendommen ovenpå hvilken der etableres en terrasse. Derudover forøges højden på både stueetagen og førstesalen, der tilføjes frontespicer, kviste og en altan midt på facaden mod vejen. (bilag 4)

Projektet overholder de bebyggelsesregulerende bestemmelser, der fremgår af det gældende bygningsreglement i afsnittet om byggeret. Det bemærkes dog, at bygningsreglementet ikke har et krav til afstand mod vejskellet, hvilket resulterer i, at

en til- og ombygning mod vej skal behandles efter en helhedsvurdering.

Ejendommen har i dag en lys grå-rød farve. Ansøger har foretaget en undersøgelse af pudslaget på ejendommen, hvilket har vist, at ejendommens oprindelige farve var lys grå. I projektet tilbageføres ejendommen til den oprindelige lysegrå farve. Der er også foretaget undersøgelse af ejendommens eksisterende vinduer, der har afklaret, at de oprindelige vinduer er hvide trævinduer. De fremtidige vinduer på ejendommen bliver hvide trævinduer i en opdeling svarende til de oprindelige.

Etagehøjden på stueetagen hæves for at opnå et større rumhøjde. Dette medfører umiddelbart, at den øverste del af stueetagen kunne virke ”tung”. Dette lidt tunge udtryk er afhjulpet af, at den øverste del af stueetagens dannebrogsvinduer et blevet højere, hvilket i høj grad har afhjulpet det lidt tunge udtryk.

Der ændres også på førstesalen, idet taget hæves for at opnå en større udnyttelse af etagen. Den oprindelige tagbeklædning er sorte tegl. Tagets belægning udskiftes til klassiske danske sorte engoberede vingefals teglsten.

Kvistene udføres med slanke flunker og beklædes med kobber, ligesom tagrender, nedløbsrør og inddækninger også udføres i kobber.

Værnene på ejendommen ved dels terrasse, altan mod vej og indgangspartiet udformes i udtryk som de oprindelige på ejendommen og udføres i sortmalet fladstål.

*Regelgrundlag (fremgår mere indgående af bilag 13)*

#### Bygningsreglement BR18, Kapitel 8, Byggeret og Helhedsvurdering

Byggeriet overholder de bebyggelsesregulerende bestemmelser, der fremgår af byggeretten.

#### Byplanvedtægt 27, for forskellige områder i den vestlige del af Frederiksberg Kommune, juli 1975

Byggeriet er i overensstemmelse med byplanvedtægten.

#### Servitutter

Ejendommen er omfattet af to tinglyste servitutter, der blandt andet har bestemmelser om bygningers placering på grunden og om ”approbation” (godkendelse) af facader. Servitutterne overholdes.

#### Kommuneplan 2017, Rammer

Projektet er i overensstemmelse med kommuneplanen og de retningslinjer den udstikker.

#### Planloven

§ 14: Kommunalbestyrelsen kan nedlægge forbud mod, at der retligt eller faktisk etableres forhold, som kan hindres ved en lokalplan. Forbuddet kan højst nedlægges for et år. Kommunalbestyrelsen tinglyser forbuddet på den pågældende ejendom. Tinglysningen er uden betydning for forbuddets gyldighed.

#### By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at der er tale om et projekt, hvor man ønsker at bruge materialer af en kvalitet, det harmonerer med kommunens ønsker og forventninger til arkitektonisk og kvalitet. Derudover er forvaltningens anbefalinger og kommentarer omkring projektet i høj grad blevet efterkommet. Den samlede vurdering af projektet er dermed at det er i overensstemmelse med, hvad der normalt ville opnås tilladelse til og at projektet samlet set kan anbefales.

Det er ligeledes forvaltningens vurdering, at projektet er i fuld overensstemmelse med Byplanvedtægt 27 og servitutterne tinglyst på ejendommen.

Forvaltningen skal også gøre opmærksom på, at det fremgår af bygningsreglementets bestemmelse om byggeret, at ”kommunalbestyrelsen ikke kan nægte at godkende bygninger, der overholder bestemmelserne om byggeretten”, bortset fra, hvis der i byplanvedtægten er fastsat andre bestemmelser om de pågældende forhold, hvilket ikke er tilfældet. Såfremt udvalget måtte ønske at give afslag på det ansøgte vil det umiddelbart kræve, at der nedlægges et forbud efter planlovens § 14, hvorefter der vil skulle udarbejdes (ny) lokalplan for ejendommen eller området. Dette kan ikke anbefales, idet der er tale om et projekt, der overholder de bebyggelsesregulerende bestemmelser i bygningsreglementet, de tinglyste servitutter på ejendommen, retningslinjerne i den gældende kommuneplan og hvor man har tilpasset projekt i forlængelse af de første partshøringssvar.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Oprindelige tegninger

Luftfoto

Udklip fra giskort

Revideret projekt af 29.04.2021

tidligere projekt

Partshøringssvar nr. 1

Partshøringssvar nr. 1 - samlede vedhæftninger

Partshøringssvar nr. 2

Bemærkninger fra omkringboende

Ansøgers kommentarer til høringssvarene

Ansøgers advokats kommentarer til høringssvarene

Forvaltningens kommentarer til indsigelser - skema

Regelgrundlag

OPFØLGENDE partshøringssvar nr. 1 incl. bilag

# Punkt 207: Helhedsplan for Frederiksberg Runddel

05.00.00-G01-9-21

## Resume

Kommunalbestyrelsen besluttede den 22. februar 2021 at udarbejde en foranalyse/helhedsplan for Frederiksberg Runddel. Der er nu udarbejdet en sådan og den forelægges udvalget til godkendelse som grundlag for videre drøftelser om udvikling af runddelen og nærområdet i øvrigt.

## Beslutning

Et flertal i By og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm, Fasael Rehman, David Munis Zepernick, Balder Mørk Andersen og Gunvor Wibroe) stemte for helhedsplanen som grundlag for videre drøftelser om udvikling af runddelen og nærområdet i øvrigt, idet der i et videre forløb skal arbejdes med mere begrønning på de nye hjørner og med alternativ placering af de historiske vandingstrug.

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

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at helhedsplan for Frederiksberg Runddel godkendes som grundlag for videre drøftelser om udvikling af runddelen og nærområdet i øvrigt

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen afsatte i budget 2021 5 mio. kr. til Frederiksberg Runddel. Den 22. februar 2021 disponerede Kommunalbestyrelsen rådighedsbeløbet med 4,75 mio. kr. i 2021 til Aveny-T og 0,25 mio. kr. til udarbejdelse af en foranalyse/helhedsplan for Frederiksberg Runddel. Denne er nu udarbejdet og forelægges udvalget.

### *Overordnet om helhedsplanen*

Helhedsplanen for Frederiksberg Runddel indeholder et oplæg til videre drøftelse om et løft af pladsen. Helhedsplanen omhandler ét af flere mulige byudviklingselementer i det historiske lokalområde, og videre drøftelse af planen bør derfor ses i sammenhæng med disse. Andre elementer omfatter bl.a. etablering af cykelstier på Frederiksberg Allé, eventuel undersøgelse af eventuel ensretning af allén i forbindelse hermed, samt håndtering af bilparkeringsudfordringer, f.eks. ved anlæg af parkeringskælder, eventuelt under runddelen. Ligeledes bør Helhedsplanen for Runddelen ses i sammenhæng med Idé og udviklingsplan for Fremtidens Allégade, der er med til at styrke kvarterets kulturmiljø og historie. En eventuel fuld implementering af helhedsplanen i et konkret anlægsprojekt er fordrer en større økonomi, idet dog elementerne i helhedsplanen kan implementeres etapevis. Den samlede økonomi er af en størrelsesorden, så en udmøntning med fordel kan ses i lyset af en samlet drøftelse omfattende parkeringsanlæg og klimatilpasningsløsninger. Frederiksberg Runddel er i forslag til Kommuneplan 2021 udpeget som lokalitet til parkeringsanlæg.

### *Frederiksberg Runddel i dag*

Frederiksberg Runddel består af den firkantede plads foran indgangen til Frederiksberg Have, T-krydset og de to afrundede hjørner med parkering på hver side af Frederiksberg Allé foran hhv. Frederiksberg Kirke og Aveny-T. En væsentlig del af byrummet består således primært af kørebaner og kryds med parkeringsarealer på hjørnerne. Det er derfor i dag svært, at opleve en sammenhængende plads på tværs af kørebanerne.

Frederiksberg Runddels firkantede plads er et af Frederiksbergs mest identitetsskabende byrum, et byrum af enestående lokal værdi og national historisk betydning. Frederiksberg Runddel, Frederiksberg Allé og Skt. Thomas Plads har alle kulturhistorisk værdi og er fredet under samme fredning. Det vil sige, at ændringer på arealet skal godkendes af Slots- og Kulturstyrelsen, og at bevaring af kulturhistoriske elementer og strukturer vægtes højt.

### *Hovedtrækkene i helhedsplan for Frederiksberg Runddel*

Den udarbejdede helhedsplan for Frederiksberg Runddel viser forslag til de tiltag, der kan arbejdes med for at opnå en oplevelse af en sammenhængende plads på tværs af kørebanerne, hvor de eksisterende trafik- og byfunktioner, skøjtebane, arrangementer mv. opretholdes, og hvor den kulturhistoriske værdi respekteres.

Helhedsplanen tager udgangspunkt i en fastholdelse af den historiske stemning og det klassiske udtryk, men arbejder samtidig med at styrke og klarlægge rummets identitet og lave et langt mere samlet pladsrum. Forslaget rydder op i fortidens mange initiativer, trafikløsninger og inventar, så rummet i sig selv som pladsrum fremstår klart.

En af ændringerne består i, at vejstykket og bilparkeringspladserne på vejhjørnerne nedlægges og busstoppestedet flyttes således, at vejrummet kan indsnævres, og vil synes mindre. I alt 13 bilparkeringspladser nedlægges og busstoppestedet flytter lidt længere ned af Frederiksberg Allé. Der lægges en chausséstens-belægning på hjørnerne, der giver oplevelsen af en plads og en sammenhæng til den firkantede del af runddelen, der har en tilsvarende belægning.

Grundet den relativt store trafikmængde med drejende trafik vil det være udgangspunktet at, fastholde asfalt med tydelig opstregning på vejbanen. T-krydset er signalreguleret og vil forsat være signalreguleret. Ved en detailplanlægning bør der arbejdes med at begrænse masternes visuelle dominering i byrummet.

Belægningen på den firkantede plads trænger til omlægning og pladsen foreslås reetableret med fortovsfliser, chaussésten tilsvarende på hjørnerne og et centralt fritlagt ”tæppe” i det historiske chausséstensmønster. De eksisterende chaussésten genbruges. Den centrale del af den firkantede plads hæves, så alt ligger i niveau med det omgivende terræn. Runddelen vil med et mere ens terræn, opfattes som et mere sammenhængende rum fra væg til væg, hvori kun vejen skærer sig ned. Fodgængerfelterne på tværs af Pile Allé og Allégade gøres bredere for at styrke oplevelsen af ét samlet rum på tværs af den gennemskærende vej, samt for at prioritere fodgængerstrømmen fra Frederiksberg Allé. Det kan ved detailplanlægningen overvejes at bruge granit i belægningen i forbindelse med overgangene med henblik på yderligere at styrke oplevelsen af det samlet byrum. Det skal dog bemærkes, at det i givet fald vil bidrage med yderligere omkostninger til anlægsprojektet.

Lindetræerne sammen med nye lange bænke indrammer og samler pladsen yderligere, og skaber mulighed for mere uformelt ophold og en aktivering af pladsens centrale del. De nye sammenhængende bænke vil blive endeligt udformet i forbindelse med en detailprojektering. De vil være strukturerende for både brugen af og oplevelsen af byrummet, og er således et meget stærkt element på runddelen. De besøgende som ønsker et mere privat rum at mødes i, kan vælge en af de bevarede Frederiksberg bænke langs murene.

De 2 historiske hestevandingsbrønde foreslås placeret på hjørnerne mod øst, så de danner to nye visuelle fokuspunkter, der vil bidrage til pladsoplevelsen på de 2 hjørner.

Der tilføjes 4 nye træer til Runddelen. Ændringen i de trafikale oversigtsforhold muliggør tilføjelse et enkelt nyt træ på den østlige side ved Aveny-T, og som noget særligt plantes tre nye træer bag trærækkerne på den firkantede del af runddelen. Dette sker for at skabe et grønnere forløb omkring cykelparkering, samtidig er det en historisk reference, i det der på denne placering tidligere har stået træer. Disse træer vil fungere som markør for de bagvedliggende haver, ligesom træerne foran kirkegården. I respekt for den enestående kulturhistoriske plads er det valgt ikke at tilføje yderligere beplantning på runddelen.

Udmøntning af helhedsplanen for Frederiksberg Runddel kan gennemføres i 2 eller flere etaper:

- Etape 1, den østlige del, hvor parkeringspladserne inddrages til plads og krydset gøres mindre. Tillige vil der være mindre tilpasninger og nedlægning af bedet på bagsiden af trærækkerne. Anlægsbudget i 2021-priser: 9,8 mio.kr.
- Etape 2, den vestlige del, hvor pladsen omlægges og hæves. Opsætning af bænke og mindre tilpasninger. Anlægsbudget i 2021-priser: 12,9 mio.kr.
- Etape 2 inkl. underjordisk bassin. Der er behov for opmagasinering af vand i området jf. rammeansøgningen. Det vil derfor være fordelagtigt og muligt at anlægge et underjordisk skybrudsmagasin på 6-700 m<sup>3</sup> i forbindelse med Etape 2. Anlægsbudget i 2021-priser: 9,7 mio. kr. på det skattefinansieret område + 6,4 mio. kr. på det taksfinansieret område.

#### *Sammenhæng med tidligere budgetforslag*

Det oprindeligt afsatte beløb på 5 mio. kr. til Frederiksberg Runddel dækkede et mindre projekt. Afsættet for analysearbejdet og udarbejdelsen af helhedsplanen har været en mere grundlæggende tilgang, omfattende alle nødvendige greb for at skabe større sammenhængskraft og helhed mellem runddelens enkelte elementer. Der har således ud over belægningen ved hjørnerne også været fokus på belægning i hele området, belysning, trafikforhold, terrænbearbejdning, ledningsfremføringer, bænke og andet inventar mv. Oplægget til helhedsplan er således ikke sammenligneligt med det oprindelige projekt. En udmøntning af helhedsplanen vil kunne ske i etaper ligesom visse enkeltelementer vil kunne udtages og gennemføres særskilt eller undlades i et eventuelt større projekt.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at helhedsplanen for Frederiksberg Runddel udgør et velunderbygget forslag til løft for runddelen med respekt for den historiske ramme, og at den udgør et godt grundlag for videre drøftelse af udvikling i lokalområdet.

Forvaltningen vurderer, at eventuel høring over planen, eller dele heraf, mest hensigtsmæssigt bør besluttes som en del af den videre drøftelse af udvikling i nærområdet, således at eventuel perspektivering i forhold til andre udviklingspotentialer kan indgå.

Frederiksberg Allé er fredet, og forvaltningen har derfor haft dialog med Slots- og Kulturstyrelsen om helhedsplanen. Slots- og Kulturstyrelsen er positiv over for planen. Et eventuelt konkret projekt skal forelægges styrelsen til godkendelse.

## **Økonomi**

Der er kun økonomiske konsekvenser af sagen, såfremt det vælges at afsætte anlægsbudget til realisering af helhedsplanen.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Helhedsplan for Frederiksberg Runddel maj 2021

Slots- og Kulturstyrelsens udtalelse helhedsplan for Frederiksberg Runddel

# Punkt 208: Cykelsti på Vodroffsvej

05.00.00-P20-3-20

## Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet forelægger med denne sag projektforslaget til indretning af Vodroffsvej til udvalgets godkendelse. By- og Miljøudvalget skal derudover tag stilling til, hvorvidt projektforslaget skal sendes i borgerdialog.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at projektforslag for cykelstier på Vodroffsvej mellem Danasvej og Gammel Kongevej godkendes,
2. at Vodroffsvej mellem Danasvej og Gammel Kongevej ensrettes i sydgående retning,
3. at projektforslaget til indretning af Vodroffsvej sendes i borgerdialog,
4. at der fra den udisponerede cykelstipulje disponeres 4,4 mio. kr. i 2022 og 1,6 mio. kr. i 2023 til cykelstiprojekt på Vodroffsvej,
5. at der meddeles anlægsbevilling på i alt 6,0 mio. kr. finansieret af det til formålet af-satte rådighedsbeløb i 2022 og 2023.

Et flertal i By og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm, Fasael Rehman, David Munis Zepernick, Balder Mørk Andersen og Gunvor Wibroe) anmodede forvatningen om til den videre behandling at udarbejde et konkret forslag til finansiering af leje af bilparkeringspladser i Codanhus.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Thyge Enevoldsen) stemte imod at leje pladser i Codanhus.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at projektforslag for cykelstier på Vodroffsvej mellem Danasvej og Gammel Kongevej godkendes
2. at Vodroffsvej mellem Danasvej og Gammel Kongevej ensrettes i sydgående retning
3. at projektforslaget til indretning af Vodroffsvej sendes i borgerdialog
4. at der fra den udisponerede cykelstipulje disponeres 4,4 mio. kr. i 2022 og 1,6 mio. kr. i 2023 til cykelstiprojekt på Vodroffsvej
5. at der meddeles anlægsbevilling på i alt 6,0 mio. kr. finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2022 og 2023

## Sagsfremstilling

Fra 2021 rettes der fokus på at etablere cykelstier eller cykelbaner på skoleveje og andre veje, hvor der færdes mange børn. Målet er at øge trygheden og trafiksikkerheden og dermed øge antallet af borgere og skolebørn, som vælger at tage cyklen. Forvaltningen har på tværs af områderne (By-, Kultur og Miljøområdet og Børne- og Ungeområdet) udarbejdet et forslag til udpegning af de strækninger, som vurderes som bedst egnede i forhold til skoleveje, og hvor der med fordel kan etableres cykelsti eller cykelbane for at øge trafiksikkerheden og trygheden.

Med udgangspunkt i denne udpegning vedtog By- og Miljøudvalget den 2. november 2020, at der i 2021 og 2022 skal etableres cykelstier på Vodroffsvej på strækningen mellem Danasvej og Gammel Kongevej. I sagen var det beskrevet, at det er nødvendigt at ensrette Vodroffsvej, hvis det er ønsket at etablere cykelsti og samtidigt bevare så mange bilparkeringspladser som muligt. I sagen blev det vurderet, at det var nødvendigt at omdanne 10-15 bilparkeringspladser, hvilket var baseret på en skøn, da der på det pågældende tidspunkt endnu ikke var foretaget en opmåling eller en projektering. Det var i samme sag ligeledes beskrevet, at en nærmere trafikal analyse af konsekvenserne ved en ensretning, samt at konsekvenserne for bilparkeringspladser, træer mv. vil blive klarlagt i forbindelse med projekteringen, og at det vil indgå, når By- og Miljøudvalget skal tage stilling til den endelige løsning for Vodroffsvej.

### *Sammenfatning af projektforslag*

Forvaltningen har fået udarbejdet et projektforslag, hvor der etableres cykelstier i begge sider af Vodroffsvej på strækningen mellem Danasvej og Gammel Kongevej. Vodroffsvej er forholdsvis smal, og for at få plads til cykelstier, og samtidig bevare så mange bilparkeringspladser som muligt, foreslår forvaltningen, at Vodroffsvej på den aktuelle strækning ensrettes i sydgående retning. Fordelene ved at ensrette i sydgående retning er bekræftet senere i sagen.

### Fortovs- og cykelstibredde

Bredden af Vodroffsvej varierer over strækningen, hvorfor også fortovsbredden varierer mellem ca. 2,0-2,5 m. Der vil langs strækningen som minimum være plads til to fortovsfliser, og der vil derfor være god plads til at færdes som

fodgænger. Der bliver lavet gennemgående fortove ved sidevejene for at sikre en god tilgængelighed for fodgængerne. Forvaltningen foreslår en cykelstibredde på 2,2 m, hvilket er en fornuftig bredde til at afvikle antallet af cyklister på strækningen, og som samtidig giver god mulighed for at overhale på cykelstien. Ligeledes giver cykelstibredden en høj tryghed og en god trafiksikkerhed i forhold til bl.a. åbne bildøre.

#### Bilparkering

På Vodroffsvej mellem Danasvej og Gammel Kongevej er der i dag 98 bilparkeringspladser, hvoraf to af bilparkeringspladserne er reserveret som handicappladser. Projektforslaget medfører, at antallet af bilparkeringspladser på Vodroffsvej nedjusteres med 43 bilparkeringspladser. Det er særligt på den sydlige del af strækningen, at antallet af bilparkeringspladser justeres, da vejprofilen her er smallere, og hvor der ikke er plads til bilparkering i begge sider af vejen, som det er tilfældet i dag.

Forvaltningen har fundet mulighed for etablering af erstatningsparkeringspladser på henholdsvis Prinsesse Maries Allé, Sveasvej og Norsvej (6 i alt) ved at etablere knaster på sidevejene. Derudover er der nyligt etableret fire nye bilparkeringspladser på Svanholmsvej. Med etablering af i alt 10 ekstra bilparkeringspladser på sidevejene nedjusteres antallet af bilparkeringspladser med i alt 33 bilparkeringspladser. Erstatningsparkeringspladserne fremgår ikke af projektforslaget.

Nedlæggelse af bilparkeringspladser i området skal ses i sammenhæng med, at belægningsgraden på bilparkeringspladser i området i forvejen er meget høj. Vodroffsvej er forholdsvis smal, og forvaltningen har med projektforslaget forsøgt at optimere antallet af bilparkeringspladser på Vodroffsvej under hensyn til bl.a. trafikafviklingen, cyklisternes trafiksikkerhed samt tilgængeligheden for fodgængerne. Det er ikke muligt at gå på kompromis med kørebanebredden, da vejen skal kunne afvikle busser og tung trafik. I det store sving mellem nr. 18 og 20 er der desuden brug for ekstra kørebanebredde af hensyn til busser og tunge køretøjer, som ellers vil få problemer med at komme forbi parkerede køretøjer i svinget.

Som erstatning for de nedlagte bilparkeringspladser på Vodroffsvej er det muligt for kommunen at indgå en lejeaftale med Codanhus, som har en ledig kapacitet på ca. 50 bilparkeringspladser i deres private parkeringskælder med mulighed for parkering alle ugens dage hele døgnet. Leje af én bilparkeringsplads koster 12.000 kr. ekskl. moms om året, og kommunen vil i givet fald skulle binde sig for et år ad gangen. Det vil i givet fald kun være borgere i Frederiksberg Kommune, som vil få adgang til bilparkeringspladserne via deres parkeringslicens, og der vil for borgerne være adgang alle dage hele døgnet. Der er imidlertid ikke finansiering til en sådan model, da der ikke er afsat økonomi hertil i 2022 eller efterfølgende år. Stillingtagen til leje af p-pladser kan indgå i de kommende budgetprocesser.

#### Træer

Vodroffsvej fremstår partielt grøn, da der er en nogle få træer på tilstødende, private arealer. Langs strækningen på Vodroffsvej er der ingen offentlige vejtræer. Forvaltningen foreslår, at der plantes 14 nye vejtræer (med forbehold for ledninger i jorden). Træerne placeres hovedsageligt i knaster ved vejkryds, og bidrager til at gøre Vodroffsvej mere grøn. Ønsker By- og Miljøudvalget flere træer på Vodroffsvej, er det muligt at omdanne bilparkeringspladser til træer.

#### Øvrigt

Den eksisterende hastighedszone med hastighedsbegrænsning på 40 km/t bevares langs hele Vodroffsvej. Placeringen er de eksisterende bump tilpasses, og der suppleres med to ekstra bump på strækningen i passende indbyrdes afstand. Forvaltningen foreslår, at bumpene udformes som pudebump af hensyn til busserne på vejen.

Fartviseren, som i dag er placeret ud for Vodroffsvej nr. 22 og henvender sig til den nordgående retning, flyttes pga. ensretningen til krydset med Niels Ebbesens Vej for at informere de sydgående trafikanter om hastigheden inden krydsningen af Niels Ebbesens Vej, hvor Skolen Ved Søerne er beliggende.

Frederiksbergbussens linje 71 har rute på Vodroffsvej, hvilket bevares. Det samme gør antallet af busstoppesteder.

Forvaltningen foreslår, at busstoppestedet tættest på Gammel Kongevej udformes som en fremrykket busperron for at kunne optimere antallet af bilparkeringspladser samt reducere hastigheden for biltrafikken, da bussen ved af- og påstigning af passagerer blokerer for den øvrige trafik. Det er ikke hensigtsmæssigt at etablere fremrykkede busperonner ved de øvrige busstoppesteder, da stoppestederne bl.a. ligger for tæt på kryds med risiko for tilbagesugning.

Forvaltningen foreslår desuden, at de sidste ca. 30 m. af Vodroffsvej i krydset ved Gammel Kongevej bliver dobbelttrettet, for således at kunne bevare de gode adgangsforhold til Codanhus. Det bliver på den måde muligt for biltrafikken at få adgang til Codanhus parkeringsplads og parkeringskælder fra både Vodroffsvej og Gammel Kongevej, og trafikken fra Gammel Kongevej slipper således for en unødvendig omvej via Vodroffsvej, ligesom de omkringliggende lokalveje ikke bliver yderligere belastede af trafik til Codanhus.

	Antal bilparkeringspladser	Antal træer på vejareal
Nuværende forhold	98 stk.	0 stk.
Projektforslag med ensretning	55 stk. + 10 stk. på sideveje	14 stk.*

\*Antal træer er med forbehold for ledninger i jorden

Forvaltningen har været i dialog med Københavns Politi i forhold til forslag til løsning, og Københavns Politi har givet samtykke til projektet.

#### Ensretning af Vodroffsvej

For at få plads til cykelstier, og samtidig bevare så mange bilparkeringspladser som muligt, foreslår forvaltningen, at

Vodroffsvej ensrettes i sydgående retning på strækningen mellem Danasvej og Gammel Kongevej. Ensretningen vil flytte trafik til andre veje i området, og medfører øget omvejskørsel – særligt for de lokale beboere. For at få overblik over omfordelingen af trafik, har forvaltningen fået foretaget en trafikmodelberegning af 6 forskellige scenarier for ensretning af Vodroffsvej. Resultatet af trafikmodelberegningen er vedlagt som bilag til sagen. Trafikmodelberegningerne for en ensretning mod syd viser bl.a., at trafikken på Vodroffsvej halveres, og at der især flyttes trafik til H.C. Ørstedes Vej, Gammel Kongevej og Vester Farimagsgade svarende til trafikstigninger på 3-8%. Derudover viser trafikmodelberegningerne også, at ensretningen mod syd overflytter lidt mere trafik til bl.a. Gammel Kongevej og H.C. Ørstedes Vej i forhold til ensretning mod nord, da der på Vodroffsvej er lidt mere trafik i nordgående retning. Beboere og lokalkendte med ærinde på Vodroffsvej kan forventes at anvende alternative ruter ad boligvejene vest for Vodroffsvej. Det må derfor forventes en mindre stigning af trafikken på eksempelvis Svanholmsvej, Vodroffs Tværgade, Schönbergsgade, Forhåbningsholms Allé og Prinsesse Maries Allé – uanset hvilken vej Vodroffsvej ensrettes. Der er ikke kendskab til de præcise trafikstigninger på lokalvejene, da de er for små til at indgå i det rutenet, som indgår i trafikmodelberegningen.

Forvaltningen foreslår, at Vodroffsvej ensrettes mod syd, hvilket bl.a. giver følgende fordele:

- 56% af biltrafikken på Vodroffsvej er nordgående, hvilket sandsynligvis skyldes teaterpassagen, som er ensrettet i samme retning. Denne ”smutvej” for biltrafikken på tværs af byen fjernes, og en del af den gennemkørende trafik på Vodroffsvej reduceres.
- Frederiksbergbussen (linje 71) kommer fra Rosenørns Allé og kører i dag i sydgående retning ad Vodroffsvej. En ensretning mod syd betyder, at der ikke bliver behov for omlægning af bussen, som ville give anledning til forvirring for buspassagererne. Desuden vil bussen få svært ved at foretage venstresving i krydset med Rosenørns Allé, hvis ensretningen vendes. Derudover er de fleste buspassagerer bosat (eller har mål) vest for Vodroffsvej, hvorfor det er en fordel at have busstoppestederne på denne side af vejen, og fodgængerne slipper dermed for at krydse vejen.
- Der ligger en skovbørnehave på hjørnet af Vodroffsvej/Niels Ebbesens Vej (Børnehuset ved Søerne), og hver morgen og eftermiddag kommer der en bus og henter/afleverer børnene. Bussen har tilformålet et reserveret areal på Vodroffsvej lige syd for Niels Ebbesens Vej. Det er vigtigt for personalet, at børnene ikke behøver krydse vejen for at komme ind i bussen.
- I forbindelse med etablering af Kalvebod Brygge Skybrudstunnel i 2021 lukkes Vodroffsvej i anlægsperioden (3 år) for indkørende biltrafik fra Gammel Kongevej. Beboere og trafikanter forventes derfor at vænne sig til indkørselsforbuddet fra denne retning, og dermed også en permanent ensretning i denne retning.

### *Tidsplan*

Når projektforslaget er blevet vedtaget af By- og Miljøudvalget, foreslås det at projektforslaget efterfølgende bliver sendt i borgerdialog. Er borgerne generelt positive for projektforslaget vil detailprojekteringen blive igangsat. Mindre ændringer og rettelser til projektet fra bl.a. borgerdialogen vil administrativt blive indarbejdet i projektet. Ved større forslag til ændringer på baggrund af borgerdialogen, vil udvalget få forelagt et revideret projektforslag. Forvaltningen forventer anlægsstart i efteråret 2021, hvor der etableres cykelsti i den ene side af vejen. Til foråret 2022 etableres der cykelsti i modsatte side af vejen.

### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

En fortsat udbygning af cykelstinet vil gøre byen og skolevejene mere trygge og trafikksikre at færdes i. Flere cykelstier vil øge antallet af borgere og skolebørn, som vælger at tage cyklen, og dermed bidrage til at gøre Frederiksberg til Danmarks mest cyklende by. Vodroffsvej er den strækning på Frederiksberg uden cykelsti eller cykelbane, hvor der kører flest cyklister. For at få plads til cykelstier og samtidig bevare antallet af bilparkeringspladser langs Vodroffsvej anbefaler forvaltningen, at den pågældende strækning af Vodroffsvej ensrettes.

Ensretningen af Vodroffsvej vil overflytte trafik til bl.a. H.C. Ørstedesvej og Gammel Kongevej, og følgende risiko for afviklingsproblemer på de to veje. Det er dog ikke forvaltningens vurdering, at det vil få store konsekvenser for trafikken, da trafikstigningerne på de pågældende veje er forholdsvis begrænsede. Et yderligere pres på de overordnede veje omkring Vodroffsvej kan føre til, at der kan opstå sivetrafik igennem boligområderne mellem Vodroffsvej og H. C. Ørstedes Vej. Det er dog vurderingen, at det på grund af de mange ensretninger og foranstaltninger på det lokale vejnet, primært vil være trafikanter, som har mål i området. Det er vurderingen, at den gennemkørende trafik primært vil blive på det overordnede vejnet, og dermed ikke belaste de omkringliggende parallelveje.

Cykelstiprojektet medfører, at antallet af bilparkeringspladser samlet set nedjusteres med 33 bilparkeringspladser, hvilket medfører, at det bliver sværere at finde en ledig bilparkeringsplads i området, da belægningsgraden på bilparkering i området omkring Vodroffsvej i forvejen er høj. Som beskrevet i sagen, vil det være muligt at indgå en lejeaftale med Codanhus om erstatnings bilparkeringspladser. Der er dog ikke umiddelbart finansiering til denne løsning.

### **Økonomi**

By- og Miljøudvalget bevilgede den 2. november 2020 4,0 mio. kr. til projektet finansieret af rådighedsbeløbet i 2021. Såfremt indstillingen tiltrædes, vil der disponeres henholdsvis 4,4 mio. kr. i 2022 og 1,6 mio. kr. i 2023 af den udisponerede pulje til cykelstier samt meddeles anlægsbevilling på 6,0 mio. kr. finansieret af det netop afsatte rådighedsbeløb. Den samlede bevilling vil herefter være 10,0 mio. kr.

Eventuel leje af 33 bilparkeringspladser i Codanhus vil koste 396.000 kr. ekskl. moms pr. år . Der er ikke finansiering hertil.

Jf. anlægsskemaet for budget 2021 forventes udgifterne fordelt på følgende måde.

2021: 4,0 mio. kr.

2022: 4,4 mio. kr.

2023: 1,6 mio. kr.

I alt: 10,0 mio. kr.

Forvaltningen forventer på nuværende tidspunkt følgende udgiftsfordeling:

Kommunikation, projektering og tilsyn	500.000 kr.
Arbejdsplads	300.000 kr.
Jordarbejder	1.200.000 kr.
Afvanding	800.000 kr.
Belægninger	3.300.000 kr.
Vejafmærkning	300.000 kr.
Plantehuller og beplantning	1.500.000 kr.
Diverse	600.000 kr.
Uforusete udgifter (15%)	1.500.000 kr.
<b>I alt</b>	<b>10.000.000 kr.</b>

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K

## **Bilag**

Trafikmodelberegning

Geometriplan

Bevillingsskema Vodroffsvej

# Punkt 209: Endelig vedtagelse Lokalplan 231 for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej med tilhørende forslag til Kommuneplantillæg 17

01.02.05-P16-3-21

## Resume

Forslaget til Lokalplan 231 for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej med tilhørende forslag til kommuneplantillæg 17 har været i offentlig høring, og der er kommet hørings svar, som har givet anledning til ændringsforslag til lokalplanen. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om planerne skal vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen og høringsnotatet.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm, Fasael Rehman) indstiller, at Lokalplan 231 for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej med tilhørende Kommuneplantillæg 17 vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen og høringsnotatet.

Et mindretal i By- og miljøudvalget (Thyge Enevoldsen, Balder Mørk Andersen Gunvor Wibroe og David Munis Zepernick) tog forbehold

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at Lokalplan 231 for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej med tilhørende Kommuneplantillæg 17 vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen og høringsnotatet.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen tiltrådte den 22. februar 2021 flertalsindstillingen fra Magistraten og By- og Miljøudvalget om at sende forslag til Lokalplan 231 med tilhørende Kommuneplantillæg 17 for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej i offentlig 8 ugers høring. Mindretalsudtalelser fra A, Ø, B, F, Å fremgik af lokalplanforslaget.

Baggrunden for lokalplanen er, at der er udarbejdet et nyt projekt for Kong Georgs Vej 57-61. Projektområdet består af en blanding af ældre erhvervsbygninger i 1-3 etager, garager, sidehuse og to villaer. Bygningerne har i de seneste år været i forfald og er i dag ubeboede. En ejer opkøbte alle tre ejendomme i 2017-18 og udviklede i 2019 et større boligprojekt for området som baggrund for et lokalplanforslag. Forslaget blev sendt i offentlig høring i starten af 2020, men blev efter endt høring ikke vedtaget. I stedet blev det besluttet, at der skulle udarbejdes et nyt lokalplanforslag med et revideret og reduceret projekt.

Det nye projekt foreslår en bebyggelse, der skaber en klassisk indramning og fortsættelse af det grønne forløb, som strækker sig fra Holger Danskes Vej mod Kong Georgs Vej. Bebyggelsens østlige del lukker karréen Holger Danskes Vej, Kronprinsesse Sofies Vej og Kong Georgs Vej med en L-formet længe, mens den vestlige del runder gadeforløbet af med en anden længe, der trækker sig tilbage fra Kong Georgs Vej og bevaringsværdige kastanjetræer. Projektet omfatter ca. 3.600 m<sup>2</sup> boligbebyggelse mod oprindeligt ca. 4.500 m<sup>2</sup>. Mellem de to bygningslængder etableres et større haverum. Lokalplanen har til formål at muliggøre opførelsen af etageboligbebyggelsen. For den nye bygning fastsættes byggefelt, højde og facadeudtryk og for ubebyggede arealer fastsættes bestemmelser om indretning, beplantning og belægning.

Kommuneplantillægget fastholder områdets anvendelse til etageboligbebyggelse i 6 etager, men giver mulighed for en bebyggelsesprocent på 180 % i et nyt rammeområde 5.B.6. I forslag til Kommuneplan 2021 er det nye rammeområde indarbejdet med samme specifikke rammebestemmelser. Lokalplanen vil således være i overensstemmelse med fremtidige Kommuneplan 2021. Vedtages Kommuneplan 2021 før Kommuneplantillæg 17 til Kommuneplan 2017 bortfalder tillægget.

## Høring og åbent hus

Planforslagene har været i offentlig høring fra den 3. marts 2021 til den 29. april 2021. Høringsfristen blev forlænget til den 6. juni 2021, fordi en mindre gruppe (45 adressater) inden for området ikke havde modtaget høringsbrevet. De 45 adressater er ikke tilmeldt e-boks og burde derfor få høringsbrevet fysisk. Brevet kom i første omgang retur pga. maskinel fejllæsning hos Postnord og blev udsendt igen den 7. april. Eventuelle hørings svar, som afgives i dagene op til den forlængede frist medtages på By- og Miljøudvalgets møde.

Der blev pga. den aktuelle covid-19 situation afholdt virtuelt åbent hus arrangement den 13. april med ca. 20 fremmødte deltagere fra nærområdet. Størstedelen af deltagerne var fortsat kritiske overfor byggeriets omfang. Særligt højden,

nærhed til naboer og skyggegener blev nævnt. Flere var ærgerlige over, at området havde fået lov til at forfalde og ønskede, at den eksisterende bebyggelse blev istandsat, eller at der blev bygget et tilsvarende volumen. Der var også bekymring for trafikken på Kong Georgs Vej, og hvad en ekstra belastning vil betyde for afviklingen og parkeringssituationen. Anlægsperioden og støj fra udearealer fyldte også meget. Endelig var der kritik af høringsportalen og afgrænsning af høringsområde.

Samlet blev der givet udtryk for, at der ønskes et mindre bygningsvolumen, som tager mere hensyn til nabobebyggelse og påvirker området i mindre grad. Chatten fra åbent hus arrangement fremgår af bilag 3.

#### *Høringssvar*

By-, Kultur- og Miljøområdet har den 2. juni 2021 modtaget 41 høringssvar (+ 13 testsvar). Høringssvarene kommer primært fra de nærmeste naboer til Kong Georgs Vej 57-61 og omfatter mange af de samme emner, der blev debatteret til åbent hus arrangementet, nemlig omfang, tæthed, skygge, indblik, støj, trafik, parkering, anlægsfase og høringsproces. De fleste ønsker, at der findes en løsning for området, men er fortsat meget kritiske over for etageboligbebyggelse med tilhørende parkeringskælder i området. Flere høringssvar finder også, at byggeriet ikke er indpasset godt nok i området, at området ikke gøres grønt nok, og at der ikke tages nok hensyn til kulturmiljøet.

Overordnet udtrykkes der bekymring for et ekstra pres, som nye beboere og biler bringer til området, og der er et ønske om, at der reduceres yderligere i byggeriet, så antallet af beboere og biler begrænses, og afledte skygge- og indbliksgener nedbringes.

Alle høringssvar er resumeret og vurderet i bilag 4.

#### *Vurdering af høringssvar*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at den nuværende bebyggelse på Kong Georgs Vej 57-61 opleves som forfalden, og at området trænger til, at der sker noget. Området har siden Frederiksberg Kommunes første kommuneplan fra 1985 været udlagt til etageboligbebyggelse. Det har derfor været naturligt at arbejde med en etageboligbebyggelse som forlængelse af de eksisterende bygningsgavle i området. De omhandlede ejendomme er omfattet af Byplanvedtægt 22 fra 1970, som giver mulighed for en udnyttelsesgrad på 1,15 og op til 1,5 for et samlet projekt. En udnyttelsesgrad på 1,5 svarer til en bebyggelsesprocent på 150 %, men hvor halvdelen af vejarealet ud for grunden må medregnes til grundarealet. Det giver samlet, hvad der svarer til en bebyggelsesprocent på 173 % for lokalplanområdet. Der er således allerede en væsentlig byggemulighed på grunden i dag. Nabobygningen på Kong Georgs Vej 55 fra 1993 er opført efter byplanvedtægten.

#### Bevaring og kulturmiljø

Mange høringssvar foreslår, at der arbejdes med den eksisterende bebyggelse enten ved renovering eller nybyggeri i samme skala. Området indeholder dog ikke bevaringsværdig bebyggelse, da ingen af bygningerne er SAVE-registreret højere end 5, og da området er udlagt til etageboligbebyggelse har der ikke været arbejdet med en renovering af områdets eksisterende bygninger. Der har tidligere været planer om bevaring af den ene villa, men på baggrund af en ny startredegørelse for projektet besluttede et flertal i By- og Miljøudvalget den 17. august 2020 at prioritere et større grønt haverum frem for at lade en af områdets villaer indgå i planen.

Nogle nævner, at der ikke er taget hensyn til kulturmiljøet. Lokalplanen er en del af kulturmiljøet "Mariendalskvarteret". Af bærende værdier i området ses den sammensatte bebyggelsesstruktur med både ældre villaer og rækkehuse, men også sammenhængende etagebyggeri i kvarterets sydlige del. Som et svar på den varierende bygningstypologi i området, opdeles den nye bebyggelse i mindre volumener - byhuse - der lokalt tilpasser sig naboerne. Byhusene udføres med varierende højder, der formidler overgangen mellem etagebyggeriet på Kong Georgs Vej og Holger Danskes Vej og den mere spredte, lavere og irregulære bebyggelse på strækket op mod Nordre Fasanvej.

Enkelte bemærker, at Frederiksberg Kommune har ladet området forfalde, og at det er udtryk for et uheldigt mønster, der også ses andre steder. Forvaltningen har igennem årene været i dialog med flere udviklere om forskellige projekter. Disse er i midlertidig strandet på, at de forskellige grundejere ikke har kunnet blive enige om et projekt. Mens dialogen har pågået, har ejerne tilsyneladende kun sørget for den allermest nødvendige vedligehold. Da den nuværende ejer overtog bygningerne var de allerede i forfald. I forhold til den manglende vedligeholdelse er kommunens muligheder for at gribe ind meget begrænsede med mindre der er tale om forhold, der er til fare for ejendommens beboere eller andre. Dette vurderes ikke at være tilfældet i området.

#### Arkitektur, omfang og indpasning

De fleste høringssivere mener fortsat, at der ikke er reduceret nok i projektet, og at det stadig er alt for voldsomt til området. Nogle nævner, at arkitekturen er fremmed for området.

Forvaltningen vurderer, at projektet tager udgangspunkt i en helhedsbetragtning for området, hvor det arkitektoniske udgangspunkt netop er det omkringliggende etagebyggeri med de eksisterende bygningsgavle på Holger Danskes Vej 88 og 90 samt på Kong Georgs Vej 55. Den nye bebyggelse griber de to østlige gavle med en L-formet længe, der lukker karréen. På den vestlige gavl bygges en anden længe, der afslutter og nedtrapper bebyggelsen mod Kong Georgs Vej. De to bygningslænger opdeles i fem let forskudte byhuse. Byhusene får hver deres individuelle præg, men bearbejdes inden for den samme arkitektoniske ramme, som henter stor inspiration i de klassiske bygningsmotiver fra det omkringliggende miljø. Samlet vurderes det, at bebyggelsen på fin og tidssvarende vis føjer sig til området i en udformning og et materialevalg, der modsvarer kravene til kvalitet på Frederiksberg.

### Skyggevirkninger

En række høringssvar nævner, at der ikke er taget højde for de afledte skyggevirkninger fra byggeriet. Da den nuværende bebyggelse er i 1-3 etager vil der uundgåeligt blive forandringer i lys- og skyggeforholdene med tilføjelsen af et etageboligbyggeri. Skyggegenerne er begrænsede for genbobebbyggelsen, da den nye etageboligbebyggelse trapper ned mod Kong Georgs Vej. I gårdrummet, der lukkes, vil der være lejligheder, der særligt om eftermiddagen og aftenen vil opleve skygge. Nogle nævner, at lokalplanen ikke redegør retvisende for skygger sen eftermiddag og aften ved jævndøgn og vinter, og at der på dette tidspunkt er skygger som følge af projektet på de omkringliggende ejendomme. Det er korrekt, at der også vil være skygger på dette tidspunkt, men da solen står lavt på himlen er lyset mere diffust - himmellys - hvilket også kan ses på skyggediagrammerne. Projektets arkitekt har gjort kontrasten endnu tydeligere på diagrammerne sen eftermiddag og aften. Det vurderes fortsat, at de afledte skyggevirkninger er acceptable i en bymæssig sammenhæng.

### Trafik og parkering

En del høringssvar er bekymrede for den stigende trafik i området. 38 nye boliger vil naturligvis generere ny trafik i området. Det vurderes, at trafikken vil stige med ca. 8 % på Kong Georgs Vej svarende til ca. 50 biler i døgnet. Forvaltningen er klar over, at der i dag er nogle trafikale udfordringer på Kong Georgs Vej, da vejen er forholdsvis smal, og der er parkerede biler i begge sider af vejen. I det videre arbejde med projektet vil muligheden for en ensretning af vejen og dermed en reduktion af den gennemkørende trafik blive undersøgt.

Hvad angår parkeringsforholdene er der ikke hjemmel i planloven til at stille krav om, at de anlagte parkeringspladser kun må bruges af beboerne, og der vil derfor også være beboere som parkerer på offentlig vej med parkeringslicens. Dette vil lægge ekstra pres på de eksisterende parkeringspladser langs vejen. Belægningsgraden for området omkring Kong Georgs Vej er høj, og særligt om aftenen er det svært at finde en ledig parkeringsplads. Bygherre har oplyst, at det vil være muligt for udefrakommende at leje parkeringspladser i parkeringskælderens, hvilket vil frigøre parkeringspladser andre steder i området.

### Støj fra altaner og tagterrasser

Med hensyn til støj fra have, altaner og tagterrasser finder forvaltningen ikke, at der er grund til at antage, at der bliver en særligt støjende adfærd fra bebyggelsens udearealer. Udearealerne er alle tænkt som opholdsarealer i projektet, og der vil naturligvis være "almindelig" bylivsstøj fra dem.

### Anlægsfase

Der er mange, der udtrykker stor bekymring for anlægsfasen. Anlægsarbejdet vil være omfattet af kommunens "Miljøforskrift for bygge- og anlægsarbejder", hvor der er fastsat krav til såvel arbejdstider som støjgrænser. Det er forvaltningens vurdering, at det i dag er muligt og fuldt forsvarligt at opføre nybyggeri med parkeringskælder tæt på naboejendomme. Erfaringer fra bl.a. Langelands Plads viser, at også større anlægsarbejder kan gennemføres miljøforsvarligt med hensyntagen til naboer.

### Sammenhæng med "Det grønne Frederiksberg" og Frederiksbergstrategien

I flere høringssvar beskrives det, at projektet ikke lever op til Frederiksbergstrategien og Frederiksberg som en grøn, bæredygtig by med lys og luft, og der er mange, der ytrer ønske om et nyt forslag, der i højere grad respekterer by- og nærmiljø.

Frederiksbergstrategien er baseret på et princip om at arbejde for at indfri flere formål på én gang. I projektet etableres nye boliger i varierende størrelse og et attraktivt fællesrum i stueplan. De bevaringsværdige træer bevares og området løftes med et nyt grønt haverum og grønne for- og baghaver omkring bebyggelsen. I overensstemmelse med forslag til Kommuneplan 2021 er der stillet krav om en biofaktor på mindst 0,5. Dette omsættes i lokalplanen til græsser, staudebede, buske/hække, træer samt tag- og facadebeplantning. Byggeriet skal leve op til bygningsreglementets strengere krav til energiforbrug, og sammen med en bynær placering og tætte bygningsmasse giver det en lav miljøbelastning i tråd med Frederiksbergstrategiens arbejde med FN's verdensmål og CO<sub>2</sub>-reduktion.

Med hensyn til om projektet passer ind i området, kan en bygning gå i dialog med sine omgivelser på mange måder. Det kan altid diskuteres, om et projekt har fundet den rigtige balance, om det er grønt nok, og om byen får nok igen.

Forvaltningen har stor respekt for Frederiksbergs grønne profil og søger altid mod at indarbejde det grønne i projekter. I den konkrete sag er det vurderet, at byggeriet har fundet en god balance.

### Høringsproces og høringsportal

Nogle hørings svar spørger til, om alle er blevet hørt. Høringsområdet er afgrænset på samme måde som ved den sidste lokalplanhøring (ca. 1.000 adressater), og alle inden for området er hørt. I perioden, hvor planerne har været i høring, har der en overgang været tekniske problemer med høringsportalen. Dette har beklageligvis betydet, at man i en periode ikke har kunnet afgive svar via portalen. Det er dog altid muligt at afgive hørings svar pr. mail.

Enkelte hørings svar nævner, at tidspunktet for åbent hus arrangementet bør rykkes, da ikke alle er kommet fra arbejde kl. 16.30. Derudover er det ikke alle, der har mulighed for at deltage digitalt. Åbent hus arrangementer i forbindelse med lokalplanhøringer afholdes som oftest i forlængelse af arbejdstiden, hvilket giver de fleste mulighed for at deltage. Grundet situationen med covid-19 blev mødet afholdt digitalt. Det har muligvis afholdt nogle fra at deltage. Omvendt har andre, der normalt ikke har mulighed for at komme til et fysisk møde, haft mulighed for at deltage hjemmefra. Åbent hus er ikke et krav i planloven men et tilbud om at få svar på evt. spørgsmål.

### *Ændringer til lokalplanen*

Hørings svarene giver anledning til følgende justeringer af lokalplanen:

- lokalplanens skyggediagrammer eftermiddag og aftenen tydeliggøres
- lokalplanens diagramtekst om grønne arealer præciseres

og forslag til Kommuneplan 2021 giver anledning til følgende ændringer:

- lokalplanens bestemmelse om boligstørrelser tilpasses kravet i forslag til Kommuneplan 2021
- lokalplanens bestemmelse om bilparkeringspladser tilpasses normen i forslag til Kommuneplan 2021
- lokalplanen tilføjes bestemmelse om, at en andel af parkeringspladserne skal forsynes med el til opladning af elbiler

### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at den nuværende bebyggelse på Kong Georgs Vej 57-61 opleves som forfalden, og at området trænger til et løft. Det nye lokalplanprojekt er et overbevisende bud på et revideret og reduceret projekt, som kan danne rammen om et godt boligbyggeri med et frodigt grønt haverum og en høj boligkvalitet. Projektet viser en arkitektonisk løsning, som skaber en klar identitet for stedet, hvor der så vidt muligt er taget hensyn til omkringliggende nabobebyggelse.

Arkitektonisk vil den nye bebyggelse med den ene bygningslængde lukke hjørnet i karréen Kong Georgs Vej, Kronprinsesse Sofies Vej og Holger Danskes Vej og med den anden afslutte og nedtrappe bebyggelsen mod Kong Georgs Vej. Som et svar på den varierende bygningstypologi i området, opdeles bebyggelsen i mindre volumener - byhuse - der lokalt tilpasser sig stedets skala og arkitektur. Projektet henter stor inspiration i de klassiske bygningsmotiver fra det omkringliggende miljø, hvilket ses i bygningernes præcise detaljer og stærke arkitektur.

Høringen har givet anledning til mindre justeringer af lokalplanen, herunder tydeliggørelse af skyggediagrammer, præcisering af tekst samt opdatering af parkeringskrav og boligstørrelser i forhold til forslag til Kommuneplan 2021. Det er fortsat forvaltningens samlede vurdering, at lokalplanprojektet vil bidrage positivt til området, og at en etageboligbebyggelse i forlængelse af de eksisterende gavle og lukning af karréen Kong Georgs Vej, Kronprinsesse Sofies Vej og Holger Danskes Vej udgør en naturlig del af bebyggelsesstrukturen i området.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og miljøudvalget, m, k

## **Bilag**

BILAG 01\_Lokalplan 231 for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej

BILAG 02\_Kommuneplantillæg 17 til Kommuneplan 2017

BILAG 03\_Åbent hus chat

BILAG 04\_Høringsnotat\_åben

BILAG 04\_Høringsnotat\_del 2\_åben

BILAG 05\_Hørings svar - åben

BILAG 05\_Hørings svar 52-60\_åben

# Punkt 210: Evaluering af forsøg med inddæmning af mikroplast og brug af alternativt tømiddel på kunstgræsbaner

04.00.00-P08-1-20

## Resume

I forbindelse med Budget 2020 blev igangsat to pilotforsøg vedr. inddæmning af den mikroplast, som udledes fra kunstgræsbaner, samt brug af alternativ tømiddel i forbindelse med vinterbekæmpelsen på banerne. På grund af en vinter i 2020 uden nævneværdig frost samt Covid-19-situationen med periodevis nedlukning af banerne, blev det i august 2020 besluttet at forlænge pilotforsøgene til foråret 2021. Sagen redegør for erfaringerne fra forsøgene samt præsenterer forvaltningens anbefalinger.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til By- og Miljøudvalget samt Kultur- og Fritidsudvalget, at evalueringen og anbefalingerne tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

I forbindelse med Budget 2020 blev igangsat to pilotforsøg vedr. driften af kunstgræsbaner - dels vedr. inddæmning af mikroplast, dels vedr. brug af alternativt tømiddel i forbindelse med vinterbekæmpelsen på banerne.

Siden forsommeren 2020 har der således været etableret riste med specielle børster ved alle indgange til kunstgræsbanerne på Jens Jessens Vej, der er etableret en midlertidig pladeløsning langs "Kærlighedsstien" mhp. at beholde gummigranulatet på banerne, og der er i samarbejde med FIU iværksat en adfærdskampagne målrettet brugere og tilskuere. Derudover har forsøget omhandlet et stop for anvendelse af vejsalt på kunstgræsbanerne 1 og 2 ved Jens Jessens Vej, og i stedet for er afprøvet brug af stoffet CMA, der er et biologisk nedbrydeligt tømiddel, som et alternativ.

På grund af en vinter i 2020 uden nævneværdig frost samt Covid-19-situationen med periodevis nedlukning af banerne, blev det i august 2020 besluttet, at forlænge pilotforsøgene til sidst på foråret 2021.

### *Forsøg med inddæmning af mikroplast*

I pkt. 126 på Kommunalbestyrelsens møde den 19. april 2021 blev redegjort for de foreløbige erfaringer med inddæmning af mikroplast fra kunstgræsbanerne på Jens Jessens Vej. Siden da er udført yderligere to oprensninger og vejning af gummigranulat fra samtlige riste i februar og april 2021.

Siden etableringen af ristene er opsamlet i alt ca. 100 kg. gummigranulat. I bilaget ses de målte værdier for de tre oprensninger, samt for de respektive riste.

Færdes man omkring Frederiksberg Hallerne eller KB's anlæg, vil man opleve, at noget gummigranulat slipper forbi ristene, selvom brugerne har banket og børstet sko, støvler og tøj. Således må spredningen af granulat, der hæfter sig ved tøj og sko eller aflejres i tasker mv. formodes at være lidt større end de målte ca. 100 kg. Hertil skal det bemærkes, at over halvdelen af den opsamlede granulat stammer fra den større rist foran garagen til driftsmaskinerne.

Til trods for at en mindre mængde gummigranulat forsvinder fra banerne via tøj, sko, tasker mv., viser forsøget som ventet, at spredningen især opleves ved at betydelige mængde gummigranulat hæfter sig på maskiner ifm., at banerne bliver fejtet eller andet arbejde med maskinel drift. Derfor skal FGV rengøre maskinerne efter brug på banerne for at holde granulat inden for banearealerne eller over den større rist foran maskinparkens garage.

På baggrund af erfaringer fra forsøget er det forvaltningens vurdering, at risteløsninger ved ind- og udgange til banerne har en positiv effekt ift. at begrænse svind af granulat fra banerne. Til sammenligning viser forsøget, at de udledte mængder af granulat fra banerne på Jens Jessens Vej er væsentligt under det gennemsnitlige niveau på 40 kg/bane/år, som fremgår i undersøgelsesrapporten "Massebalancer af gummigranulat, som forsvinder fra kunstgræsbaner" fra Teknologisk Institut i 2019.

Om end det er en subjektiv vurdering, modtager forvaltningen tilmed positive tilbagemeldinger fra personalet i Frederiksberg Hallerne og på KB's anlæg, som oplever mindre granulat på gangarealer, omklædningsrum e.l.

Sagens bilag redegør nærmere for de gjorte erfaringer og heraf afledte anbefalinger.

Ift. at *begrænse svind af granulat fra kunstgræsbanerne* er det i kort form forvaltningens anbefaling:

- At der gøres tiltag, som yderligere mindsker udledningen af granulat fra banerne. Dette især ved indsatser, som i højere grad gør det nemt for og hjælper brugerne med at holde granulaten inden for banearealerne - fx ved etablering af en øget mængde børster på ristene, etablering af bænke ved ristene således at især spillernes kan skifte fodtøj, samt ved mere intensive kampagner ift. brugerne.
- At maskinerne ifm. driften af banerne rengøres på banerne for at bevare mest muligt granulat inden for banearealerne.
- At der arbejdes på etablering af risteløsninger ved ind- og udgange til øvrige kunstgræsbaner i kommunen, og at dette forhold om muligt indgår i fremtidige renoveringer af banerne.

Som anført ovenfor er i forsøgsperioden også etableret et midlertidigt plademateriale langs den ene halvdel af kunstgræsbane 9, mens den anden del ikke er afskærmet ift. den tilstødende jord mellem banen og Kærlighedsstien. Som bilag til denne sag følger et oversigtskort over kunstgræsbanerne på Jens Jessens Vej.

Der er ikke foretaget kvantitative målinger af granulat langs hegnet, men som det fremgår af bilaget synes der at ophobe sig noget granulat omkring de såkaldte mandehuller i hegnet, samt ved udskiftningsbænkene. Derudover lægger en mindre del sig på det faste underlag langs hegnet, eller aflejres i de aquaristene, som slutter rundt om banerne.

Erfaringen fra forsøget er, at en afskærmning mellem bane- og udenoms arealerne medvirker til at inddæmme svind af mikroplast fra banearealer. Det er dog vurderingen, at niveauet for aflejringer af granulat langs banerne på Frederiksberg er begrænset, og ikke nærmer sig de aflejrede mængder, som man kan opleve ved besøg på mange andre baner rundt i landet, eller det skønnede niveau for tab af granulat til aflejring til jord og befæstede områder på ca. 250 kg/år pr. bane, anført i ovennævnte undersøgelsesrapport fra Teknologisk Institut.

Det er vurderingen, at dette især skyldes banernes opbygning, hvor mængden af løst granulat er mindre end tilfældet for mange andre baner, samt at vinterbekæmpelsen på Frederiksberg ikke sker maskinelt.

I forhold til at *begrænse udledning af granulat til befæstede områder* er det forvaltningens anbefaling:

- At der arbejdes på etablering af afskærmninger mellem banearealer og befæstede områder i det omfang det er muligt. Dette kan være i form af en pladeløsning eller en decideret omkransende betonkant, som det eksempelvis er tilfældet ifm. de seks nyeste anlagte kunstgræsbaner på Jens Jessen Vej og at dette forhold om muligt indgår i fremtidige renoveringer af banerne.

#### *Forsøg med brug af alternativt tømiddel*

Vinterbekæmpelsen på kommunens kunstgræsbaner sker i dag alene ved brug af vejsalt, som har en gavnlig effekt ift. at gøre alle banerne spilbare i perioder med frost og sne. Omvendt er der en miljømæssig udfordring forbundet med at bruge salt.

I forbindelse med årlige drænvandsprøver fra kunstgræsbanerne er til stadighed konstateret et kloridniveau over grænseværdierne. Der er tilmed konstateret indhold af klorid over drikkevandskvalitetskriteriet i grundvandet i to af Frederiksberg Forsynings indvindingsboringer, som er placeret nedstrøms på idrætsanlægget på Jens Jessens Vej. Der er derfor behov for at mindske nedsivning af klorid til grundvandet.

På baggrund heraf er forsøgt et stop med anvendelse af vejsalt på kunstgræsbanerne 1 og 2 ved Jens Jessens Vej, og i stedet for afprøvning af det alternative tømiddel CMA, der er et biologisk nedbrydeligt tømiddel. Et alternativt tømiddel, som i dag også benyttes på de forskellige klimaveje rundt i kommunen, og som findes både i flydende form og granulatform. Af bilaget fremgår de forskellige former for det alternative tømiddel.

På grund af nogle lune vintre de seneste år har anvendelse af CMA været begrænset til nogle kortere perioder med frost og få dage med sne i løbet af januar til marts i år. Således er erfaringsgrundlaget begrænset. Ikke desto mindre har FGV i forbindelse med vinterbekæmpelsen forsøgt med separat anvendelse af de to former for CMA, samt i en kombination.

Mens det alternative tømiddel synes at have en nogenlunde effekt på klimavejene, viser de foreløbige erfaringer, at ingen af varianterne har den ønskede tøeffekt på kunstgræsbanerne. Hertil kommer, at forvaltningen har erfaret, at det ved brug af de to former i en kombination blot skaber en fedtet hinde på stråene og en sammenklumpning af banens EPDM-

granulat. I Københavns Kommune afprøver man ligeledes alternative tømidler, da man har forbudt brugen af saltning, og her er erfaringerne de samme. Således foregår vinterbekæmpelsen i København fortsat primært maskinelt.

Det er på baggrund heraf forvaltningens vurdering, at der for nuværende ikke er gjort tilstrækkeligt gode erfaringer med et alternativt tømiddel med gavnlige effekt ift. vinterbekæmpelsen på kunstgræsbaner. Saltning vurderes således fortsat som den mest effektive tilgang ift. at sikre spilbare baner.

En anden måde at mindske kloridproblemer på er at udføre vinterbekæmpelse maskinelt som i Københavns Kommune. Der er dog en række udfordringer ved dette på Frederiksberg. For det første skal sneen lagres et sted ved banerne, hvor der er begrænset plads. Såfremt princippet om, at alle baner skal være spil- og brugbare findes der udover ved kunstgræsbanerne 1 og 2 på Jens Jessens Vej ikke friarealer til oplagring af sne. For det andet kræver den maskinelle rydning et øget ressourcetræk ift. driften. Og for det tredje vil en del af banernes granulat blive fejlet med ud af banerne, hvilket potentielt vil afføde et større svind af granulat fra banerne.

Eftersom et højt kloridindhold ikke har betydning ift. det vand, der kommer fra de nye kunstgræsbaner på Jens Jessens Vej, hvor der pga. banernes opbygning udledes direkte til kloak, vurderer forvaltningen, at der fortsat kan anvendes salt som tømiddel på disse baner. Lignende opbygninger ved fremtidig baneomlægninger bør således overvejes for de ældre baner, hvor drænanlæggenes konstruktion medfører, at en del af overfladevandet ikke fanges i drænene, men nedsiver til grundvandet. På disse baner udgør anvendelse af vejsalt som tømiddel stadig et problem. Omlægninger af baner med opsamlingsbassin medfører dog en betydelig merudgift og vil skulle ses i sammenhæng med potentialer for LAR-løsninger. Der ses aktuelt konkret på muligheden ved idrætsanlægget på Nandrupsvvej.

Forvaltningen vil fortsat have fokus på at nedbringe nedsivning af klorid til grundvandet. Med de nuværende udfordringer med høje kloridkoncentrationer som følge af saltning, og de fortsat ikke brugbare alternativer for tømiddel er det forvaltningens vurdering, at man i første omgang i samarbejde med FIU og driften aftaler principper for, at der i højere grad foretages en konkret kritisk vurdering af, hvor mange baner, der skal være brug- og spilbare i tilfælde af sne og at det dermed ikke pr. automatik er alle baner. Parametre ift. en vurdering kunne være det konkrete behov (kampprogram mv.), udsigten til mildere vejr mv. Dette med henblik på eventuelle ændringer af vinterbekæmpelsen på kunstgræsbanerne om muligt allerede fra vinterhalvåret 2021-22. Erfaringerne med indsatsen vurderes efterfølgende med henblik på at afklare, om det er nødvendigt med yderligere tiltag for at mindske nedsivning af klorid til grundvandet.

## **Økonomi**

I forbindelse med Budget 2020 var afsat i alt 940 t.kr. til de to pilotforsøg. Heraf 500 t.kr. til forsøg med inddæmning af mikroplast og 440 t.kr. til forsøg med alternativt tømiddel.

I forhold til at begrænse svind af mikroplast fra banerne var udgiften til etableringen af riste m/børster, plademateriale mv. 360 t.kr., mens der er anvendt x t.kr. til forsøg med alternativt tømiddel. Restmidlerne vedr. førstnævnte har indgået i regnskabsafslutningen for 2020.

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

nej

## **Behandling**

BMU/KFU

## **Bilag**

Evaluering af pilotforsøg

Kort baner Jens Jessens Vej

# Punkt 211: Status på implementering af elbilstrategien

05.00.00-A00-1-21

## Resume

Kommunalbestyrelsen vedtog den 28. januar 2019 elbilstrategien 'Frederiksberg – Elbil by nr. 1'. Elbilstrategien indeholder målsætninger inden for 4 indsatsområder. I denne sag præsenteres udvalget for status på implementeringen af elbilstrategiens målsætninger og øvrige tiltag, ligesom sagen indeholder forslag til konsekvensretning af målsætninger baseret på senere politiske beslutninger.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at status på implementeringen af elbilstrategien tages til efterretning,
2. at målsætningen for kollektiv busdrift i 2030 drøftes og at det besluttes hvorvidt målsætningen fremrykkes til 2025. Således vil målsætningen for kollektiv busdrift i 2025 være: "100 % af den kollektive bustrafik benytter el eller brint",
3. at målsætningen for biler på Frederiksberg i 2030 drøftes og at det besluttes hvorvidt målsætningen ændres fra "20 % af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in hybrid biler" til "40 % af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in hybrid biler",
4. at målsætningen for ladeinfrastruktur i 2023 og 2030 fjernes, og erstattes af en målsætning i 2021. Eksisterende målsætninger: 2023 - "Der er maksimalt 500 m til en ladestander fra al etagebyggeri på Frederiksberg" og 2030 - "Der er maksimalt 250 m til en ladestander fra al etagebyggeri på Frederiksberg" erstattes af 2021-målsætning: "Enhver borger har maksimalt 250 m til nærmeste offentligt tilgængelige ladestander".

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 10. maj 2021 sagen efter drøftelse.

Udvalget ønskede en vurdering af om målsætningen om 40% elbiler i 2030 kan ændres til kun at omfatte rene elbiler og ikke plug-in hybridbiler, samt en nærmere plan for, hvordan tiltaget om bilparkeringspladser reserveret til elbiler kan opnås i indeværende år.

### *Vurdering af ændring af målsætning om 40% elbiler og plug-in hybrid biler til kun at omfatte rene elbiler*

Ifølge De Danske Bilimportører er andelen af nyregistrerede personbiler hhv. eldrevne (7%) og plug-in hybrid (18%). Dette er opgjort for nyregistrerede personbiler i Danmark fra 1. januar 2021 til 30. april 2021. Energistyrelsen skriver i en pressemeddelelse fra den 26. april 2021, at: "Salget af eldrevne personbiler forventes at stige betydeligt, og i 2030 vurderes el- og plug-in hybridbiler at udgøre ca. 48 pct. af alle nyregistrerede personbiler. Denne udvikling vil øge andelen af nul- og lavemissionsbiler i personbilsbestanden til ca. 22 pct i 2030, svarende til omkring 730.000 el- og plug-in hybridbiler, hvoraf rene elbiler udgør ca. 75 pct."

Tallene fra De Danske Bilimportører viser således, at andelen af nyregistrerede plug-in hybridbiler er større end rene elbiler i de første måneder af 2021 i Danmark. Antager man, at elbiler og plug-in hybridbiler har tilnærmelsesvis samme levealder som øvrige personbiler, vil disse biler stadig være på vejene i 2030, og har derfor indflydelse på bilparken i 2030. Dertil vurderer Energistyrelsen, at med nuværende nationale tiltag kan man forvente 22% elbiler og plug-in hybridbiler i 2030, hvoraf 75% forventes at være rene elbiler.

Andelen af elbiler og plug-in hybridbiler på Frederiksberg påvirkes i høj grad af nationale rammer og tiltag. Det vil derfor blive svært for Frederiksberg at opnå en målniveau, der er væsentligt højere end det nationale niveau. På baggrund af dette, vurderes det ikke at være realistisk at ændre målsætningen om 40% elbiler og plug-in hybrid biler til kun at omfatte rene elbiler, og det vurderes, at den foreslåede målsætning i øvrigt er ambitiøs og ligger en del over forventningen på nationalt niveau. Det foreslås, at udviklingen følges, og at målsætningen evt. revideres på et senere tidspunkt, hvis det vurderes realistisk at opnå.

### *Plan for reservation af bilparkeringspladser til elbiler*

Som det fremgår af bilaget er der pr. ultimo 2020 indregistreret 768 personbiler som er elbiler eller plug-in hybrider (475 elbiler og 293 plug-in hybrider) på Frederiksberg, hvilket betyder, at der skal reserveres i alt 1152 bilparkeringspladser jf. målet i elbilstrategien + 48 fra klimavenlig parkering, dvs. 1200 pladser i alt i 2021. Der er allerede reserveret pladser

med lademulighed (208 pr. maj 2021) og pladser uden lademulighed (57 pr. maj 2021). Der bliver i løbet af 2021 etableret flere ladestandere, som vil reservere flere pladser til elbiler med lademulighed. Dertil planlægges det at reservere yderligere pladser til elbil uden lademulighed. Planen for at reservere yderligere pladser til elbil uden lademulighed afhænger af udmøntningen af klimafonden, idet der i klimafonden er foreslået et projekt, som skal sikre finansiering af skilte til reservation af pladser til elbiler uden lademulighed. Dertil er det usikkert om det kan nås at opsætte alle skilte i 2021. Det forventes, at salget af elbiler og plug-in hybrid biler vil stige fremadrettet, hvorfor tiltaget i elbilstrategien vil betyde, at der skal reserveres et væsentligt antal pladser til elbiler over de næste år. Dette vil betyde en løbende ændring af disponeringen af offentlige bilparkeringspladser, ligesom andre beslutninger og tiltag også indvirker på disponeringen og udviklingen i antal offentlige bilparkeringspladser på Frederiksberg.

Det vurderes på baggrund af ovenstående, at det er usikkert hvorvidt tiltaget om reservation af bilparkeringspladser til elbiler kan nå at blive implementeret fuldt ud i 2021. Dertil bidrager forventningen til det fremtidige salg af elbiler og plug-in hybrid biler til, at det ikke vurderes realistisk at reservere så stort et antal pladser til elbiler og plug-in hybrid biler løbende. Det forslås, at udvalget drøfter tiltaget, og beslutter hvorvidt målet ændres til kun at omfatte rene elbiler. Således vil målet ændres fra "Reservere bilparkeringspladser på offentlig vej til elbiler, idet antallet på årsbasis tilpasses antallet af indregistrerede elbiler og plug-in hybrider på Frederiksberg pr. 1 januar i året og tilføjes yderligere 50%" til "Reservere bilparkeringspladser på offentlig vej til elbiler, idet antallet på årsbasis tilpasses antallet af indregistrerede elbiler på Frederiksberg pr. 1 januar i året og tilføjes yderligere 50%".

Beslattes det at ændre målet vil antallet af pladser, der skal reserveres til elbiler i alt i 2021 basere sig på antallet af indregistrerede rene elbiler (475 pr. ultimo 2020), svarende til 713 (712,5) jf. tiltaget + 48 fra klimavenlig parkering, dvs. 761 i alt. Dette vil betyde, at der skal reserveres væsentligt flere pladser end der er i dag, og det vurderes, at antallet tydeligt vil kunne mærkes og observeres i byen og komme elbilejere til gode.

I sagen om status på grønne bilparkeringspladser, som blev forelagt udvalget den 30. november 2020 blev der beskrevet fire principper for reservation af bilparkeringspladser uden lademulighed til elbiler. Principperne dækker over placeringer på lokalveje med etagebyggeri, i forbindelse med eksisterende lademulighed (som har tidsbegrænsning), på større parkeringsarealer (offentlig vej) og handeleggader. Der vil ved reservation af yderligere pladser uden lademulighed til elbiler tages udgangspunkt i disse principper.

#### *Status på udviklingen af bilparkeringspladser*

Nedenfor gives en status for den løbende udvikling i antal bilparkeringspladser på Frederiksberg, samt beslutninger og målsætninger, som løbende kan få betydning for, hvordan antallet og disponeringen af bilparkeringspladser udvikler sig.

#### *Årlig udvikling i antal bilparkeringspladser*

i 2011 opgjorde Frederiksberg Parkering antallet af offentlige parkeringspladser på Frederiksberg til 22.800. Nedenfor ses den løbende udvikling i antallet af bilparkeringspladser. Det skal bemærkes, at antallet ikke tager højde for særlige restriktioner, og opgørelsen dækker derfor over alle offentlige bilparkeringspladser, herunder f.eks. pladser reserveret til elbil, delebil med fast stamplads, handicapparkeringsplads mv.

	Offentlige bilkparkeringspladser (antal i 2011: 22.800)	Optagne veje (tidligere private fællesveje)
2011-2012	-54	
2012-2013	-17	
2013-2014	-8	
2014-2015	60	
2015-2016	135	
2016-2017	-65	
2017-2018	43	100
2018-2019	217	215
2019-2020	469	1000
2020-2021	100	

2021-2022 7 (pr. maj 2021)

Samlet antal offentlige  
bilveringspladser 25.002

*Årlig udvikling i antal bilparkeringspladser til elbil med og uden lademulighed*

Nedenfor følger en opgørelse over udviklingen i antallet af bilparkeringspladser reserveret til elbil med og uden lademulighed. Det bemærkes, at antallet i 2021-2022 er opgjort pr. maj 2021, og at der løbende skiltes yderligere pladser. Pladser reserveret til elbiler med og uden lademulighed indgår i det samlede antal offentlige bilparkeringspladser.

	Med lademulighed	Uden lademulighed
Før 2015	6	
2015-2016	38 (+ 2 til el-delebil, som regnes med i opgørelsen for debiler)	
2016-2017	0	
2017-2018	4	
2018-2019	0	
2019-2020	44 (heraf 2 som i 2021 blev omskiltet til kun el-taxi)	
2020-2021	50	30
2021-2022	66 (pr. maj 2021)	27 (pr. maj 2021)
Samlet antal offentlige bilparkeringspladser reserveret til elbil (pr. maj 2021)	265	

*Årlig udvikling i antal bilparkeringspladser reserveret til delebil med fast stamplads*

Nedenfor følger en opgørelse over udviklingen i antallet af bilparkeringspladser reserveret til delebil med fast stamplads. Det skal bemærkes, at tallene alene refererer til antallet af skilte, der er etableret, og at skiltene løbende poses/afposes alt efter om de er i brug eller ej. Antallet refererer derfor ikke til antallet af debiler med fast stamplads, som er tilgængelig på Frederiksberg på nuværende tidspunkt. Er et skilt poset over, er pladsen ikke reserveret til delebil med fast stamplads, og kan derfor anvendes af øvrige biler indtil skiltet afposes når pladsen igen tages i brug af en delebil. Der er fastsat en ramme for debilspladser på 60, som blev vedtaget af By- og Miljøudvalget den 9. marts 2015. Dertil er det i budget 2020 besluttet at afsætte yderligere 75 bilparkeringspladser til klimavenlig parkering, og Magistraten besluttede den 4. maj 2020, at de 75 bilparkeringspladser til klimavenlig parkering skal disponeres med bl.a. 15 bilparkeringspladser til el-delebil. Den gældende ramme for antal debiler er altså 75, hvoraf 15 er til el-delebil. Pladser reserveret til debiler med fast stamplads indgår i det samlede antal offentlige bilparkeringspladser.

	Debilspladser (til delebil med fast stamplads)
Før 2016	31 (heraf 2 til el-delebil)
2016-2017	9
2017-2018	0
2018-2019	1

2019-2020	3
2020-2021	3
2021-2022	4 (pr. maj 2021)

Samlet antal delebilspadser (pr. maj 2021) bemærk at dette antal refererer til alle etablerede skilte - enkelte skilte er poset over, og reserverer dermed ikke pladsen. 51

#### *Handicapparkeringspladser*

Det er opgjort, at der pr. maj 2021 er 284 bilparkeringspladser som er reserverede handicapparkeringspladser på Frederiksberg. Handicapparkeringspladserne indgår i det samlede antal offentlige bilparkeringspladser, og dækker både over offentligt tilgængelige handicappladser, samt pladser reserveret til specifikt registreringsnummer.

#### *Cykelparkering*

I forhold til cykelparkering er der truffet beslutninger, som vil have betydning for antallet af bilparkeringspladser på Frederiksberg. I budget 2020 er det besluttet at afsætte yderligere 75 bilparkeringspladser til klimavenlig parkering. Magistraten besluttede den 4. maj 2020, at de 75 bilparkeringspladser til klimavenlig parkering skal disponeres med bl.a. 12 bilparkeringspladser, som skal omdannes til cykler og ladcykler. Derudover vedtog By- og Miljøudvalget den 10. august 2020 en målsætning om 1200 nye cykelparkeringspladser frem mod 2025, som det kan blive svært at nå uden at inddrage eksisterende bilparkeringspladser.

#### *Parkering til elløbehjul*

I en sag, som udvalget behandler den 31. maj 2021 vedr. elløbehjul, beskrives behovet for at placere løbehjulsbokse. For at finde plads til disse i byrummet er det beskrevet som en mulighed, at der omdannes cykelparkering eller bilparkeringspladser til disse løbehjulsbokse. Disponering af løbehjulsboksene vil derfor evt. have betydning for antallet af bilparkeringspladser på Frederiksberg.

#### *Placering af sorteringsøer*

By- og Miljøudvalget besluttede den 1. marts 2021, at der igangsættes en screening af muligheder for placering af sorteringsøer i byrummet, fx. ved inddragelse af bilparkeringspladser. En senere beslutning herom vil derfor evt. have betydning for antallet af offentlige bilparkeringspladser.

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

Forvaltningen vurderer, at en målsætning om 40% elbiler og plug-in hybridbiler i 2030 er meget ambitiøs, og ligger en del højere end Energistyrelsens vurdering. Forvaltningen vurderer, at det med nuværende opgørelser og tiltag vil blive meget svært at opfylde en målsætning om 40% rene elbiler i 2030. Det anbefales derfor, at udvalget vedtager at fastholde forslaget om målsætning om 40% elbiler og plug-in hybridbiler i 2030. Denne målsætning stemmer overens med omstillingselementet i kommunens DK2020 klimaplan, der beskriver mål om elektrificering af person- og varebiler på 40% i 2030. Dertil gøres der opmærksom på, at målsætningen kan revideres på et senere tidspunkt. Forvaltningen vurderer desuden, at tilaget om reservation af bilparkeringspladser på offentlig vej til elbiler ændres, så antallet alene baserer sig på antallet af indregistrerede elbiler, fremfor både elbiler og plug-in hybrid biler. Det vurderes ikke realistisk at reservere så stor en mængde pladser over de næste år, ligesom der er flere andre beslutninger og tiltag, som løbende er kommet til - eller evt. kommer til - og som vil have betydning for antallet og disponeringen af de eksisterende bilparkeringspladser på Frederiksberg. Det vurderes på nuværende tidspunkt at være usikkert hvorvidt det kan nås at implementere tiltaget om reservation af pladser til elbil i 2021, og vil dels afhænge af udmøntningen af klimafonden samt beslutning om ændring af tiltaget. Det forventes, at pladserne vil blive reserveret ud fra de principper, som blev forelagt By- og miljøudvalget d. 30. november 2020 i sagen om status på grønne bilparkeringspladser.

#### *Nyt indstillingspunkt*

På baggrund af den supplerende sagsfremstilling, indstiller By-, Kultur- og Miljøområdet,

1. at det beslutes hvorvidt målet om reservation af bilparkeringspladser til elbiler på Frederiksberg ændres fra "Reservere bilparkeringspladser på offentlig vej til elbiler, idet antallet på årsbasis tilpasses antallet af indregistrerede elbiler og plug-in hybrider på Frederiksberg pr. 1 januar i året og tilføjes yderligere 50%" til "Reservere bilparkeringspladser på offentlig vej til elbiler, idet antallet på årsbasis tilpasses antallet af indregistrerede elbiler på Frederiksberg pr. 1 januar i året og tilføjes yderligere 50%"

### Tidligere sagsfremstilling

Elbilstrategien "Frederiksberg - Elbilby nr. 1" blev vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 28. januar 2019. Elbilstrategien følges op med en årlig statusopgørelse om, hvor langt arbejdet med hver af de seks målsætninger er.

### Status

Status for målsætningerne beskrives i forhold til hvert tema: Kommunens egne køretøjer, udbudt kørsel, kollektiv transport og den private bilpark. I vedhæftede bilag findes en uddybende status på målsætningerne, samt en status på arbejdet med øvrige tiltag i strategien. Der er i strategien lagt op til, at der hvert andet år vil blive udarbejdet en justering af strategien på områder, som kræver en yderligere indsats. På baggrund af dette, forelægges udvalget tre forslag til justering af målsætningerne.

### Kommunens egne køretøjer

Den kommunale bilpark - målsætning 2023: 75% af de kommunale køretøjer benytter grønne drivmidler, heraf benytter halvdelen el.

- Status: I februar 2021 har Frederiksberg ifølge forsikringsoversigten 173 køretøjer, hvoraf 49 er elkøretøjer. Der er på nuværende tidspunkt ikke nogen af disse køretøjer, som benytter øvrige grønne drivmidler. Ifølge målsætningen, skal 75% af de kommunale køretøjer benytte grønne drivmidler i 2023 og halvdelen af disse, svarende til 37,5%, skal benytte el. De nuværende 49 elkøretøjer giver en andel på 28% elkøretøjer.

### Vurdering af målet:

Det vurderes, at omstilling af personbiler, mindre varevogne og renovationskøretøjer samt sandsynlig omstilling af ladvogne vil resultere i, at der er ca. 50% elbiler i kommunens flåde i 2023. Det vil dermed opfylde målsætningen om omstilling af 37,5% til elbiler. Hvorvidt en højere procentsats opnås med el alene afhænger af, om brugbare elkøretøjer findes på markedet. Det forventes, at det netop igangsatte arbejde med at indføre central flådestyring vil kunne sikre flere tiltag, og en reduktion i antallet af (fossile) køretøjer i flåden. Det er uklart, om dette er tilstrækkeligt til at kunne opfylde målsætningen i 2023 baseret på elkøretøjer alene. Dette vil blive fulgt af den centrale flådestyring, som på den baggrund vil iværksætte korrigerende tiltag, såsom om muligt omstilling af yderligere biler til el eller i sidste ende benyttelse af bæredygtigt biobrændstof, for at sikre mål om 75% på grønne drivmidler.

### Udbudt kørsel

Udbud af befordring - målsætning 2023: Krav om minimum 30% grønne drivmidler og prioritering af el, hvor det er muligt, i udbud frem til 2023.

- Status: Der har i perioden ikke været aktuelle udbud af befordring. I 2021 forberedes udbud og her indgår kravet i markedsdialog og udbudskrav. Nye metoder og krav til transport er under udvikling i regi af Partnerskab for Offentlige Grønne Indkøb og kommer til politisk beslutning i juni 2021.

### Vurdering af målet:

Det er endnu ikke klarlagt, hvad indholdet i de nye udbud kommer til at bestå af, og dermed er det uklart om disse vil bidrage tilstrækkeligt til, at målet kan opnås.

Kørsel i udbud af varer og tjenesteydelser - målsætning 2023: I udbud frem til 2023 efterspørges i markedsdialogen el eller andre grønne drivmidler.

- Status: Krav til transport af varer indgår i overvejelserne før nye aftaler og i markedsdialog på udvalgte udbud. Det gælder blandt andet leverandøren af linned og vask, som er overgået til elbiler ved leveringer i Frederiksberg Kommune.

### Vurdering af målet:

Det vurderes, at det løbende vil blive lettere at efterspørge el eller andre grønne drivmidler i markedsdialogen omkring kørsel i udbud af varer og tjenesteydelser.

### Kollektiv transport

Kollektiv busdrift - målsætning 2023: Al kollektiv busdrift udbydes som emissionsfri fra 2018

- Status: Al busdrift er siden 2018 udbudt med krav om emissionsfri busser. Linje 2A og 18 kører på nuværende tidspunkt med elbusser, desuden er udbuddene på linje 1A og 7A afgjort, og de kommer til at køre med elbusser i løbet af 2022

#### Vurdering af målet:

Indtil nu er al busdrift udbudt med krav om emissionsfri busser. Det forventes, at fremtidige udbud ligeledes vil udbydes med krav om emissionsfri busser.

#### Den private bilpark

Biler på Frederiksberg - målsætning 2023: 5% af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in hybrid biler.

- Status: Den seneste opgørelse (ultimo 2020) viser, at 2,5% af de indregistrerede personbiler på Frederiksberg er elbiler eller plug-in hybridbiler.

#### Vurdering af målet:

Det vurderes, at 2023-målsætningen om, at 5% af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in hybridbiler er realistisk. Dette vurderes ud fra, at der fra ultimo 2019 til ultimo 2020 ses en stigning i andelen af indregistrerede biler der er elbiler og plug-in hybridbiler, og det vurderes, at der de næste år også må forventes en stigning.

Ladeinfrastruktur - målsætning 2023: Der er maksimalt 500 m. til en ladestander fra al etagebyggeri på Frederiksberg.

- Status: Elbilstrategiens målsætning omkring ladeinfrastruktur indfries gennem den i budget 2021-2022 besluttede ladegaranti, som skal være implementeret i 2021. Ladegarantien skal ifølge budgettet sikre ladegaranti på Frederiksberg, så enhver borger maksimalt har 250 meter til nærmeste offentlige ladestander. På nuværende tidspunkt er 89% af Frederiksbergs borgere over 18 år dækket af ladegaranti indenfor 250 m., når der medregnes ladestander som er i drift, eller hvor der er givet tilladelse til at etablere ladestander. I vedæftede bilag findes kort over ladestander i drift og som har fået tilladelse, med markering af 250 m. radius.

#### Vurdering af målet:

På Frederiksberg er en stor del af kommunen dækket af ladestander, og målet om ladegaranti inden for 250 m. i 2021 er derfor rigtig langt. Under gældende lovgivning kan kommunen ikke selv bidrage til finansiering af ladeinfrastruktur, hvorfor etableringen af ladestander på nuværende tidspunkt er drevet af ansøgninger fra private operatører. Der er enkelte områder, hvor det ikke er attraktivt for private operatører at etablere ladestander, hvorfor der kan være en udfordring i at dække disse få områder. Her er forvaltningen i tæt dialog med operatørerne for at drøfte muligheder for ladekapacitet.

#### *Forslag til justeringer af målsætninger i elbilstrategien*

Nedenfor opstilles en række forslag til justeringer af elbilstrategiens målsætninger, samt en uddybning af, hvorfor det anbefales, at justeringen foretages.

#### 1. Kollektiv busdrift

- Det foreslås, at målsætningen for kollektiv busdrift i 2030 drøftes, og at det beslutes hvorvidt målsætningen bør fremrykkes til 2025. Det bemærkes, at en indfrielse af målet vil forudsætte at der afsættes ekstra midler, f.eks. gennem klimafonden. Indholdet i målsætningen ændres ikke. Således vil målsætningen for kollektiv busdrift i 2025 være: "100 % af den kollektive bustrafik benytter el eller brint".

Målsætningen foreslås ændret på baggrund af:

- Kommunens strategi for ren luft - 2030: Her er det beskrevet, at "Kommunen vil desuden, under forudsætning af afsatte midler i klimafonden, sikre, at der stilles krav om emissionsfri drift i Movias fremtidige udbud af bustrafikken med henblik på at sikre denne allerede i 2025 "
- Kommunens klimasamarbejdsaftale med staten: Hvor kommunen forpligter sig til, at alle nye busser fra 2020 skal være nulemissionsbusser og at alle busser hurtigst muligt og gerne fra 2025 skal være nulemission, idet dette skal ske i dialog med Movia og de relevante kommuner.
- Kommunens budget for 2021: Hvor det er beskrevet at der kan ske en hurtigere omstilling, under forudsætning af afsatte midler i klimafonden: "Hurtigere omstilling af den kollektive transport til el-busdrift, hvor partierne finder det realistisk at fremrykke omstillingen fra 2030 til 2025".

#### 2. Biler på Frederiksberg

- Det foreslås, at målsætningen for procentandel indregistrerede elbiler og plug-in hybrider i 2030 drøftes, og at det beslutes hvorvidt målsætningen ændres fra "20 % af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in hybrid biler" til

"40 % af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in hybrid biler"

Målsætningen foreslås ændret på baggrund af:

- I Kommunens DK2020 klimaplan er der beskrevet en række omstillingselementer, der skal bidrage til at kommunen bliver CO2-neutral i 2030. Et af elementerne består af et mål om elektrificering af person- og varebiler på 40% på baggrund af klimarådets anbefaling om mindst 1. mio. elbiler i 2030, hvilket vil svare til ca. 30% på landsplan. Folketinget har efterfølgende (december 2020) indgået "aftale om grøn omstilling af vejtransporten" med ambition om 1 mio. elbiler i 2030 og finansiering af tiltag, der ifølge Energistyrelsens "Klimastatus og –fremskrivning 2021" vil sikre 730.000 lav – og nulemissionsbiler i 2030, svarende til 22% af personbilstanden på landsplan.

Da andelen af elbiler og plug-in hybrider på Frederiksberg i udpræget grad afhænger af de nationale rammer, påvirkes Frederiksbergs mulighed for målopfyldelse af de nationale tiltag. De finansierede nationale tiltag vurderes at gøre det svært for Frederiksberg at opnå 40% elbiler og plug-in hybrider. Men da der fortsat er en intention om 1 mio. lav- og nulemissionsbiler i 2030, foreslår forvaltningen, at overføre klimaplanens målsætning på 40% el- og plugin hybrider til elbilstrategien. I senere revisioner af klimaplan og elbilstrategi vil realistisk målniveau på Frederiksberg i forhold til nationale rammer blive evalueret.

### 3. Ladeinfrastruktur

- Målsætningen for ladeinfrastruktur i 2023 og 2030 foreslås fjernet, og erstattet af en målsætning, der tager udgangspunkt i ladegarantien. På nuværende tidspunkt er målsætningerne i elbilstrategien beskrevet som: 2023 - "Der er maksimalt 500 m til en ladestander fra al etagebyggeri på Frederiksberg" og 2030 - "Der er maksimalt 250 m til en ladestander fra al etagebyggeri på Frederiksberg". Det foreslås, at de eksisterende målsætninger erstattes af en målsætning i 2021, med udgangspunkt i budgetteksten: "Enhver borger har maksimalt 250 m til nærmeste offentligt tilgængelige ladestander"

Målsætningen foreslås ændret på baggrund af:

- Kommunens budget 2021: Her er det besluttet at fremrykke den tidligere besluttede ladegaranti til 2021. Ladegarantien "sikrer ladegaranti på Frederiksberg, så enhver borger maksimalt har 250 meter til nærmeste offentligt tilgængelige ladestander" jf. budgettet for 2021. Ladegarantien vil dermed opfylde de eksisterende målsætninger i elbilstrategien, hvorfor det foreslås at målsætningerne ensrettes, og at ladegarantien bliver en del af elbilstrategien.

### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det med ovenstående status, samt uddybende status af implementering af tiltag i bilaget viser, at Frederiksberg Kommune er godt på vej til at opfylde målsætningerne i elbilstrategien samt at der er behov for de foreslåede justeringer i målsætningerne som følge af nye politiske mål.

## **Økonomi**

Statusorienteringen indebærer i sig selv ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, KB

## **Historik**

### **Indstilling 10. maj 2021, pkt. 155:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at status på implementeringen af elbilstrategien tages til efterretning,

2. at målsætningen for kollektiv busdrift i 2030 drøftes og at det besluttes hvorvidt målsætningen fremrykkes til 2025.

Således vil målsætningen for kollektiv busdrift i 2025 være: "100 % af den kollektive bustrafik benytter el eller brint",

3. at målsætningen for biler på Frederiksberg i 2030 drøftes og at det besluttes hvorvidt målsætningen ændres fra "20 % af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in hybrid biler" til "40 % af de indregistrerede biler er elbiler eller plug-in

hybrid biler",

4.at målsætningen for ladeinfrastruktur i 2023 og 2030 fjernes, og erstattes af en målsætning i 2021. Eksisterende målsætninger: 2023 - "Der er maksimalt 500 m til en ladestander fra al etagebyggeri på Frederiksberg" og 2030 - "Der er maksimalt 250 m til en ladestander fra al etagebyggeri på Frederiksberg" erstattes af 2021-målsætning: "Enhver borger har maksimalt 250 m til nærmeste offentligt tilgængelige ladestander".

**Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 10. maj 2021, pkt. 155:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

**Bilag**

Status på temaer

Kort over ladestandere - april 2021

# Punkt 212: Renovering af kunstgræsbane 1 og 2 samt podebanerne på Jens Jessens Vej

04.00.00-P20-2-21

## Resume

I den samlede Vedligeholdelsesplan for kommunale ejendomme og idrætsanlæg, der blev vedtaget ifbm. Budgetaftalen 2021-2022, er der i 2022 afsat et rådighedsbeløb på 7,5 mio. kr. til renovering af kunstgræsbane 1 og 2 samt podebanerne på Jens Jessens Vej. Denne sag orienterer om opstart af dette projekt og delelementerne heri. Desuden gives der en kort status på behandlingen i EU vedr. mulige regulativer i forbindelse med kunstgræsbaner.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog sagen til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Kultur- og Fritidsudvalget, at forvaltningens orientering om opstart af projekt med renovering af kunstgræsbane 1 og 2 samt podebanerne på Jens Jessens Vej tages til efterretning.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at By- og Miljøudvalget tager sagen til orientering.

## Sagsfremstilling

I Budgetaftalen 2021-2022 indgår en samlet Vedligeholdelsesplan for kommunale ejendomme og idrætsanlæg med et hertil afsat budget på i alt 315,4 mio. kr. fordelt over årene 2021-2025. I de 315,4 mio. kr. indgår 7,5 mio. kr. til renovering af kunstgræsbane 1 og 2 samt podebanerne på Jens Jessens Vej - afsat som rådighedsbeløb i 2022.

Denne sag orienterer om opstart af dette projekt og delelementerne heri - herunder i forhold til anlægsløsning, tiltag i projektet ifbm. minimering af spredning af gummigranulat samt igangsætning af forsøgsordning med afprøvning af alternativt infill på podebanerne som del af projektet. Kort over kunstgræsbane 1 og 2 samt podebanerne på Jens Jessens Vej er vedlagt som bilag 1.

I tilknytning til sagen gives desuden et kort status på vurdering af alternative anlægsløsninger med kunstgræs og på behandlingen i EU vedr. mulige regulativer ifbm. kunstgræsbaner, jf. bilag 2.

For status på kommunens pilotforsøg med både inddæmning af gummigranulat og brug af alternativt tømiddel ifbm. vinterbrug af kunstgræsbaner henvises der til særskilt sag herom, der forelægges Kultur- og Fritidsudvalget samt By- og Miljøudvalget forinden nærværende sag.

### Renovering af kunstgræsbane 1 og 2 samt podebanerne på Jens Jessens Vej

Som det fremgår af Frederiksbergstrategien 2020, kommunens idræts- og bevægelsespolitik 2019-2022 samt nævnte Vedligeholdelsesplan for idrætsfaciliteter er helårligt fodbold en betydelig del af Frederiksbergs aktive fritids- og foreningsliv. Det er derfor vigtigt, at der er spilbare, holdbare og tidssvarende kunstgræsbaner til byens fodboldklubber og de stadig flere fodboldaktive på Frederiksberg. Kunstgræsbaner, der i dag anvendes intenst og i vid udstrækning maksimalt i forhold til belastningsgrænsen til både træning og kampe - hele året. Med et tilhørende behov for en løbende vedligeholdelse heraf.

Kunstgræsbane 1 og 2 samt podebanerne, der blev etableret i 2012, fremstår i dag yderst nedslidte og er flere steder deciderede farlige/ujævne at spille på, og som det fremgår af vedligeholdelsesplanen, kan banerne til nøds være funktionsdygtige frem til 2022, som oprindeligt var den forventede levetid (10 år).

Som følge af heraf er der i Budgetaftalen 2021-2022 afsat et rådighedsbeløb i 2022 på 7,5 mio. kr. til en tiltrængt 1:1 renovering af disse baner - i form af udskiftning af banernes nedslidte kunstgræstæpper til helt nye kunstgræstæpper. Renoveringen vil blive gennemført i sommeren 2022, hvor banerne ikke er i brug pga. sommerferie, og med henblik på at have de nyrenoverede baner klar til august 2022 (start på fodboldsæson 2022-2023).

### Anlægsløsning

Kunstgræsbane 1 og 2 samt podebanerne er af typen 3. generations kunstgræsbaner med infill af EPDM-gummi - ligesom de øvrige kunstgræsbaner på Jens Jessens Vej. Og den foreslåede anlægsløsning i renoveringen vil fortsat være af typen 3. generations kunstgræsbane med EPDM-gummi som infill med certificeringer efter de gældende og ønskede FIFA-godkendte standarder til motions- og elitefodbold.

En sådan anlægsløsning sikrer, at de nyrenoverede baner igen bliver sikkerhedsmæssigt forsvarlige, funktionelt spilbare og stødabsorberende at træne og spille kampe på - hele året og med den ønskede holdbarhed, som den massive helårige brug, der i dag er af banerne, forudsætter. Det gælder både i forhold til skolernes brug og fritidsbrugernes/fodboldklubbernes brug - i form af træning og kampe inden for både bredde/motionsfodbold og eliteniveau/divisionsfodbold (mænd og kvinder).

Det anslåede prisoverslag på 7,5 mio. kr. bygger på kommunens erfaringer fra 2016 med udskiftning af kunstgræstæpperne på bane 3, 6 og 9 på Jens Jessens Vej (se bilag 1) samt erfaringer fra sammenlignelige baneudskiftninger i 2019-2020 i øvrige kommuner.

For så vidt angår en kort status på forvaltningens vurdering af alternative anlægsløsninger til den ovenfor nævnte anlægsløsning, henvises der til sagens bilag 2.

I forhold til valgt anlægsløsning kan det desuden nævnes, at de høje krav, som Frederiksberg Kommune generelt sætter til bl.a. materialevalg, miljøhåndtering m.m. ifbm. anlæg og drift af kunstgræsbaner også vil blive sat ifbm. renoveringen af bane 1 og 2 samt podebanerne. Det drejer sig bl.a. om, at den valgte gummigranulat-type (EPDM) skal være fri for miljøskadelige stoffer med tilhørende dokumentation herfor i leverancen, og at de afmonterede/nedslidte kunstgræstæpper skal genanvendes på en miljøvenlig og bæredygtig måde (som det også var tilfældet ifbm. udskiftningen af kunstgræstæpperne på bane 3, 6 og 9 i 2016).

#### Tiltag i projektet ifbm. minimering af spredning af gummigranulat

Som del af renoveringsprojektet og i videst muligt omfang inden for budgettet på 7,5 mio. kr. tiltænkes gennemført en række tiltag mhp. en yderligere minimering af spredning af gummigranulat fra bane 1 og 2 samt podebanerne:

- Risteløsning (fortsat) ved ind- og udgangene til baneområdet med bane 1 og 2 samt podebanerne
- Etablering af flere børster i ristløsning og opsætning af bænke ved samme ind- og udgange mhp. skiftning mellem fodtøj før/efter træning/kampe
- Etablering - i videst muligt omfang - af pladeløsning på hegn og evt. deciderede betonkanter rundt om bane 1 og 2 samt podebanerne der, hvor der ikke er etableret afskærmning i dag

De enkelte tiltag er udkommere af de anbefalinger, som er fremkommet af pilotforsøg på banerne i 2020-2021, og vil skulle kvalificeres yderligere som del af renoveringsprojektet (særligt det sidstnævnte) - og koordineres i tæt sammenhæng med pilotforsøgets anbefalinger i øvrigt ifbm. banerne på Jens Jessens Vej.

Som led i disse tiltag skal det nævnes, at der i foråret 2022 etableres en gennemgående betonplint mellem boldbanerne og cykelstien langs banerne ned til Rådmand Steins Allé - som del af "Boldstien", der er 2. etape af motionsruten "Generationernes Bånd" i området.

Herved etableres der allerede en østlig afskærmning mellem banerne og cykelstien/omgivelser, som også vurderes vil have en positiv virkning i forhold til minimering af spredning af gummigranulat fra baneområdet. Foruden at virke som "bufferzone" mellem bane 2 og "Boldstien".

#### Forsøgsordning med alternativt infill på podebaner

Som del af projektet lægger forvaltningen og FIU op til, at der igangsættes en forsøgsordning med at prøve 1-2 stk. alternative infill på podebanernes nyanlagte 3. generations kunstgræstæpper (samme type som på bane 1 og 2). Der trænes ikke så intenst eller spilles kampe på disse små baner, som det gøres på de øvrige 11-mands kunstgræsbaner på Jens Jessens Vej, hvilket åbner for en mulighed for at gennemføre et sådan forsøg.

En sådan forsøgsordnings præcise indhold/proces skal kvalificeres som del af projektet - i tæt dialog med ekstern bygherrerådgiver, FIU og evt. udvalgte leverandører - herunder i forhold til type af alternativt infill (set i sammenhæng med anlægsløsningen), afprøvning og evaluering.

Forsøgsordningen på podebanerne er tiltænkt vare fra august/september 2022 og frem til juni 2023 - altså en fodboldsæson.

Forvaltningen vil i samråd med FIU og ekstern rådgiver herefter evaluere forsøgsordningen med efterfølgende faglig og erfaringsbaseret anbefaling til administrativ og politisk drøftelse. Også set i sammenhæng med en fremtidig drøftelse af og mulig stillingtagen til om, hvorvidt nogle af boldbanerne på Jens Jessens Vej på sigt vil kunne tilpasses/omdannes i

henhold til de eventuelle anbefalinger og som følge af en yderligere udvikling på området, jf. også bilag 2. Og igen med et på sigt fortsat fokus på at kunne pege på de miljø- og funktionsmæssigt bedst mulige anlægsløsninger.

Som led i forløbet med forsøgsordningen vil der også blive indhentet erfaringer mv. fra tilsvarende "alternative" forsøgsordninger i andre kommuner.

### Projektorganisering

Kommunen er bygherre på renoveringsprojektet med tilhørende projektorganisering på tværs af forvaltningen inkl. FGV, der er ansvarlig for drift og pleje af kunstgræsbanerne. FIU, der administrerer brugen af de berørte boldbaner og også har faglig indsigt i kunstgræsbaner, vil ligeledes indgå fast i projektets organisering. Ekstern bygherrerådgiver, der tilknyttes projektet i efteråret 2021, bliver ansvarlig for bl.a. udarbejdelse af byggeprogram, hovedprojekt og udbudsmateriale til entrepriseudbud 1. kvartal 2022 samt for kvalificering af nævnte forsøgsordning.

### Foreløbig tidsplan

Nedenfor er projektets foreløbige tidsplan/skitserede forløb. En mere detaljeret proces- og tidsplan vil blive udarbejdet i samarbejde med den eksterne bygherrerådgiver, når denne tilknyttes projektet i efteråret.

Opstart af projekt, tilknytning af intern bygherrerådgivning og projektorganisering	Juni - august 2021
Tilknytning ekstern bygherrerådgivning præcisering af projektets indhold, proces og tidsplan	September - oktober 2021
Byggeprogram, myndighedsbehandling og udbudsmateriale - udarbejdelse og godkendelse Kvalificering af forsøgsordning (indhold og proces)	Oktober 2021 - februar 2022
Entrepriseudbud, licitation og kontrahering	Marts - juni 2022
Anlægsfase (banerenovering og granulat-tiltag omkring baner) (sommerferien 2022)	Juni - august 2022
Ibrugtagning renoverede kunstgræsbane 1 og 2 (sæsonstart 2022-2023)	August 2022
Igangsætning forsøgsordning renoverede pødebaner - alternativt infill	August - september 2022
Evaluerings forsøgsordning og administrativ/politisk drøftelse	Juni - august 2023

## **Økonomi**

### Anlæg

Det afsatte beløb i den samlede Vedligeholdelsesplan for kommunale ejendomme og idrætsanlæg 2021-2025, vedtaget ifbm. Budgetaftalen 2021-2022, er i alt 315,4 mio. kr. - afsat under Bolig- og Ejendomsudvalget. Heri indgår 7,5 mio. kr., afsat som rådighedsbeløb i 2022, til renovering af kunstgræsbane 1 og 2 samt pødebanerne på Jens Jessens Vej.

Forvaltningen vil efter sommerferien 2021 forelægge en sag vedr. forslag til disponering af de rådighedsbeløb, der i vedligeholdelsesplanen er afsat til delprojekterne i 2022 - heriblandt de 7,5 mio. kr. til projektet på Jens Jessens Vej. Det kunne fx være som en samlet sag i regi af Bolig- og Ejendomsudvalget eller hvor, at de enkelte delprojekters budget overføres til de respektive fagudvalg - heriblandt de 7,5 mio. kr. til Kultur- og Fritidsudvalget.

### Drift

Der er tale om en renovering af eksisterende kunstgræsbaner og pødebaner, og set i sammenhæng med den skitserede anlægsløsning ifbm. renoveringen vurderer forvaltningen, at udgiften til drift og pleje af de nyrenoverede kunstgræsbaner 1 og 2 kan håndteres inden for eksisterende driftsbudget. Det tilsvarende vurderes ifbm. de 5 stk. nyrenoverede pødebaner, og det gælder både i perioden med den nævnte forsøgsordning og herefter.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej.

## **Behandling**

Kultur- og Fritidsudvalget samt By- og Miljøudvalget (til orientering).

## **Bilag**

Bilag 1 Oversigt kunstgræsbaner Jens Jessens Vej

Bilag 2 Alternative anlægsløsninger og EU-behandling

# Punkt 213: Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet

04.01.11-G01-13-18

## Resume

I forbindelse med beslutningen om Frederiksberg Kommunes Træpolitik i 2018 ønskede By- og Miljøudvalget, at der blev udarbejdet en lignende strategi for det grønne i kommunen. Forvaltningen har udarbejdet et udkast i form af Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet. Udkastet til strategien har været i høring hos Det Grønne Råd, hvis høringskommentarerer ligeledes præsenteres i sagen. Udvalget skal træffe beslutning om strategien og den videre proces kan godkendes.

## Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Flemming Brank, Nikolaj Bøgh, Brian Holm, Fasael Rehman og Balder Mørk Andersen) stemte for, at Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet godkendes.

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

Et andet mindretal i By- og Miljøudvalget (David Munis Zepernick) tog forbehold.

Thyge Enevoldsen ønskede sagen behandlet i kommunalbestyrelsen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet godkendes.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 10. maj 2021 sagen efter drøftelse. Udvalget blev bedt om at sende deres skriftlige bemærkninger til udkastet til strategien med deadline den 21. maj 2021. Forvaltningen har ikke modtaget nogen skriftelige bemærkninger.

### Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 22. marts 2021 sagen efter drøftelse. Udvalget blev bedt om at sende deres skriftlige bemærkninger til udkastet til strategien. Forvaltningen har alene modtaget bemærkninger fra udvalgsmedlem Nikolaj Bøgh. Bemærkningerne er indarbejdet i et nyt revideret udkast til strategien. En version af strategien med track changes, hvor tilføjelsen fremgår er vedlagt som bilag 5, og det nye reviderede udkast af strategien er vedlagt som bilag 6.

### Tidligere sagsfremstilling

Udvalget udsatte på mødet den 11. januar 2021 sagen idet udvalget havde en række ændringsforslag og bemærkninger, som kom frem på mødet, ligesom Balder Mørk og Thyge Enevoldsen har eftersendt en række supplerende bemærkninger.

Forvaltningen har søgt at indarbejde samtlige forslag. På den baggrund vedlægges et eksemplar, hvor justeringerne fremgår. Herudover vedlægges et revideret udkast af strategien.

I forbindelse med beslutningen om Frederiksberg Kommunes Træpolitik i 2018 ønskede By- og Miljøudvalget, at der blev udarbejdet en lignende strategi for det grønne i kommunen. Med bred forankring har forvaltningen således udarbejdet et udkast til Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet, som er vedhæftet som bilag 1. Strategien har fået lignende layout og format som kommunens Træpolitik, og den er også bygget op om de samme fire hovedafsnit:

1. Formål med strategien
2. Principper for arbejdet med det grønne, bynatur og biodiversitet
3. Opmærksomhedspunkter og dilemmaer
4. Andre politikker, strategier og planer, hvor det grønne, bynatur og biodiversitet også behandles.

Strategiens opgave er at sammenfatte formål samt anviser principper og retningslinjer for det konkrete arbejde med bynatur og biodiversitet på tværs af kommunens planer, politikker og puljeprojekter, ligesom strategien skal understøtte og videreudvikle kommunens grønne profil. Bynatur og biodiversitet skal prioriteres, og intet er for småt eller uvæsentligt. Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet skal derfor sikre, at alle kvadratmeter udnyttes bedst muligt og sætte rammen for implementering af visionerne for det grønne. Det er samtidig ambitionen med strategien, at bynatur, biodiversitet og det grønne Frederiksberg skal bidrage til at opfylde følgende formål:

- Bevare og udvikle Frederiksbergs særlige grønne identitet med fokus på bynatur
- Bidrage til et levedygtigt miljø for insekt- og dyrearter og derigennem øge biodiversiteten

- Bidrage til en forbedring af lokalt og globalt miljø gennem reduktion af CO2 og varmeøffekt
- Bidrage til en æstetisk oplevelse
- Øge borgernes sundhed gennem grønne tilbud til motion og leg, ro og fordybelse samt socialt samvær
- Bidrage og inspirere til en bæredygtig lokal produktion af fødevarer
- Inspirere og stimulere til grønne initiativer hos den enkelte borger, i skolen, foreninger med videre

Desuden er der i strategien udpeget syv arbejdsprincipper, som kort skitseres. Det drejer sig om:

- Hver kvadratmeter tæller
- Biodiversiteten skal øges
- Minimumskrav til biofaktoren
- Bynatur og det grønne skal implementeres i ethvert nyt projekt, uanset størrelse
- Bynaturen skal bidrage til at gøre Frederiksberg til klimaby
- Frederiksberg er gift- og pesticidfri kommune
- Frivillighed og samskabelse

Forinden den politiske fremlæggelse har strategien været i høring hos Det Grønne Råd, hvis høringskommentarer kan læses i bilag 2. Som det fremgår af høringsnotatet er Det Grønne Råd overvejende positive over for udkastet. Der har været ønske om at få indskrevet, at bevaringsværdige bygninger beskyttes i forhold til begrønning af tage og facader, og at sådanne tiltag altid skal godkendes af kommunen, hvilket er blevet tilføjet i strategien. Desuden har der været ønske om, at der i forbindelse med i strategien udarbejdes en handlingsplan. Dette er forvaltningen enig i, og det arbejde igangsættes blandt andet med ekspertinddragelse som led i udmøntningen af Puljen til bynatur og biodiversitet, der blev afsat i forbindelse med Budget 2021-2022. Der forelægges en separat sag for udvalget om dette. Handleplanen skal være med til at definere, hvilke indsatser, der konkret kan igangsættes for at øge biodiversiteten i projekter fremadrettet. Herudover giver de øvrige bemærkninger ikke anledning til ændringer i strategiudkastet.

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

Det er forvaltningens vurdering, at Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet sammen med en opfølgende indsatshandleplan vil kunne agere løftestang for kommunens høje ambitioner om at øge bynaturen og biodiversiteten på Frederiksberg.

## **Økonomi**

Sagen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, k

## **Historik**

### **Indstilling 11. januar 2021, pkt. 3:**

By-, Kultur- og Miljørådet indstiller, at Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet godkendes.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 11. januar 2021, pkt. 3:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

### **Indstilling 22. marts 2021, pkt. 91:**

By-, Kultur- og Miljørådet indstiller, at Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet godkendes.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 22. marts 2021, pkt. 91:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

### **Indstilling 10. maj 2021, pkt. 164:**

By-, Kultur- og Miljørådet indstiller, at Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet godkendes.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 10. maj 2021, pkt. 164:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## **Bilag**

Bilag 1. Udkast til Frederiksberg Kommunes strategi for bynatur og biodiversitet

Bilag 2. Høringsnotat

bilag 3 - Strategi for bynatur og biodiversitet med track changes

bilag 4 - Strategi for bynatur og biodiversitet revideret udkast

bilag 5 - Strategi for bynatur og biodiversitet version 3 med track changes

Bilag 6 - Strategi for bynatur og biodiversitet version 3 revideret udkast

# Punkt 214: Frydendalsvej 3- fra garage til erhverv

02.34.02-P19-197-21

## Resume

Ejeren af stuelejligheden i villaen på Frydendalsvej 3 ønsker at konvertere den bagvedliggende garagebygning til brug for liberalt erhverv. Konverteringen kræver dispensation fra Lokalplan nr. 99 for et område ved Jacobys Allé, Frydendalsvej, Asgårdsvej og Kochsvej, og sagen forelægges derfor til udvalgets stillingtagen.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt der meddeles dispensation fra lokalplan nr. 99, 3.1 og 3.2, til at den eksisterende garagebygning kan konverteres til liberalt erhverv på betingelse af, at erhvervets tilknytning til boligen sikres
2. hvorvidt der meddeles dispensation fra Lokalplan nr. 99, 4.6 om én parkeringsplads pr. 50 m<sup>2</sup> bruttoetageareal til erhverv mod indbetaling til parkeringsfond

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget fik den 15. juni 2020 fået forelagt en ansøgning om at konvertere garagen på Frydendalsvej 3 til liberalt erhverv. Udvalget gav afslag på ansøgningen. Der er nu sendt en fornyet ansøgning, hvor det nu er ejeren af stuelejligheden i villaen, der søger om at benytte denne til kontor/administration i tilknytning til boligen i stueetagen. Tidligere blev der ansøgt om en dispensation til en selvstændig ejer af garagebygningen, der ikke bor i villaen.

Frydendalsvej 3 var i mange år en villa indeholdende en bolig for samme ejer med tilhørende erhvervsvirksomhed. I gården ligger en gammel garagebygning med tidligere chaufførbolig over. Ejendommen blev for ca. 4 år siden solgt og ejendommen ombygget til tre boliger. By-, Kultur- og Miljøområdet blev på det tidspunkt spurgt om muligheden for at etablere en bolig yderligere i garagebygningen, hvilket ikke kunne lade sig gøre på grund af manglende opholds- og parkeringsmulighed.

De tre boliger i villaen og garagebygningen blev solgt som fire separate ejerlejligheder. Ejeren af garagebygningen har flere gange spurgt forvaltningen om mulighederne for at udnytte garagebygningen. Senest blev By- og Miljøudvalget forelagt ansøgningen (15. juni 2020), hvor der blev givet afslag til at konvertere garagebygningen til liberalt erhverv.

I den nye ansøgning fra ejeren af stuelejligheden i villaen begrundes ansøgningen med, at der er direkte adgang fra stuelejlighedens adgangsdør til garagebygningen. På denne måde vil bolig og kontor/administration være tæt tilknyttet hinanden. Ejer er villig til at acceptere, at en tilladelse til konvertering betinges af, at der tinglyses en servitut med henblik på at sikre ejermæssig tilknytning mellem stuelejligheden og garagebygningen.

Konvertering af garagebygning til liberalt erhverv vil kræve byggetilladelse. Det vides ikke, om der kan opnås fuldmagt fra ejerforeningen til denne ansøgning, idet ansøger ønsker at vente med indhentning af fuldmagt til dispensationsansøgningen har været forelagt By- og Miljøudvalget. Der er dog indkommet forhåndsindsigelse på vegne af ejere på 1. og 2. sal.

Den tidligere dispensationsansøgning (juni 2020) har været sendt i naboorientering i hele området, som Lokalplan nr. 99 omfatter. Der indkom seks høringssvar. Både ejere af 1. og 2. sals lejlighed i villaen kom med forhåndsindsigelser til den tidligere ansøgning.

### Lovgivningen

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 99, hvor der i afsnit 3.1 står: "*Området må med nedenstående undtagelser kun anvendes til boligformål i form af helårsbeboelse.*" og Afsnit 3.2, hvor der står: "*Garager og andre udhuse må kun benyttes til fælles formål for bygningens beboere, parkering, pulterrum og lignende samt til mm, som er nødvendige for selve bygningens funktion.*"

En dispensation til ovennævnte bestemmelser vil kunne meddeles på baggrund af kompetencenormen i afsnit 3.3 om, at "*Uanset bestemmelsen i afsnit 3.1 kan der i ejendommene langs Frydendalsvej, Jacobys Allé og Kochsvej efter kommunalbestyrelsens nærmere godkende indrettes liberale erhverv såsom kontor, advokat, arkitekt, ingeniør, læge, klinikker o. lign. samt kunstnerisk udøvelse under forudsætning af, at der opretholdes en bolig i ejendommen på mindst 120 m<sup>2</sup> for virksomhedens ejer.*"

I afsnit 4.6 står blandt andet: "*Der skal til ... udlægges ... og én parkeringsplads pr. 50 m2 bruttoetageareal til erhverv.*"

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

By-, Kultur- og Miljørådet vurderer, at garagebygningen naturligt hører til villaen og bør tilhøre en bolig som tidligere. Samtidig må det nævnes, at hvis garagebygningen ikke benyttes, vil dette fine eksempel på datidens garagebygninger til villaer risikere at forfalde. Villaen er bevaringsværdig og beskyttet gennem den bevarende lokalplan nr. 99, mens garagebygningen kan nedrives uden videre.

Forvaltningen vurderer, at afsnit 3.3 i lokalplanen om forudsætning for dispensation ved at opretholde bolig for virksomhedens ejer/adkomsthaver, kan sikres ved tinglysning af en servitut om ejer/adkomstmæssig tilknytning. På den måde sikres det, at garagebygningen efter en eventuel konvertering til erhverv ikke videresælges til en ny ejer uden bolig i villaen. Denne tilknytning kunne tale for en dispensation, så garagebygningen benyttes og ikke forfalder.

Forvaltningen vurderer, at det ikke vil være nødvendigt med en fornyet naboorientering i lokalplanområdet. Samtidig vurderes, at en eventuel planmæssig dispensation til at konvertere garagebygningen til erhverv vil have lille præcedensvirkning, idet det er begrænset, hvad der findes af sammenlignelige forhold i lokalplanområdet. Konvertering af garagebygningen til liberalt erhverv vurderes ikke at have større konsekvenser for trafikken og parkeringen på Frydendalsvej.

### **Økonomi**

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

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Bilag**

20210516\_Frydendalsvej 3\_Ansøgning om anvendelsesændring

Tidligere dagsordenspunkt

Indsigelse overfor ansøgning om at omdanne baghus til liberalt erhverv på Frydendalsvej 3, 1809

# **Punkt 215: Forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmændene Lone Loklindt og Thyge Enevoldsen om altid at sende byudviklingsprojekter i høring**

01.00.05-G01-1-21

## **Resume**

Kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmændene Lone Loklindt og Thyge Enevoldsen har stillet forslag om, at byudviklingsprojekter på Frederiksberg altid skal sendes i høring hos borgerne samt hos relevante aktører som myndigheder, interesseorganisationer og kommunens egne råd og nævn. Forvaltningen anbefaler, at der tages individuelt stilling fra projekt til projekt på anlægsprojekter, der skaber byudvikling, som tilfældet er i dag, og at byudviklingsprojekter på planområdet følger den normale ramme for høringer.

## **Beslutning**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## **Indstilling**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, at forslaget om at byudviklingsprojekter på Frederiksberg altid skal sendes i høring hos borgerne samt hos relevante aktører som myndigheder, interesseorganisationer og kommunens egne råd og nævn, ikke tiltrædes, idet høringer på planområdet forsat følger den normale ramme og der i anlægsprojekter, som skaber byudvikling, forsat tages stilling fra projekt til projekt.

## **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen oversendte den 22. februar 2021 følgende forslag fra kommunalbestyrelsesmedlem Gunvor Wibroe og rådmændene Lone Loklindt og Thyge Enevoldsen om altid at sende byudviklingsprojekter i høring.

"Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Enhedslisten foreslår, at byudviklingsprojekter på Frederiksberg altid sendes i høring hos borgerne samt hos relevante aktører som myndigheder, interesseorganisationer og kommunens egne råd og nævn.

### *Begrundelse:*

I sagen om anlægget på Frederiksberg Bakke afviste et flertal i kommunalbestyrelsen at sende det store projekt i borgerhøring samt høring hos politi, Cyklistforbundet, FBLF samt Ældre- og Handicaprådet. Også selvom man tidligere har sendt mindre sager ud i høring. Det er vigtigt, at vi har en fast og sammenhængende tilgang i forbindelse med at sende byudviklingsprojekter i høring. Og projekter på en vis størrelse som f.eks. anlægget på Frederiksberg Bakke bør altid sendes i høring. For at sikre en åben, gennemsigtig og borgerinddragende proces foreslår Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Enhedslisten, at myndigheder, relevante interesseorganisationer og ikke mindst byens borgere altid inddrages og høres, når der træffes større beslutninger om at udvikle kommunen. Det er nu engang borgerne, som skal have gavn og glæde af byudviklingen efterfølgende. Formålet med kommunens Ældreråd og Handicapråd er da også, at de to råd skal høres om alle forslag/sager, "der vedrører de ældre" samt "har betydning for mennesker med handicap." Det gælder også byudviklingsprojekter, som har stor indvirkning på hverdagen for vores ældre og vores borgere med handicap. Derfor foreslår Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Enhedslisten, at alle større projekter og projekter med stor interesse for offentligheden altid sendes i høring hos borgerne samt hos relevante aktører som myndigheder, interesseorganisationer og kommunens egne råd og nævn."

### *Bemærkninger til forslaget*

På planområdet er der helt klare regler for, hvornår man går i forudgående høring, og derudover kommer alle lokalplanforslag i høring. Derudover kan der være andre byudviklingsprojekter, hvor borgerne inddrages, og hvor inddragelsen f.eks. er tænkt med i planerne.

Besluttede anlægsprojekter, som skaber en byudvikling, varierer typisk i størrelse, kompleksitet og varighed samt i forhold til, hvem der er direkte berørt eller interessenter. Der er derfor forvaltningens anbefaling, at der ikke træffes beslutning om altid at gennemføre høring af byudviklingsprojekter hos faste høringsparter, men at der konkret i hvert tilfælde tages stilling til eventuel høring og høringsparter, som det i øvrigt er tilfældet i dag.

Hvis et konkret projekt har "konkret og individuel" effekt for nogle borgere, vil disse som udgangspunkt altid skulle inddrages som formelle høringsparter. Høringer herudover kan drøftes og aftales i forbindelse med den politiske behandling af projektforslaget, og spørgsmålet om høring kan evt. indgå som et obligatorisk punkt i beskrivelse af sagerne.

### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Forvaltningen vurderer, at der allerede er formelle rammer for høringer på planområdet, som forsat bør følges. Herudover vurderer forvaltningen, at der for anlægsprojekter, som skaber en større byudvikling, bør tages stilling fra sag til sag på grund af projekterne størrelse, kompleksitet og varighed, men at det evt. kan indgå som et fast punkt i beskrivelse af sagerne, hvorvidt der skal ske borgerinddragelse.

### **Økonomi**

Nej

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget, m, k

# Punkt 216: 2. forventede regnskab 2021

00.30.14-S00-4-21

## Resume

Sagen indeholder forvaltningens anden samlede prognose for regnskabsresultatet 2021. 2. forventede regnskab er en opdateret status på overholdelse af budgettet i 2021, som bygger på forventninger samt faktisk forbrug i årets første fire måneder. Derudover indeholder 2. forventede regnskab også en opgørelse af omfanget af Corona-relaterede udgifter baseret på årets første fire måneder.

## Indstilling

Direktionen indstiller,

1. at 2. forventede regnskab 2021 tages til efterretning
2. at følgende tillægsbevillinger meddeles under driften:
  1. merudgifter på driften vedr. det specialiserede børneområde i 2021 på 3,5 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på efterværnspuljen, jf. bilag 8
  2. merudgifter på driften vedr. korrektion af demografi på undervisningsudvalget i 2021 på 6,8 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på puljen til uforudsete udgifter, jf. bilag 5
  3. merudgifter på driften i 2021 på 4,3 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på puljen til uforudsete udgifter jf. bilag 3-12,
  4. udgiftsneutrale omplaceringer imellem udvalg i 2021, jf. bilag 3-12.
  5. udgiftsneutrale omplaceringer mellem årene 2021-2024, 3,1 mio. kr. netto flyttes fra 2021 med modpost på 3,0 mio. kr. i 2022, -1,0 mio. kr. i 2023 og 1,1 mio. kr. i 2024, jf. bilag 3-12
  6. merudgifter på driften vedr. undervisningsudvalget 2021 på 2,9 mio. kr. med modpost på kassen finansieret af bloktilskudsmidler, jf. bilag 5
  7. merudgifter på driften vedr. overførselsudgifter på 0,4 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på kassen, jf. bilag 3-12
3. at følgende tillægsbevillinger meddeles under anlæg:
  1. nettomindreudgifter inden for anlægsrammen på 26,1 mio. kr. i 2021, med modpost på den negative anlægspulje. Heraf overføres merudgifter som følge af forskydninger for 25,9 mio. kr. i 2022 i budgetforslag 2022 jf. bilag 13 og 14. Mindreudgifter på 1,0 mio. kr. årligt tillægsbevilges i perioden 2023-2025 i oplæg til budget 2022 med modpost på kassen.
  2. mindreindtægter for 0,5 mio. kr. i 2021 med modpost på kassen. Herudover indarbejdes mindreindtægter for 0,5 mio. kr. i 2022, 1,2 mio. kr. i 2023, 0,5 mio. kr. i 2024 og 0,5 mio. kr. i 2025 – alle med modpost på kassen
  3. Mindreudgifter på 27,2 mio. kr. på det brugerfinansierede område i 2021 med modpost på lånoptagelse. Herudover indarbejdes merudgifter som følge af forskydninger for 27,2 mio. kr. i 2022 i budgetforslag 2022 jf. indstilling 5. b. og bilag 13 og 14
4. at følgende tillægsbevillinger meddeles under finansielle poster med modpost på kassen:
  1. nettomerindtægter under kommunes indtægtsside på 0,9 mio.kr. i 2021, jf. bilag 15.
  2. nettomindreudgifter for 0,3 mio. kr. i 2021 vedr. afdrag på lån, jf. bilag 15
  3. nettomindreindtægter for 27,2 mio. kr. i 2021 under lånoptagelse som følge af mindreudgifter uden for anlægsrammen. Herudover indarbejdes merindtægter fra lånoptagelse som følge af forskydning af udgifter på det brugerfinansierede område i 2022 for 27,2 mio. kr., jf. indstilling 4. c. og bilag 15
5. at følgende tillægsbevillinger meddeles under det brugerfinansierede område:
  1. nettomindreudgifter for 0,4 mio. kr. i 2021 tillægsbevilges med modpost på kassen, jf. bilag 10, idet de indregnes i fastlæggelse af taksterne på sigt

Direktionen indstiller, at fagudvalgene tager orienteringen vedrørende 2. forventede regnskab 2021 til efterretning.

## Sagsfremstilling

## Sammenfatning

### Service

I forvaltningens anden samlede prognose for 2021 forventes kommunens ordinære driftsudgifter (det vil sige inden Corona-relaterede merudgifter medregnes) samlet set at kunne håndteres inden for de reserver, der er afsat i budgettet. Forventningen dækker over modsatrettede bevægelser. Servicedriften viser merforbrug på i alt 29,8 mio. kr. efter tillægsbevillinger. Den primære udfordring ses på de specialiserede områder (både børn, specialundervisning og voksne), hvor der forventes merforbrug på ca. 32,5 mio. kr.

Dette er en forværring fra 1. forventede regnskab på 10,2 mio. kr.

Budget 2021 indeholder imidlertid en efterværnspulje på 9,6 mio. kr. til at imødegå opdrift i udgifterne til netop de specialiserede områder, samt en pulje til uforudsete udgifter (inkl. demografimidler) på 45,4 mio. kr., hvilket samlet efterlader reserver på i alt 55,0 mio. kr. 2. forventede regnskab viser således, at hvis der ses bort fra de Corona-relaterede udgifter vil budgettet for serviceudgifter kunne overholdes, og der vil samtidig være udisponerede midler på 21,7 mio. kr.

Imidlertid har kommunen også i 2021 betydelige ekstraordinære Corona-udgifter, der udgør en fortsat væsentlig budgetrisiko. I alt har forvaltningen opgjort forventningen til Corona-relaterede serviceudgifter i årets første 6 måneder til 39,1 mio. kr. Hertil kommer, at enkelte Corona-udgiftsposter må forventes at fortsætte indtil hele befolkningen er vaccineret og diverse statslige Coronakrav er bortfaldet. I alt forventer forvaltningen Corona-relaterede serviceudgifter i 2021 for mellem 40 og 50 mio. kr.

Det er på nuværende tidspunkt uvist, hvor stor en del af disse ekstraordinære udgifter, der vil blive kompenseret af staten. Finansministeren har senest forud for forhandlingerne om kommunernes økonomi for 2022 tilkendegivet, at kommunerne vil blive kompenseret for deres udgifter til Corona og har udtalt at "ekstraordinære udgifter man har til covid 19, dem dækker staten, så man ikke skal ud i sparerunder." Erfaringerne fra 2020 viser dog, at dette ikke nødvendigvis betyder, at Frederiksberg vil blive fuldt kompenseret. I 2020 fik Frederiksberg således alene kompensation for 24,1 mio. kr. ud af samlede Corona-udgifter på 82,2 mio. kr. De foreløbige meldinger fra de verserende forhandlinger mellem KL og regeringen indikerer, at det også i 2021 højst bliver en delmængde af Frederiksberg Kommunes Corona-udgifter, som vil blive kompenseret af staten.

På den baggrund foreslås det, at de p.t. udisponerede midler på 21,7 mio. kr. indtil videre reserveres til at imødegå de forventede Corona-merudgifter. Det forventes, at kompensationen til kommunerne vil blive meldt ud samtidig med økonomiaftalen imellem KL og regeringen. Hvis det efter økonomiaftalen skulle vise sig, at kompensationen fra staten sammen med kommunens reserve på 21,7 mio. kr. ikke er tilstrækkelig til at sikre budgetoverholdelse, vil forvaltningen frem imod 3. forventede regnskab iværksætte tiltag, der understøtter, at budgettet overholdes.

I 1. forventede regnskab blev det besluttet at tilbageholde decentral opsparing og udskudte politiske projekter fra 2020 for i alt 18,6 mio. kr. i lyset af netop udsigten til ekstraordinære Corona-udgifter. Forvaltningen blev samtidig til 2. forventede regnskab bedt om en fornyet stillingtagen til, om der var grundlag for udmøntning af de tilbageholdte overførsler. I lyset af den fortsatte betydelige usikkerhed om de Corona-relaterede udgifter, herunder i hvilket omfang disse finansieres af staten, vurderer forvaltningen, at der fortsat ikke er grundlag for at frigive de tilbageholdte overførsler.

### Overførsler

Under overførselsudgifter forventes der på nuværende tidspunkt samlet set mindreudgifter for 0,8 mio. kr. Mindreudgifterne dækker over stigende udgifter til overførsler som følge af nedlukningen i årets første måneder. Merudgifterne forventes på nuværende tidspunkt at kunne håndteres inden for de reserver, der i budgettet er afsat til imødegå Coronas effekter på arbejdsmarkedet. Varigheden af hjælpepakker samt den igangværende genåbning skaber usikkerhed omkring ledighedsudviklingen, og billedet kan derfor ændre sig over de kommende måneder.

### Anlæg

Under *anlæg* inden for anlægsrammen forventes der balance, og der er planmæssig fremdrift. Anlægsrammen udgør i alt 341,6 mio. kr. i 2021. Da der erfaringsmæssigt vil være forskydninger på en række af kommunens anlægsprojekter i løbet af året, er der inden 2. forventede regnskab anlægsprojekter i lang for 87,3 mio. kr. mere i 2021, end hvad anlægsrammen kan rumme, dvs. i alt 428,8 mio. kr. Meraktiviteten for 87,3 mio. kr. bliver løbende udmøntet i takt med at konkrete projekter, i mere eller mindre grad bliver forskudt i løbet af 2021. Med 2. forventede regnskab er der indmeldt 34,7 mio. kr. i forskudte projekter, hvilket betegnes som planmæssigt på dette tidspunkt af året. Der udestår derfor efter 2. forventede regnskab forskydninger for 52,5 mio. kr.

## 1. Serviceudgifter

### 1.1 Serviceudgifter - status

Indmeldingerne til 2. forventede regnskab viser, at den samlede udfordring på driften eksklusiv Corona er steget marginalt siden 1. forventede regnskab. I 2. forventede regnskab er der indmeldt forventede afvigelser for 37,6 mio. kr. mod 35,7 mio. kr. i 1. forventede regnskab, hvilket samlet er en forværring på 1,9 mio. kr. Det er fortsat de specialiserede områder, der driver merudgifterne.

I 1. forventede regnskab var forventningerne til Corona usikre, og der blev skønnet et merudgiftsspænd på 25-45 mio. kr., som forventning til hele året. Nu kendes det faktiske forbrug for årets første fire måneder, og på den baggrund estimeres årets udgifter at komme til at ligge i et spænd på 39-48 mio. kr.

Samlet set er forventningerne til serviceudgifterne inklusiv de Corona-relaterede udgifter forværret fra 1. forventede regnskab til 2. forventede regnskab i 2021.

#### 1.1.1 Serviceudgifter – indmeldinger og efterværnspulje

2. forventede regnskab viser samlede merudgifter for 37,6 mio. kr. på serviceudgifter før tillægsbevillinger, når der ses bort fra de Corona-relaterede udgifter, og 29,8 mio. kr. efter tillægsbevillinger, jf. tabel 1.

Tabel 1 Serviceudgifter eksklusiv Corona-relaterede udgifter

Udvalg (mio. kr.)	Korr. budget 2021	Udgifts-neutrale tillægs-bevillinger	Afvielser 2. FR (uden Corona)	Ansøgte tillægs-bevillinger	Afvigelse efter tillægs-bevillinger
Magistraten	820,7	3,9	14,0	3,3	11,7
<i>- Pulje til konvertering af overførsler til service</i>			-8,0		-8,0
Bolig- og Ejendomsudvalget	105,8	4,8	2,5	0,4	2,1
Undervisningsudvalget	804,9	2,5	2,1	0,0	2,1
Ældre- og Omsorgsudvalget	932,7	4,5	-3,3	0,4	-3,7
Kultur- og Fritidsudvalget	187,4	-4,5	2,3	0,0	2,3
Børneudvalget	701,3	-1,8	10,9	3,5	7,4
Socialudvalget	469,6	-1,1	15,9	0,2	15,7
By- og Miljøudvalget	107,9	-9,2	1,3	0,0	1,3
Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget	19,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Sundheds- og Forebyggelsesudvalget	86,8	0,8	-0,1	0,0	-0,1
<b>I alt</b>	<b>4.236,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>37,6</b>	<b>7,8</b>	<b>29,8</b>
<i>Efterværnspulje</i>			-9,6	-3,5	-6,1
<i>Demografi (korrektio UU)</i>			6,8	6,8	0,0
<i>Modpost overførselsudgifter, andet år og bloktilskud</i>		0,1			

Den samlede afvigelse på 29,8 mio. kr. dækker over mer- og mindreudgifter på de forskellige udvalg. Den væsentligste udfordring er udgifterne til de specialiserede områder. Udgifterne til det specialiserede børneområde, specialundervisning og det specialiserede voksenområde er fortsat med at stige, og afvigelsen er steget fra 22,3 mio. kr. i 1. forventede regnskab til 32,5 mio. kr. i 2. forventede regnskab. På det specialiserede børneområde (børneudvalget) er det særligt merudgifter til køb af anbringelser og til sikrede døgninstitutioner i form af dyrere anbringelser. På det specialiserede voksenområde (socialudvalget) ligger udfordringen især på køb af støtte i eget hjem. Endelig er der fortsat udgiftsudfordringer på specialundervisningen (undervisningsudvalget). På både børneudvalget og socialudvalget er der igangsat handleplaner, som skal medvirke til, at udgifterne ikke stiger yderligere.

Den stigende økonomiske udfordring på de specialiserede områder er ikke en ny problemstilling på Frederiksberg eller i resten af landet. I budget 2021 blev de specialiserede område tilført et betydeligt budgetmæssigt løft, og der blev samtidig afsat ekstra midler på puljer, som skulle imødegå evt. nye udfordringer på områderne i løbet af året. Der blev således afsat en efterværnspulje på 9,6 mio. kr. samt reserveret serviceramme for 8,0 mio. kr., der kan udmøntes, såfremt merudgifterne samtidig øger refusionsindtægterne fra særligt dyre enkeltsager under overførselsudgifter. Puljerne kan dække en del af merudgiftsudfordringerne på de specialiserede områder, men ikke de fulde forventede merudgifter.

På det specialiserede børneområde forventes således merudgifter for 14,7 mio. kr. i 2021. Udgifterne er fortsat med at stige siden 1. forventede regnskab, og skyldes et yderligere pres på behovet for at iværksætte meget omfattende og dyre foranstaltninger for enkelte borgere, både inden for forebyggelses- og anbringelsesområdet. Der er samtidig sket en stigning i antallet af anbragte børn og unge.

På specialundervisningen forventes der samlet merudgifter på 2,6 mio. kr. hvilket ligeledes er en forværring i forhold til 1. forventede regnskab. Den primære årsag til stigningen er et øget køb af pladser kombineret med et fald i salg af egne pladser.

På det specialiserede voksenområde forventes merudgifter for 15,2 mio. kr. Stigningen i forhold til 1. forventede regnskab er en række nye bevillinger på aktivitets- og samværstilbud, et nyt køb af en botilbudsplads, øgede udgifter til samt køb af kontakt- og ledsageordninger.

Ud over de specialiserede områder under børneudvalget, socialudvalget og undervisningsudvalget er der også afvigelser på andre udvalg.

Magistraten udviser forventede merudgifter for 10,3 mio. kr., der dækker over flere forskellige udfordringer, hvoraf flere er tværgående. Det drejer sig bl.a. om øgede udgifter til arbejdsskader samt større administrationsbidrag til Udbetaling Danmark. Kultur- og fritidsudvalget udviser merudgifter for 2,7 mio. kr., som kan henføres til driftsudfordringer på KU.BE og Frederiksberg badene. På bolig- og ejendomsudvalget er der forventede merudgifter for 2,1 mio. kr., som bl.a. skyldes mindreindtægter på kommunale udlejningsejendomme og merudgifter til forbrugsudgifter. Ældre- og omsorgsudvalget udviser forventede mindreudgifter for 3,3 mio. kr., som primært kan henføres til mindreudgifter til køb af plejeboligpladser. By- og miljøudvalget udviser merudgifter for i alt 1,3 mio. kr., som væsentligst skyldes øgede udgifter til forbrugsudgifter på de kommunale ejendomme. De øvrige udvalg udviser forventet balance eller kun mindre afvigelser.

### *1.1.2 Demografi*

I 1. forventede regnskab 2021 blev der indarbejdet demografireguleringer på børneudvalget, undervisningsudvalget og ældre- og omsorgsudvalget. På undervisningsudvalget blev der indarbejdet en forventning på 7,2 mio. kr. i mindreudgifter på undervisningsudvalgets område. Beregningerne er efterfølgende kvalitetssikret og bliver med 2. forventede regnskab korrigeret til et korrekt niveau på mindreudgifter på 0,4 mio. kr. Ændringen tillægsbevilges undervisningsudvalget med 2. forventede regnskab.

Der ses en øget søgning til privatskoler, samt til kommunens egne skoler. Modsat forventes der mindreudgifter til fritidstilbuddene (SFO og Klub).

### *1.2 Reserver*

Som nævnt ovenfor blev der ved budgetvedtagelsen afsat en efterværnspulje, som skulle afhjælpe eventuelle udfordringer på de specialiserede områder. Oprindeligt udgjorde efterværnspuljen 9,6 mio. kr., men det er besluttet at bevilge 3,5 mio. kr. til det specialiserede børneområde, og herefter udgør puljen 6,1 mio. kr.

Herudover er puljen til uforudsete udgifter, som ved budgetvedtagelsen var 40,0 mio. kr., men allerede inden 1. forventede regnskab var der disponeret 1,4 mio. kr. Udgangspunktet for puljen i 1. forventede regnskab var derfor 38,6

mio. kr. Med disponeringerne i 1. forventede regnskab og de forventede disponeringer i 2. forventede regnskab udgør puljen 45,4 mio. kr., jf. tabel 2.

Tabel 2 Puljen til uforudsete udgifter

	<b>mio. kr.</b>
Udgangspunkt 1. forventede regnskab	38,6
Tillægsbevilgede driftsoverførsler fra 2020 til 2022 i FR.	-10,6
Andre tillægsbevillinger i 1. forventede regnskab	2,0
Demografi 1. forventede regnskab	26,5
Demografi 2. forventede regnskab (korrektion undervisningsudvalget)	-6,8
Tillægsbevillinger i 2. forventede regnskab*	-4,3
<b>I alt</b>	<b>45,4</b>

\* De 3,5 mio. kr. der er angivet som tillægsbevilling under børneudvalget i tabel 1 tillægsbevilges fra efterværnspuljen

Tilsammen udgør puljen til uforudsete udgifter og efterværnspuljen altså 51,5 mio. kr.

Med forventede afvigelser på 29,8 mio. kr. efter tillægsbevillinger vil de samlede reserver på 55,0 mio. kr. kunne dække, udfordringerne og der vil være en rest på 21,7 mio. kr.

### 1.3 Corona-relaterede udgifter

De ekstraordinære Corona-relaterede udgifter har også stor indflydelse på Frederiksberg Kommunes drift og forventede regnskabsresultat i 2021. Samtidig knytter der sig fortsat betydelig usikkerhed til, hvordan Corona-situationen udvikler sig, særlig i forhold til hvor længe og hvilket omfang skærpede krav til afstand, rengøring og test vil gælde.

I 1. forventede regnskab 2021 var forventningen, at Corona-relaterede udgifter ville udgøre i størrelsesordenen 25-45 mio. kr., men det var et skøn, og der var stor usikkerhed om forventningerne.

Nu kendes de faktiske udgifter for perioden januar til april 2021 og med baggrund i disse, er der på udvalgsniveau lagt en forventning for udgifterne i maj og juni således, at der til 2. forventet regnskab foreligger en nogenlunde sikker forventning for 1. halvår 2021. Denne fremgår af tabel 3.

Tabel 3 Corona-relaterede udgifter 1. halvår 2021

<b>Mio. kr.</b>	<b>1/1-30/4</b>	<b>1/5-30/6</b>	<b>I alt</b>
Magistraten	0,5	0,5	1,0
Bolig- og Ejendomsudvalget	0,1	0,0	0,1
Undervisningsudvalget	2,9	3,7	6,7
Ældre- og Omsorgsudvalget	10,9	2,1	13,0
Kultur- og Fritidsudvalget	3,8	0,8	4,7
Børneudvalget	6,5	4,0	10,4
Socialudvalget	0,3	0,2	0,5
By- og Miljøudvalget	1,2	1,3	2,6
Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget	0,0	0,0	0,0
Sundheds- og Forebyggelsesudvalget	0,1	0,1	0,2
<b>I alt</b>	<b>26,3</b>	<b>12,8</b>	<b>39,1</b>

Som det fremgår, forventes der Corona-relaterede udgifter for 1. halvår 2021 for 39,1 mio. kr. fordelt med 26,3 mio. kr., som er faktiske udgifter i årets første fire måneder, og endelig en forventning om 12,8 mio. kr. i maj og juni. De 39,1 mio. kr. dækker væsentligst over udgifter til vikarer og merarbejde hos eget personale, som løber op i ca. 14 mio. kr. Herudover er øvrige større udgiftsposter ekstra rengøring for 6,0 mio. kr., værnemidler udenom KViK-samarbejdet for 4,7 mio. kr. og manglende indtægter (f.eks. svømmehal, bibliotek, parkering) for 7,2 mio. kr.

Forventningerne til 2. halvår 2021 er straks mere usikre. Genåbningen af samfundet, en snarlig færdigvaccineret befolkning men også evt. nye smitteudbrud kan trække udgifterne i forskellig retning. Udgangspunktet for forventningerne til 2. halvår 2021 er, at der i et begrænset omfang kan forventes fortsatte udgifter til ekstra rengøring, test og værnemidler. I tabel 4 er der regnet på forventningerne til hele året.

Tabel 4 Corona-relaterede udgifter 2021

	<b>Mio. kr.</b>
1. halvår	39,1
2. halvår:	
- ekstra rengøring	0,0-4,0
- Værnemidler	0,0-3,2
- udgifter til test	0,0-2,0
<b>I alt</b>	<b>38,9-48,1</b>

Forventningerne til 2. halvår er baseret på de faktiske månedlige udgifter i januar til april, og udgiftsspændet er beregnet på 0-6 måneders udgifter.

Samlet set kommer forventningerne til at ligge i en størrelsesorden 40-50 mio. kr., men der er som nævnt fortsat usikkerhed knyttet til skønnet.

Jf. afsnit 1.2 om reserver tilbagestår der en restreserve på 21,7 mio. kr., som i bedste fald kan dække op til halvdelen af de forventede udgifter til Corona.

Det udestår fortsat at få afklaret, i hvor stort et omfang staten vil kompensere for kommunernes udgifter til Corona. Forvaltningen forventer, at finansministeren og KL i forbindelse med forhandlingerne om kommunerne økonomi i 2022 vil indgå en aftale om økonomiske kompensation til kommunerne som følge af Corona. Når kompensationsniveauet foreligger vil forvaltningen vurdere, om der er behov for en status i forhold til at overholde budgettet for 2021.

#### *1.4 Udgiftsneutrale omplaceringer*

I forventede regnskab tillægsbevilges også en række udgiftsneutrale omplaceringer af teknisk karakter. Det drejer sig om mer- og mindreudgifter på tværs af udvalgene, f.eks. mindreudgifter til Movia og merudgifter til betalinger vedr. tidligere år. Herunder er barselsudligningsordningen også blevet korrigeret, jf. principperne for finansiering af merudgifter på denne.

Samlet set påvirker de udgiftsneutrale omplaceringer ikke det samlede resultat, men de påvirker resultaterne for de enkelte udvalg, således at afvigelserne ikke kan sammenlignes direkte med afvigelserne i 1. forventede regnskab

## **2. Overførselsudgifter**

Nedenstående tabel viser, at der forventes mindreudgifter på overførselsudgifter for 0,8 mio. kr. efter tillægsbevillinger, hvilket sat i forhold til budgettets størrelse og tidspunkt på året må betragtes som balance.

Tabel 5 Oversigt over afvigelser og tillægsbevillinger på overførselsudgifter

Overførselsudgifter (mio. kr.)	Korr. Budget	Udgiftsneutrale omplaceringer	Afvigelse 2. FR 2021	Ansøgte tillægs- bevillinger	Afvigelse efter tillægs- bevillinger
Magistraten	37,5	0,0	8,4	0,0	8,4
Bolig- og ejendomsudvalget	-7,5	0,0	0,4	0,4	0,0
Ældre- og omsorgsudvalget	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Børneudvalget	-2,2	0,0	-4,5	0,0	-4,5
Socialudvalget	-22,2	0,0	-4,9	0,0	-4,9
Arbejdsmarkeds- og uddannelsesudvalget	1258,1	-0,1	17,0	0,0	17,0
Sundheds- og forebyggelsesudvalget (aktivitetsbestemt medfinansiering)	446,2	0,0	0,6	0,0	0,6
Overførselspulje vedr. BG og konjunkturregulerede områder			-17,0		-17,0
<b>Samlet</b>	<b>1.710,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>	<b>-0,4</b>

På arbejdsmarkeds- og uddannelsesudvalget forventes samlede merudgifter for 17,0 mio. kr. Væsentligst i den sammenhæng er merudgifterne til forsørgelsesydelse (24,0 mio. kr.), hvor det særligt er udgifter til sygedagpenge og a-dagpenge, der belaster. I modsat retning trækker mindredgifter til den aktive beskæftigelsesindsats (4,0 mio. kr.) og mindredgifter til integrationsområdet (3,0 mio. kr.).

Til imødegåelse af evt. udfordringer på arbejdsmarkeds- og uddannelsesudvalget er der i budget 2021 afsat en pulje til at imødegå evt. usikkerheder som følge af Corona under overførselsområdet. De forventede merudgifter på 17,0 mio. kr., modsvares således af puljen.

Socialudvalget udviser et samlet mindreforbrug på 4,9 mio. kr., som fordeler sig på flere poster. Den væsentligste afvigelse er forventet merindtægt på særligt dyre enkeltsager på 3,0 mio. kr., og herudover forventes mindredgifter til personlige tillæg (2,5 mio. kr.), merudgiftsydelse (netto 2,0 mio. kr.) og senblindekurser (0,5 mio. kr.). I modsat retning trækker merudgifter til tomgangsleje for 3,1 mio. kr.

På børneudvalget forventes mindredgifter primært i form af øget statsrefusion på anbringelsesområdet i form af særligt dyre enkeltsager (4,2 mio. kr.), samt mindredgifter til forsørgelse af børn med nedsat funktionsevne (0,3 mio. kr.).

Herudover er der mindre afvigelser på bolig- og ejendomsudvalget og sundheds- og forebyggelsesudvalget.

Afvigelsen på magistraten skyldes en teknisk indtægts/udgiftspulje vedr. statsrefusion på de specialiserede områder. Øgede udgifter til særligt dyre enkeltsager giver også en refusion fra staten, men da refusionen er under overførselsrammen, og udgiften er under service, hjælper refusionen ikke på at overholde servicerammen. Der er derfor afsat en indtægtspulje under overførsler og tilsvarende udgiftspulje under service, med henblik på evt. senere omplacering til serviceudgifter. Både indtægts- og udgiftspuljen er indregnet i bundlinjen på henholdsvis overførsels- og servicerammen og forventes udmøntet med 3. forventede regnskab.

### 3. Anlæg

Der er ved 2. forventede regnskab foretaget en gennemgang af samtlige anlægsprojekter. Nedenstående tabel 6 viser de indmeldte afvigelser og ansøgte tillægsbevillinger på anlægsudgifter inden for anlægsrammen i forhold til det korrigerede budget 2021.

Tabel 6 Oversigt over budget, afvigelser og tillægsbevillinger i 2. forventede regnskab

Anlægsudgifter (mio. kr.)	Korr. budget 2021	2. FR 2021	Afvigelser 2021	TB 2021	TB 2022	TB 2023	TB 2024	TB 2025
Magistraten	40,6	36,2	-4,5	-1,2	1,2	0,0	0,0	0,0
Bolig- og Ejendomsudvalget	84,8	80,3	-4,6	-0,4	0,4	0,0	0,0	0,0
Undervisningsudvalget	36,5	36,0	-0,5	-0,5	0,5	0,0	0,0	0,0
Ældre- og Omsorgsudvalget	40,0	40,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Kultur- og Fritidsudvalget	109,7	104,1	-5,6	-3,6	3,6	0,0	0,0	0,0
Børneudvalget	7,0	7,1	0,0	-0,1	0,6	0,0	0,0	0,0
Socialudvalget	2,8	2,2	-0,6	-0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
By- og Miljøudvalget	105,5	86,3	-19,2	-20,0	19,8	-1,0	-1,0	-1,0
Sundheds- og Forebyggelsesudvalget	1,8	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Korrigeret budget - eksklusiv negativ anlægspulje</b>	<b>428,8</b>	<b>394,1</b>	<b>-34,7</b>	<b>-26,1</b>	<b>25,9</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,0</b>	<b>-1,0</b>
Negativ anlægspulje	-87,3	0,0	87,3	-26,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Yderligere forskydninger og mindreforbrug	0,0	52,5	52,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Korrigeret budget - inklusiv negativ pulje	341,5	341,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Negativ anlægspulje efter 2. FR				-61,1				

Der er forventede forskydninger inden for anlægsrammen svarende til 34,7 mio. kr. i 2021, hvoraf 26,1 mio. kr. søges flyttet ud af i 2021. Af disse søges forskydninger for 25,9 mio. kr. overført til 2022. Forskellen på 0,2 mio. kr. er et resultat af tilpasninger mellem udgifter og indtægter.

Tilpasningen skyldes omdisponering vedrørende puljen til anlæg af parkeringspladser iht. regler om p-fond. Baggrunden for omdisponeringen er, at puljen i budget 2021 ikke er blevet korrigeret ift. de faktiske udgifter, der er afsat på projektet *Parkeringskælder på pladsen bag rådhuset*. Derfor foretages der en teknisk korrektion af puljens udgifter og indtægter.

Puljens budget på samlet 2,5 mio. kr. netto i 2021-2025 omdisponeres til at nedjustere et for højt indtægtsbudget på anlægsprojektet *Parkeringskælder på pladsen bag rådhuset* med 0,7 mio. kr. samt dække 1,8 mio. kr. af en budgetudfordring fra 2020 vedrørende Metro Cityringen. Der vil herefter udestå en udfordring på Metro Cityringen på ca. 0,8 mio. kr. i 2021., der håndteres i forbindelser med 3. FR.

#### Skybrudsprojekter

9,4 mio. kr. af de anlægsprojekter, der forskydes fra 2021 til 2022, består af forskydninger på skattefinansierede klimatilpasningsprojekter. Kommunens klimatilpasningsprojekter har været finansieret gennem opkrævning af takster fra borgerne som følge af den statslige medfinansieringsordning, og har dermed været uden for kommunenes anlægsramme. De skattefinansierede dele af klimatilpasningsprojekter, der er inden for rammen, er gået til den del af projekterne, der

handler om genetablering af byrum efter projekternes udførsel. Medfinansieringsordningen er dog ændret fra 1. januar 2021 og på baggrund af dette har kommunalbestyrelsen den 17. maj i sagen *Håndtering af risici på grund af lovændring* besluttet at sætte en række klimatilpasningsprojekter i bero. Dette har medført forskydninger i 2021 på 9,4 mio. kr. på skattefinansierede klimatilpasningsprojekter og 27,2 mio. kr. på takstfinansierede projekter.

#### *Status på den negative anlægspulje*

Der arbejdes i 2021 med en negativ anlægspulje, som afspejler forventede forskydninger og mindreforbrug på de igangværende anlægsprojekter. Da det ikke er muligt på forhånd at pege på, hvilke projekter, der bliver forskudt i løbet af året, er der indarbejdet en negativ anlægspulje under magistraten, der er udtryk for de forventede forskydninger. Dette muliggør en budgetlægning på de konkrete anlægsprojekter, der samlet set ligger ud over anlægsrammen, og dermed at det samlede forbrug kommer tættere på at udnytte hele kommunens anlægsramme.

Puljen er før 2. forventede regnskab på 87,3 mio. kr. Efter 1. forventede regnskab var puljen på 87,2 mio. kr. Forskellen skyldes politisk vedtagne projekter, der er vedtaget mellem 1. forventede regnskab og 2. forventede regnskab.

Indmeldingerne til 2. forventede regnskab betyder, at den negative anlægspulje reduceres til 61,1 mio. kr. Puljen er dermed højere end samme tidspunkt sidste år, hvor den var på 36,4 mio. kr. Dette skal ses i sammenhæng med, at der i regnskab 2020 var et mindreforbrug på kommunens anlægsprojekter. Det er på baggrund af 2. forventede regnskab vurderingen, at der ikke er behov for yderligere handlinger i forhold til at overholde kommunens anlægsramme. Forvaltningen arbejder fortsat med fremdriften af hele anlægsporteføljen, og der forelægges en ny vurdering i forbindelse med 3. forventede regnskab.

## **Økonomi**

På baggrund af indmeldingerne til 2. forventede regnskab 2021 forventes en kassebeholdning på 603,7 mio. kr. ultimo 2021, jf. tabel 7. Ift. det korrigerede budget forventes kassen ultimo året dermed at være 89,5 mio. kr. lavere.

Tabel 7 Strukturel balance, resultat og kassebeholdning

<b>1. forventede regnskab (mio. kr.)</b>	<b>Opr. Budget 2021</b>	<b>Korr. Budget 2021</b>	<b>1. FR 2021</b>	<b>Afvigelse</b>	<b>TB 2021 inkl. omplaceringer</b>
<b>Indtægter i alt</b>	<b>-6.181,8</b>	<b>-6.168,9</b>	<b>-6.147,5</b>	<b>21,4</b>	<b>-0,9</b>
<b>Driftsudgifter i alt</b>	<b>5.947,6</b>	<b>5.946,7</b>	<b>5.968,5</b>	<b>21,8</b>	<b>-0,2</b>
Serviceudgifter	4.237,4	4.236,1	4.257,9	21,8	-0,1
Overførselsudgifter	1.710,2	1.710,6	1.710,6	0,0	-0,1
<b>STRUKTUREL BALANCE</b>	<b>-234,1</b>	<b>-222,2</b>	<b>-178,9</b>	<b>43,3</b>	<b>-1,1</b>
Anlægsudgifter inden for rammen	341,6	340,6	340,6	0,0	0,0
Anlægsudgifter uden for rammen	86,4	74,5	74,5	0,0	0,0
Anlægsindtægter	-44,7	-51,6	-46,3	5,3	0,5
Brugerfinansieret område	49,0	64,1	35,9	-28,1	-27,6
<b>Resultat i alt (- = overskud)</b>	<b>198,1</b>	<b>205,4</b>	<b>225,9</b>	<b>20,5</b>	<b>-28,7</b>
<b>Kassebeholdning primo</b>	<b>960,8</b>				

Årets resultat	198,1	205,4	225,9	20,5	-28,2
Lånoptagelse	-258,4	-225,4	-197,7	27,7	27,2
Finansforskydninger	190,3	205,6	247,3	41,7	0,0
Afdrag på lån	32,0	82,0	81,7	-0,3	-0,3
<b>Kassepåvirkning (- = kasseforbrug)</b>	<b>-162,0</b>	<b>-267,6</b>	<b>-357,1</b>	<b>-89,5</b>	<b>1,3</b>
<b>Kassebeholdning ultimo</b>	<b>798,8</b>	<b>693,2</b>	<b>603,7</b>		

I serviceudgifterne i tabel 7 indgår puljer, som ikke er indregnet i tabel 1 ovenfor, hvorfor tabellerne ikke er direkte sammenlignelige. I tabel 7 indgår 4,6 mio. kr. vedr. Corona-relaterede udgifter, hvilket svarer til middelværdien af det spænd, der er beregnet for 2. halvår. Ligeledes indgår puljen til uforudsete udgifter og efterværnspuljen. Opgørelsen af de samlede serviceudgifter i tabel 7 indeholder således alle de forventede merudgifter (inklusive Corona) samt reserver.

I oprindeligt budget 2021 var der en forventet ultimokasse på 798,8 mio. kr. I korrigeret budget er den forværret til 693,2 mio. kr. Der er flere årsager til forværringen, og den største skyldes, at lånoptagelsen er sænket med 75,5 mio. kr. Denne forværring er imidlertid af teknisk karakter og skyldes en forskydning af lånoptag til Metro mellem årene. Den oprindelige kassebeholdning på 798,8 mio. kr. ultimo er derfor kunstigt høj, da lånet allerede blev optaget i 2020 og derfor indgår i primokassebeholdningen, men samtidig er budgetteret under lånoptagelse i oprindeligt budget.

2. forventede regnskab viser en forværring af den forventede kassebeholdning i forhold til det korrigerede budget på 89,5 mio. kr. Forværringen består af flere faktorer. Dels udviser driften aktuelt et merforbrug, som gennemgået ovenfor. Herudover er der merudgifter på finansforskydninger, som er sammensat af merudgifter vedr. indefrysning af grundskyld for 27,6 mio. kr. og en ændring i deponeringspligten på netto 14,1 mio. kr. Sidstnævnte skyldes væsentligst en mindre låneadgang til energibesparende foranstaltninger i Frederiksberg Svømmehal på 22,0 mio. kr., øget låneadgang til lån til ejendomsskat og indefrysningsslån på 25,1 mio. kr. (som kan modsvares/modregnes deponeringspligten) modsvaret af en forøget deponeringspligt vedr. P-kælder under pladsen bag Rådhuset (fremrykning af forventede udgifter til 2021) på 15,6 mio. kr.

En nærmere gennemgang af det finansielle område findes i bilag 15.

## Borgmesterpåtegning

Nej.

## Behandling

Magistraten og fagudvalg 7. juni 2021 og kommunalbestyrelsen 14. juni 2021.

## Historik

### Indstilling 7. juni 2021, pkt. 52:

Direktionen indstiller,

- at 2. forventede regnskab 2021 tages til efterretning
- at følgende tillægsbevillinger meddeles under driften:
  - merudgifter på driften vedr. det specialiserede børneområde i 2021 på 3,5 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på efterværnspuljen, jf. bilag 8
  - merudgifter på driften vedr. korrektion af demografi på undervisningsudvalget i 2021 på 6,8 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på puljen til uforudsete udgifter, jf. bilag 5
  - merudgifter på driften i 2021 på 4,3 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på puljen til uforudsete udgifter jf. bilag 3-12,
  - udgiftsneutrale omplaceringer imellem udvalg i 2021, jf. bilag 3-12.

5. udgiftsneutrale omplaceringer mellem årene 2021-2024, 3,1 mio. kr. netto flyttes fra 2021 med modpost på 3,0 mio. kr. i 2022, -1,0 mio. kr. i 2023 og 1,1 mio. kr. i 2024, jf. bilag 3-12
6. merudgifter på driften vedr. undervisningsudvalget 2021 på 2,9 mio. kr. med modpost på kassen finansieret af bloktilskudsmidler, jf. bilag 5
7. merudgifter på driften vedr. overførselsudgifter på 0,4 mio. kr. tillægsbevilges med modpost på kassen, jf. bilag 3-12

3. at følgende tillægsbevillinger meddeles under anlæg:

1. nettomindreudgifter inden for anlægsrammen på 26,1 mio. kr. i 2021, med modpost på den negative anlægspulje. Heraf overføres merudgifter som følge af forskydninger for 25,9 mio. kr. i 2022 i budgetforslag 2022 jf. bilag 13 og 14. Mindreudgifter på 1,0 mio. kr. årligt tillægsbevilges i perioden 2023-2025 i oplæg til budget 2022 med modpost på kassen.
2. mindreindtægter for 0,5 mio. kr. i 2021 med modpost på kassen. Herudover indarbejdes mindreindtægter for 0,5 mio. kr. i 2022, 1,2 mio. kr. i 2023, 0,5 mio. kr. i 2024 og 0,5 mio. kr. i 2025 – alle med modpost på kassen
3. Mindreudgifter på 27,2 mio. kr. på det brugerfinansierede område i 2021 med modpost på lånoptagelse. Herudover indarbejdes merudgifter som følge af forskydninger for 27,2 mio. kr. i 2022 i budgetforslag 2022 jf. indstilling 5. b. og bilag 13 og 14

4. at følgende tillægsbevillinger meddeles under finansielle poster med modpost på kassen:

1. nettomerindtægter under kommunes indtægtsside på 0,9 mio.kr. i 2021, jf. bilag 15.
2. nettomindreudgifter for 0,3 mio. kr. i 2021 vedr. afdrag på lån, jf. bilag 15
3. nettomindreindtægter for 27,2 mio. kr. i 2021 under lånoptagelse som følge af mindreudgifter uden for anlægsrammen. Herudover indarbejdes merindtægter fra lånoptagelse som følge af forskydning af udgifter på det brugerfinansierede område i 2022 for 27,2 mio. kr., jf. indstilling 4. c. og bilag 15

5. at følgende tillægsbevillinger meddeles under det brugerfinansierede område:

1. nettomindreudgifter for 0,4 mio. kr. i 2021 tillægsbevilges med modpost på kassen, jf. bilag 10, idet de indregnes i fastlæggelse af taksterne på sigt

Direktionen indstiller, at fagudvalgene tager orienteringen vedrørende 2. forventede regnskab 2021 til efterretning.

## **Bilag**

Bilag 2 Strukturel balance, resultat og kassebeholdning

Bilag 1 Bevillingsoversigt 2. forventede regnskab

Bilag 3 Magistraten

Bilag 4 Bolig- og ejendomsudvalget

Bilag 5 Undervisningsudvalget

Bilag 6 Ældre- og omsorgsudvalget

Bilag 7 Kultur- og fritidsudvalget

Bilag 8 Børneudvalget

Bilag 9 Socialudvalget

Bilag 10 By- og miljøudvalget

Bilag 11 Arbejdsmarkeds- og uddannelsesudvalget

Bilag 12 Sundheds- og forebyggelsesudvalget

Bilag 13 Anlægsafvigelser fordelt på udvalg

Bilag 14 Beskrivelser af afvigelser på anlægsprojekter

Bilag 15 Det finansielle område

# Punkt 217: Asgårdsvej 14 - Principtilladelse til opførelse af ny villa

01.02.00-G01-59-21

## Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om tilladelse til at opføre ny bebyggelse udformet som en 143,1 kvm stor enfamilies villa på eksisterende ubebyggede grund. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om der kan gives principiel tilladelse til at opføre en ny bygning med en bebyggelsesprocent på 46,6%, herunder dispensere fra lokalplan 99's bestemmelser om bebyggelsesprocent og fældning af to bevaringsværdige træer.

## Beslutning

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

1. at der meddeles dispensation fra lokalplan 99 om maksimal bebyggelsesprocent på 40, så der kan meddeles principiel tilladelse til opførelse af en villa på 143,1 m<sup>2</sup> med en bebyggelsesprocent på 46,6,
2. at det tillades, at der fældes to træer på grunden der er mere end 25 år gamle mod at der plantes passende erstatningstræer,
3. at projektet forelægges for By- og Miljøudvalget efter endt partshøring og naboorientering.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Thyge Enevoldsen, Gunvor Wibroe og Balder Mørk Andersen) stemte imod med henvisning til bebyggelsesprocenten.

## ndstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller

1. at der meddeles dispensation fra lokalplan 99 om maksimal bebyggelsesprocent på 40, så der kan meddeles principiel tilladelse til opførelse af en villa på 143,1 m<sup>2</sup> med en bebyggelsesprocent på 46,6
2. at det tillades, at der fældes to træer på grunden der er mere end 25 år gamle mod at der plantes passende erstatningstræer
3. at projektet forelægges for By- og Miljøudvalget efter endt partshøring og naboorientering

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om tilladelse til opførelse af et enfamiliehus på den tomme grund Asgårdsvej 14.

Asgårdsvej er med sin placering og villabebyggelse bag Frederiksberg Kirkegård en del af de mange grønne bymiljøer, der har en særlig atmosfære og stemning. Med adgang fra Frederiksberg Allé er den et typisk udtryk for det bebyggelsesmønster, som var fremherskende på Frederiksberg i den sidste halvdel af det 19. århundrede og som er præget af etagehuse langs de større veje og mindre veje med villaer og enkelte etagehuse.

Den ansøgte villa får et samlet boligareal på 143,1 m<sup>2</sup> fordelt på stue og 1. sal og med høj kælder. Bebyggelsesprocenten bliver 46,6%. Parkering vil foregå på egen grund, og der er tilstrækkeligt opholdsareal.

Villaen opføres som en moderne fortolkning af de eksisterende villaer beliggende på Asgårdsvej og udføres med murede facader i gule sten med forskydninger og fremspring i murværket, taget udføres i kobber og vinduerne udføres med slanke profiler med henvisning til udtrykket i vinduerne på de øvrige villaer på Asgårdsvej – vinduernes farve tilpasses murværket og kobbretaget, og hoveddøren udføres i egetræ.

Der etableres grøn forhav med støbejernshegn som det ses ved de øvrige villaer på Asgårdsvej og der arbejdes mod et grønt præg på ejendommen som med tiden vil blive ligeså kendetegnende, som det er ved de øvrige ejendomme på Asgårdsvej, og området generelt.

Grunden hvor villaen ønskes opført er 307 m<sup>2</sup>, og har altid været en selvstændig matrikel med egen adresse (Asgårdsvej 14), men har tilhørt ejendommen Frydendalsvej 15, som den nu er frasolgt. Grunden er derfor ikke blevet udstykket. Ved gennemgang af tingbogen for Asgårdvej 14 og Frydendalsvej 15, matrikel 3m og 3i, fremgår det ikke, at der ikke er nogen byggeret. Ejendommen har derfor en byggeret på 40 % jf. lokalplanen, hvilket giver ret til at opføre en villa på 122 m<sup>2</sup>. By og Miljøudvalget skal tage stilling til om man vil dispensere fra bebyggelsesprocenten og give principiel tilladelse til at der kan arbejdes videre med det ansøgte projekt, så kan der opføres en villa på 143,1 m<sup>2</sup> med en bebyggelsesprocent på 46,6%.

Asgårdsvej er i dag er præget af relativt store villaer på små grunde, så opførelse af en villa på 143,1 m<sup>2</sup> på en grund på 307 m<sup>2</sup> er ikke usædvanligt, og der ses flere bebyggede ejendomme på Asgårdsvej, hvor grundstørrelsen er mindre end

den på Asgårdsvej 14. For nogens vedkommende når bebyggelsesprocenten op på 120, så en villa med en bebyggelsesprocent på 46,6, vil ikke være usædvanligt for området.

### *Træer*

Beskæring og fældning af områdets træer som er mere end 25 år gamle skal godkendes af Kommunalbestyrelsen. Grunden har i dag en del vegetation i form af træer og buske. Der ønskes bevaret så meget af den originale beplantning som muligt, men for at kunne realisere projektet er det nødvendigt at fælde et stort asketræ og et æbletræ på grunden. Asketræet står midt på grunden og det vil ikke være muligt at placere den nye bygning, så en fældning kan undgås. Ansøger har foreslået, at der plantes røn eller hvidtjørn som erstatning for de træer der fældes. Disse træer bærer blomster om foråret og bær om efteråret til gavn for både insekter og fugle.

### *Høring*

Der er endnu ikke foretaget partshøring eller naboorientering i sagen. Hvis der meddeles principiel tilladelse til at gå videre med projektet, vil sagen blive sendt i partshøring og naboorientering. Efter endt partshøring vil sagen igen blive forlagt By- og Miljøudvalget

### *Regelgrundlag*

Ejendommen er beliggende i området omfattet af lokalplan 99. Lokalplanen indeholder bevarende bestemmelser om at eventuel ny bebyggelse skal opføres som fritliggende villabebyggelse i højst 2 etager, der skal harmonere med omgivelserne på en miljømæssig og arkitektonisk tilfredsstillende måde. Endvidere må den maksimale bebyggelsesprocent ikke overstige 40 procent for hver ejendom. Træer, der er over 25 år gamle må ikke fældes eller beskæres uden Kommunalbestyrelsens godkendelse.

Ifølge lokalplanen kan der opføres 40% hvilket giver en byggeret på ejendommen til et byggeri på 122 m<sup>2</sup>.

Der skal foretages en helhedsvurdering af byggeriet jf. de bebyggelsesregulerende bestemmelser i bygningsreglementet, som blandt andet omfatter, om bebyggelsen svarer til det, der er sædvanligt eller tilstræbes for området, bebyggelsesprocent m.v. Samtidig skal der foretages en vurdering af om projektet i er i overensstemmelse med bestemmelserne i lokalplan 99.

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

Det er forvaltningens vurdering, at den ansøgte villa i sit udtryk er i overensstemmelse med bestemmelserne i lokalplan 99, da den harmonerer med omgivelserne i sin arkitektonisk fremtoning på en tilfredsstillende måde.

Villaen er tilpasset omgivelserne og der er valgt gode materialer.

Villaen er beliggende på Asgårdsvej, der er kendetegnet ved, at der er opført relativt store villaer på meget små grunde, flere af de eksisterende villaer er beliggende på grunde der er mindre end den, hvor den ansøgte villa ønskes opført, og hvor bebyggelsesprocenterne er højere end de maksimalt 40 %, der fremgår af lokalplanen. Det forvaltningens vurdering, at der kan meddeles dispensation fra den maksimalt tilladte bebyggelsesprocent på 40%, og at der meddeles principielt tilladelse til opførelse af en villa med en bebyggelsesprocent på 46,6%, da dette vil give et bedre indpasset projekt, ligesom det vurderes, at der kan gives tilladelse til fældning af to træer mod, at der plantes nye træer på grunden i samarbejde med forvaltningen.

## **Økonomi**

Ingen

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

VILLA PÅ ASGÅRDSVEJ 14 1

# Punkt 218: Nordre Fasanvej 121-131 Dispensation fra elevatorkrav

02.34.02-P19-706-20

## Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om dispensation fra bestemmelserne om etablering af elevator i forbindelse med 6 nye tagboliger i ejendommene Nordre Fasanvej 121-131. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til dispensationsansøgningen. By- og Miljøudvalget har tidligere behandlet ansøgning om etablering af tagboligerne.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

## Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. at der meddeles dispensation fra bestemmelserne om etablering af elevator
2. at det tages til efterretning, at krav til bilparkeringspladser og opholdsarealer er opfyldt

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget behandlede i september 2016 en ansøgning om tilladelse til etablering af 6 tagboliger på ejendommen Nordre Fasanvej 121-131, herunder dispensation fra lokalplanens krav til opholdsarealer og bilparkeringspladser. Et flertal i udvalget besluttede at give tilladelse på betingelse af, at der blev indbetalt til parkeringsfonden for 6 pladser, og på betingelse af at det eksisterende gårdareal blev opgraderet.

Der er givet byggetilladelse til det oprindelige projekt, som er meddelt påbegyndt.

Ejendommen er handlet efter ovennævnte ansøgning blev behandlet, og By-, Kultur- og Miljøområdet har nu modtaget en ansøgning i forlængelse af den givne byggetilladelse til 6 nye tagboliger, omhandlende etablering af kviste mod gaden og altaner på bagtrappetårnene, samt etablering af bilparkering og opholdsarealer i den eksisterende gård.

Den nye ejer ansøger om dispensation fra bygningsreglementets bestemmelser vedrørende krav om elevator, for i stedet at tillægge arealet fra bagtrappetårnet til de eksisterende lejligheder. Samtidig er projektet ændret, så det lever op til krav om parkeringspladser og opholdsarealer.

Ejendommens tagkonstruktion forhøjes med ca. 50 cm for at opnå tilstrækkelig loftshøjde og etablere den nødvendige isolering. Mod gaden beholder taget sin eksisterende hældning, og der etableres kviste. Mod gården slutter taget i en lodret facade, og der bliver etableret en tagterrace til hver lejlighed på de 6 bagtrappetårne. Bagtrappetårnene bliver lidt lavere, så der kan etableres niveaufri adgang fra lejlighederne. Fortrappen brandsikres, og på sigt vil arealet fra bagtrapperne blive inddraget i eksisterende boliger.

For at gøre plads til de opholdsarealer og bilparkeringsarealer, der stilles krav om i lokalplanen, rives en gammel garagebygning ned. Garagebygningen er opført i 1960'erne, og de enkelte garager har en størrelse og placering, der betyder, at bygningen ikke kan anvendes til sit oprindelige formål.

Da parkeringspladserne i garagen ikke er etableret som følge af krav i en byggetilladelse, er der ikke mulighed for at kræve dem opretholdt.

Når arealet, som nu rummer garagebygningen, med tilkørselsarealer inddrages i det fælles gårdareal, bliver der plads til både de nødvendige bilparkeringspladser, og opholdsarealets størrelse bliver forøget med det areal, som kræves til det nye boligareal.

Det ændrede projekt forudsætter derfor ikke, at der dispenseres fra bestemmelser i lokalplanen.

## Lovgrundlag

Ejendommen er omfattet af lokalplan 29, som fastsætter at der skal etableres 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> bruttoetageareal og opholdsareal svarende til 50 % af bruttoetagearealet. Den gennemsnitlige lejlighedsstørrelse skal være på mindst 80 m<sup>2</sup>.

Ejendommen strækker sig over 3 matrikler og bestemmelserne skal opfyldes pr. matrikel. Bruttoetagearealet af de 6 tagboliger er ifølge ansøgningen 232 m<sup>2</sup> pr matrikel, hvilket betyder, at der skal etableres 2 parkeringspladser og 116 m<sup>2</sup> opholdsareal pr. matrikel. I alt 6 parkeringspladser og 348 m<sup>2</sup> opholdsareal.

Den eksisterende garagebygning kan nedrives uden krav om indbetaling til parkeringsfonden, da der ikke er stillet krav om disse pladser i en byggetilladelse.

Lokalplanen indeholder ikke bevaringsbestemmelser, og der er ikke tinglyst facadecensur på ejendommen.

I kommuneplanen er ejendommen udpejet som bevaringsværdig med en SAVE-værdi på 4. Området er udlagt til etageboliger i op til 6 etager, med en maximal bebyggelsesprocent på 110.

Efter bygningsreglementet skal der etableres elevator i bygninger med 3 etager og derover.

Med revision af reglementet 01. juli 2017 blev der tilføjet en undtagelse fra bestemmelsen således, at etablering af bolig i eksisterende tagetage er undtaget kravet. Forvaltningen vurderer på baggrund af mailkorrespondance med Trafik- og Byggestyrelsen, at "eksisterende tagetage" betyder, at boligen indrettes indenfor de eksisterende rammer. Når der ændres på tagkonstruktionen for at få tilstrækkelig loftshøjde, er der ikke længere tale om en eksisterende tagetage, og der skal etableres elevator.

Frederiksberg Kommune har tidligere haft praksis for at dispensere fra elevatorbestemmelsen i de tilfælde, hvor der kun er mulighed for at etablere én taglejlighed i en opgang.

Ansøgningen har været sendt i høring hos Handicaprådet, som anbefaler, at der ikke meddeles dispensation.

#### *Partshøring*

Der er udført partshøring af lejerne i ejendommen.

Der er kommet 4 høringssvar, som omhandler ejendommens stand/bæreevne, depotrum, støjgener fra eksisterende port, etablering af gårdanlæg, gener for den eksisterende cafe i stueetagen mv. Høringssvarene er gennemgået og kommenteret i vedlagte bilag.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at det ændrede projekt uden elevator giver god mulighed for forbedring af de eksisterende små lejligheder, hvor én lejlighed på hver etage får mulighed for at få tilføjet et værelse.

En eventuelt elevator vil kun skulle betjene taglejlighederne, og de eksisterende lejligheder vil derfor ikke få glæde af den. Der har tidligere været en praksis for at fravige krav om elevator, når der kun kunne etableres en enkelt lejlighed i tagetagen i en opgang. På grund af lokalplanens krav til lejlighedernes størrelse på mindst 80 m<sup>2</sup> kan der kun indrettes én ny taglejlighed pr. opgang.

Forvaltningen vurderer derfor, at der samlet set vil være fordele ved, at halvdelen af de eksisterende lejligheder på sigt vil kunne få et ekstra værelse, da de eksisterende lejligheder er 2-værelses lejligheder med en størrelse på henholdsvis 59 m<sup>2</sup> og 62 m<sup>2</sup>.

Det samlede gårdanlæg forbedres væsentligt, da den eksisterende garage nedrives og der etableres opholdsarealer i stedet. Samtidig bliver der plads til de krævede parkeringspladser på egen grund, umiddelbart inden for porten. Eftersom parkeringspladserne i den gamle garage ikke er etableret som følge af krav i en byggetilladelse, kan de ikke kræves opretholdt. Det er i det nye projekt dokumenteret, at der er plads til de bilparkeringspladser og opholdsarealer, som de nye tagboliger udløser.

Det er endvidere forvaltningens vurdering, at den nye tagkonstruktion ikke forringer gedefacadens arkitektoniske værdi, da forhøjelsen af tagkonstruktionen er forholdsvis beskeden og de nye kviste med deres udformning tilpasses bygningernes arkitektur.

Ændringerne mod gården er mere markante, men det vurderes, at de indpasser sig tilfredsstillende. Etablering af altaner på trappetårnene er i overensstemmelse med Frederiksberg Kommunes Altanmanual.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Ansøgers bemærkninger til partshøringssvar

Partshøringssvar nr. 1 Benny Sørensen

Partshøringssvar nr. 2 Advokatfirma M Lindquist

Partshøringssvar nr. 3 Rikke Nymann Nielsen

Partshøringssvar nr. 4 Anne-Mette Sørensen

Høringsvar vedrørende dispensations fra krav om etablering af elevator - Nordre Fasanvej 121-131

Bilag til partshøring af lejere

Skema til bemærkninger, Nordre Fasanvej 121 - 131

# Punkt 219: Byggesagsbehandlingen, status

02.00.06-G01-1-15

## Resume

Hermed følger en årlig status for byggesagsbehandlingen

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at status om byggesagsbehandlingen tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget får forelagt en årlig status for byggesagsbehandlingen, hvor der orienteres om sagsmængde, ressourcer, sagsbehandlingstider, gebyrer, evt. ny lovgivning mm.

Byggeaktiviteten på Frederiksberg er stabil med en svag stigning, og med den fortsatte lave udlånsrente og attraktive ejendomme er der intet, der tyder på, at aktiviteten er for nedadgående foreløbig. Selvom ændringer i bygningsreglement har betydet et bortfald af ca. 300 sager i 2020 estimeres det, at det samlede antal sager i 2021 svarer til 2019.

År	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (estimeret)
<b>Tilladelsessager<sup>1</sup></b>	1.180	1.230	1.146	1.260	902 <sup>2</sup>	1.000
<b>Heraf altansager</b>	210	141	149	176	168	190
<b>Øvrige sager</b>	556	513	562	551	601	800 <sup>3</sup>
<b>I alt</b>	1.768	1.761	1.708	1.840	1.503	1.800

1. Antallet af byggesager/tilladelsessager har ligget stabilt på ca. 1.200 sager om året. Gennemsnitlig antal nye byggesager pr. arbejdsdag målt 2016-2019 er 6,54. I 2020 er dette tal faldet til 5,69.

2. Pr. 1. marts 2020 er Bygningsreglement 2018 blevet ændret, så flere sagstyper er blevet undtaget fra byggesagsbehandling. Formålet med ændringen er at lempe reglerne for ombygninger i eksisterende byggeri. Frederiksberg Kommune har årligt haft omkring 300 sager, typisk i det hurtige spor, inden for den kategori, som nu bortfalder. Målt på årets første 4 måneder er der alligevel en stigning i antal tilladelsessager.

3. Øvrige sager dækker over klager, aktindsigtsanmodninger, planmæssige tilladelse, forespørgsler der ikke fører til byggeansøgning, deklARATIONER, skimmelsvampssager mv. Denne kategori har samlet stabiliseret sig til at udgøre ca. 30% af sagerne over de senere år, men udgør i 2020 40%. Dette skyldes primært ændringen af Bygningsreglementet, hvor bl.a. vinduesudskiftninger, skilte, markiser mm. ikke længere kræver en byggetilladelse, men skal have en dispensation fra planloven, hvis ejendommen er omfattet af bevarende lokalplan eller deklARATION. Hvor der i 2020 var 250 sager i denne kategori, er der allerede 160 sager de første 4 måneder af 2021. Klagesager har også en stigende tendens 135 i 2020, primært klager over anden part (98).

Samtidig har de tilførte ressourcer, der med budget 2020 er blevet forlænget til 2021, muliggjort et øget fokus på den oplevede service og formidlingen af det særlige, der udgør Frederiksberg Kommunes mange kulturmiljøer og bevaringsværdige bygninger og der er vedtaget en temalokalplan for SAVE 1 og 2-bygninger, ligesom arbejdet med udpegning af bevaringsværdige bygninger fra 1940-1972 er igangsat og i første omgang er 65 nye ejendomme optaget i Kommuneplan 21.

Der meddeles fortsat næsten ingen afslag, og hvis et projekt ikke umiddelbart kan tillades indbydes til dialog om, hvad man så kan forvente at få lov til. Hvis man ikke kan få enderne til at mødes, har ansøger mulighed for at få sagen forelagt for By- og Miljøudvalget. Området arbejder målrettet og dagligt med dialog og nem adgang. Borgere og virksomheder kan ringe eller maile for at få en snak med en sagsbehandler og afklare spørgsmål samme dag, ligesom der kan bookes dialogmøder via hjemmesiden, hvis man har behov for en dybere gennemgang af et projekt. Det er også muligt at få et dialogmøde på stedet, og det er nemt for sagsbehandlere at cykle rundt i kommunen og foretage tilsyn.

Generelt er der få klager over sagsbehandlingen. Det prioriteres at bruge ressourcer på dialog og vejledning og der samarbejdes tæt med stadsarkitekt og byudviklings enheden således, at ansøgere, borgere og naboer hjælpes bedst muligt.

Nogle gange påklages områdets afgørelser til klageinstanser. I øjeblikket er der lang sagsbehandlingstid i Nævnenes Hus, og nogle afgørelser har været flere år undervejs. Området får overvejende medhold i afgørelser fra klageinstanser, og By- og Miljøudvalget orienteres om alle afgørelser under meddelelsepunkter til udvalgmøderne.

Et vigtigt princip for den oplevede service er, at der prioriteres mellem sagerne. Sager, der kan behandles hurtigt, skal behandles hurtigt. Selvom mange af de hurtige byggesager er bortfaldet arbejdes fortsat med et hurtigt spor i sagsbehandlingen. Udover aktindsigtsanmodninger er det særligt mistanke om skimmelsvamp eller andre sager, hvor der kan være fare for sikkerhed. Også byggesager vedr. tilgængelighed eller nødvendig sagsbehandling for at sikre, at borgere kan blive boende prioriteres. I 2020 har der desuden været mange corona-relaterede sager i forbindelse med opstilling af telte ved skoler og dagsinstitutioner, teststeder mv. der har krævet umiddelbar håndtering.

#### *Forelæggelser for udvalget*

Antallet af sager, der forelægges By- og Miljøudvalget er næsten fordoblet fra 38 forelæggelser i 2014 til 74 forelæggelser i 2018. Niveaulet fortsætter med ca. 65 årlige forelæggelser. Der er typisk tale om sager, hvor der dispenseres fra lokalplanens bestemmelser, altanprojekter, der afviger fra altanmanualen eller hvor der opsættes altaner/etableres tagterrasser synlig fra vej i områder omfattet af bevarende lokalplan samt ejendomme beliggende ud til hovedstrøg, og sager om konvertering fra erhverv til bolig og indretning af nye boliger i tagetager, som typisk kræver dispensation fra etablering af parkering og opholdsareal. Mange sager forelægges flere gange ligesom der også foretages en del besigtigelser.

År	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (esti.)
<b>Forelæggelser for BMU</b>	38	82	86	58	74	68	56	60

Hvis en byggesag skal i partshøring efter bygge- eller forvaltningsloven eller i naboorientering efter planloven forlænger dette sagsbehandlingstiden med ca. en måned.

Hvis en byggesag skal behandles i By- og Miljøudvalget og der evt. skal være besigtigelse forlænger dette ofte sagsbehandlingstiden væsentligt.

#### *Ny byggelov og nyt bygningsreglement 2018*

Arbejdet med det nye bygningsreglement afføder kontinuerligt rettelser og ændringer. Senest blev der den 1. marts 2020 indført endnu en ændring til BR18, som betyder, at indvendige ombygninger i lejligheder, som ikke vedrører konstruktioner og brand, kan foretages uden byggetilladelse. Derfor kan man nu etablere nyt badeværelse eller flytte køkken til et andet rum uden byggetilladelse. De tekniske bestemmelser skal fortsat overholdes.

De nye bestemmelser giver anledning til en del henvendelser fra borgere, og hjemmesiden er tilrettet, så man her kan finde svar på de fleste spørgsmål. Det forventes også, at de nye regler vil betyde en stigning i antallet af lovliggørelsessager.

På trods af dette er det alligevel nødvendigt at sende en del mangelbreve ud, når en færdigmelding af byggearbejdet modtages, hvilket faktisk er med til at forlænge den tid, der reelt bruges på hver enkelt sag. Kommunen skal foretage stikprøvekontrol i 10% af de sager, hvor der er givet ibrugtagningstilladelse. Ved stikprøvekontrollen skal kommunen kontrollere om byggeriet overholder bygningsreglementet. Der er i perioden 1. januar 2020 til 31. december 2020 udført stikprøvekontrol af 26 sager. Der har ikke været bemærkninger til kontrollen, og det har således ikke været nødvendigt at lave lovliggørelsessager i forbindelse med stikprøvekontrollen.

Brandkrav som tidligere lå i beredskabslovgivningen er blevet flyttet til byggelovgivningen. Der samarbejdes kontinuerligt med Hovedstadens Beredskab med kvartalsmøder og ugentlige møder med sagsbehandlernes således, at der kan opretholdes et forsvarligt sikkerhedsniveau i alle byggerier som udføres på Frederiksberg. Lovgivningen bliver løbende justeret senest i forbindelse med midlertidige konstruktioner, telte, overnatning på skoler og tiltag i forbindelse med corona.

#### *KL Aftale for fælles servicemål*

Der er opsat landsdækkende mål på fra 40 dage (kategori 1 byggeri) til 60 kalenderdage for kategori 5 byggeri (ca. 80% af byggesager på Frederiksberg). Der udsendes årlig opgørelse i februar måned og forvaltningen vil fremover benytte denne statistik i den årlige statusrapport. Der er tale om statistik, der er trukket fra BOM – den digitale ansøgningsplatform. KL bemærker i evalueringsrapport af servicemålaftalen, at de offentliggjorte sagsbehandlingstider kan være behæftet med usikkerhed, da logning af sagsbehandlingen er så ny, at der endnu ikke kan drages faste konklusioner. Der er dog ingen tvivl om, at systemet over tid vil blive et præcist måleværkstøj. Desuden ses, at urbaniseringsgraden også har indflydelse på sagsbehandlingstiderne, så sagsbehandlingstiden er højest i bykommuner.

Allerede ved offentliggørelsen af servicemålsstatistikken for 2019 gjorde KL opmærksom på, at indfasningen af BR18 var en væsentlig årsag til, at sagsbehandlingstiderne i kommunerne var stigende. Den problemstilling er kun blevet mere udtalt, og KL har derfor også øget interessevaretagelsen ift. de udfordringer BR18 medfører. KL vil derfor i den kommende tid forsøge at afdække, hvilke forhold, der giver udslag i øgede sagsbehandlingstider for de respektive sagstyper.

Hele landet	Simple konstruktioner	Enfamiliehuse	Industri- og lagerbygninger	Etagebyggeri, Erhverv	Etagebyggeri, Bolig
KL servicemål	40 dage	40 dage	50 dage	55 dage	60 dage
DK 2018 <sup>1</sup>	42 dage	39 dage	55 dage	57 dage	50 dage
DK 2019 <sup>2</sup>	43 dage	43 dage	56 dage	69 dage	60 dage
DK 2020 <sup>3</sup>	43 dage	45 dage	64 dage	77 dage	84 dage

Frederiksberg Kommune	Simple konstruktioner		Enfamiliehuse		Industri- og lagerbygninger		Etagebyggeri, Erhverv		Etagebyggeri, Bolig	
	Sager	Dage	Sager	Dage	Sager	Dage	Sager	Dage	Sager	Dage
2018	12	35	18	95	3	31	262	113	270	29
2019	11	101	24	99	2	14	101	197	486	35
2020	19	94	40	94	0	0	56	214	270	67

1. Der opgøres statistik på sager indsendt fra 1. juli 2016 som er afgjort og afsluttet i perioden 1. januar 2018 - 31. december 2018

2. Der opgøres statistik på sager indsendt fra 1. juli 2016 som er afgjort og afsluttet i perioden 1. januar 2019 - 31. december 2019

3. Der opgøres statistik på sager indsendt fra 1. juli 2016 som er afgjort og afsluttet i perioden 1. januar 2020 - 31. december 2020

Generelt for hele landet er den gennemsnitlige sagsbehandlingstid på alle sager steget fra 54 dage til 62 dage. Selvom den er steget er andelen af sager, der ligger inden for servicemålsrammen stort set uændret. Denne tendens er set alle årene og skyldes, at der indgår sager, der er indkommet tilbage fra juli 2016 og først er afgjort i 2020.

I 2020 afgjorde Byggeri og Arkitektur ifølge statistikken 385 sager. I 2019 var dette tal 624 sager.

Den store ændring i antallet af afgørelser i KL's statistik skyldes bortfaldet af en række af indre ombygningssager, som ikke længere kræver byggetilladelse. De ca. 250 sager som ikke længere skal byggesagsbehandles blev typisk håndteret inden for en uge.

Frederiksberg har langt flest af sine sager i kategori 5: Etagebyggeri, Bolig – her ligger 270 af de 385 sager (kommunen har næstflest sager i denne kategori i landet). Denne kategori spænder fra ombygninger i lejligheder, altansager og nye boligbebyggelser. Her er den gennemsnitlige sagsbehandlingstid steget fra 35 dage til 67. Dette skyldes, som forklaret ovenfor, dels et bortfald af sager med lav kompleksitet og dermed kort sagsbehandlingstid, samt at flere ”ældre” sager er blevet afsluttet.

3 ud af 4 sager klarer målopfyldelsen på maksimalt 60 dage.

Tallene er forbedrede på kategori 2 enfamiliehuse med 5 dage. Antallet af sager er næsten fordoblet fra 24 til 40 sager og målopfyldelsen er steget fra 17% til 35%.

På Frederiksberg er enfamiliehuse noget helt specielt, der ofte kræver partshøring, naboorientering og politisk forelæggelse, så det er ikke forventningen, at denne kategori kan forbedres yderligere i nævneværdig grad.

Kategori 1 omhandler simple konstruktioner: i 2020 er der truffet afgørelse og afsluttet 19 sager – ca. halvdelen er klarer inden for de 40 dage (servicemålsaftalen), men igen har der været nogle sager, der har været længe undervejs. Igen er Frederiksberg lidt speciel, da denne typer sager, selvom de kaldes simple, ikke er lette på Frederiksberg, hvor der er så tæt bebygget, at stort set alle disse sager som minimum skal sendes i partshøring og helhedsvurderes.

På kategori 4 etagebyggeri, Erhverv er den gennemsnitlige sagsbehandlingstid blevet meget længere, men en større andel er behandlet inden for servicemålet, næsten 50% i 2020 – i 2019 blev kun 38% i denne kategori klarer inden for de aftalte 55 dage. Forvaltningen er fortsat ved at identificere præcis hvilke sager, der ligger i denne kategori, og kan allerede nu se, at bl.a. lovliggørelse af en del altanprojekter tilbage fra 2016 ligger her og som først er blevet afgjort i år. Flere af disse har således mere end 1000 dages sagsbehandlingstid.

By-, Kultur- og Miljøområdet arbejder målrettet med at implementere KL's servicemål for de forskellige kategorier, men der skal til stadighed være fokus på den formidlende rolle som byggesagsbehandlingen også varetager, både ved udformning af retningslinjer, dialogmøder, præmieringsordning og facadeudvalg, bevaringsværdier og i rollen som "guide", der skal hjælpe borgere og ansøgere med at navigere i de mere end 20 love, byggesagsbehandlingen administrerer.

Desværre har det ikke det seneste år været muligt at nedbringe sagsbehandlingstiden yderligere på kategori 4 og 5. Dette skyldes dels øget fokus på andre opgaver i enheden med tilsynsopgaver, hvor særligt de mange tilsyn i forbindelse med

renoveringen af bebyggelsen Søndermarken, situationen omkring corona og ny lovgivning har krævet ressourcer, men også bortfaldet af de mange hurtige sager, der typisk blev behandlet indenfor 14 dage kan selvfølgelig aflæses i tallene. Det skal nævnes, at BOM systemet, der danner baggrund for KL's tal, bruges meget forskelligt fra kommune til kommune. På Frederiksberg oprettes sagen, når den kommer ind, også når der er tale om en forespørgsel, der evt. udmunder i en egentlig ansøgning. Det kan konstateres at ændringer af gebyret har ikke haft indflydelse på antallet af indkomne ansøgninger.

## **Økonomi**

Nej

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Dagsordenspunkt Byggesagsbehandlingen, status behandlet på mødet 10. august 2020 kl. 19.58 (Udva.docx)

KL Servicemål til udgivelse 2020

Udvikling i byggesager 01.01.2018-15.04.2021

# Punkt 220: Skybrudsprojekt, Frydendalsvej

05.01.02-G01-1-21

## Resume

Projektforslaget for Skybrudsprojektet Frydendalsvej forelægges med denne sag til udvalgets godkendelse. Projektet omfatter Frydendalsvej fra Jacobys Allé til Frederiksberg Allé. Projekts formål er at etablere et forsinkelsesbassin, som kan håndtere regnvandet i det omkringliggende opland. Dette vil minimere risikoen for vand i kældrene i oplandet, og samtidige aflaste de eksisterende kloaker i oplandet til Frederiksberg Allé. Samtidig med anlæg af skybrudsprojektet vil den eksisterende drikkevandsledning blive omlagt og renoveret. Projektet indeholder renovering og udlægning af ny asfalt, samt nyt fortov og kantsten.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget godkendte det fremlagte projektforslag for skybrudsprojektet og renoveringen af vandledningen på Frydendalsvej.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at det fremlagte projektforslag for skybrudsprojektet og renoveringen af vandledningen på Frydendalsvej, godkendes

## Sagsfremstilling

For at opfylde kommunens målsætninger om klimatilpasning af Frederiksberg, er der opnået mulighed for finansiering af en lang række skybrudsprojekter via takstmidler, i kraft af den fælles rammeansøgning sammen med Frederiksberg Forsyning. På sigt vil etableringen af skybrudsprojekterne gøre byen mere robust over for fremtidige skybrudshændelser. Projektet er igangsat i forbindelse med vedtagelsen af skybrudspakken for 2021.

### *Projektforslaget*

Projektet vil etablere en forsinkelsesvej, hvis formål er at opsamle og forsinke skybrudsvand fra området. Fra forsinkelsesbassinet på 800 m<sup>3</sup> vil regnvandet blive tilbageholdt og forsinket før det når til kloakken. På denne måde udnyttes den eksisterende kapacitet i den eksisterende kloak i spidsbelastningsperioder bedre og risikoen for oversvømmelser i forbindelse med skybrud mindskes.

### *Hydraulisk sammenhæng med oplandet*

Da det terrænbaseerede vandopland er på 7,76 ha ved en 10 års regn betyder det, at der er et volumenbehov på 795 m<sup>3</sup> ved en 10 års regn. Hvis der skal håndteres en 100 års regn skal volumen i skybrudsanlægget være 2.405 m<sup>3</sup>. Anlægsteknisk vil det være mest oplagt at placere volumen i Frydendalsvej. Vejvandet fra Jacobys Allé og Frydendalsvej frakobles kloakken og ledes til forsinkelsesvolumen i Frydendalsvej, og derefter vil der være overløb til eksisterende kloak. Selve terrænet er forholdsvis fladt med et fald fra vest mod nordøst. Strømningsvejene viser desuden, at vandet ledes fra vest mod Frydendalsvej og videre til Frederiksberg Allé. Ved at anlægge et så stort volumen i Frydendalsvej, vil det aflaste vandoplandet til Frederiksberg Allé betydeligt, og der med opnås der en billigere kubikmeter pris.

### *Renovering af vandledning*

Projektet består også af renovering af den eksisterende drikkevandsledning, og hvis den nødvendige volumen skal kunne realiseres, skal denne flyttes, hvorfor er der givet et påbud fra Frederiksberg Forsyning. Den eksisterende drikkevandslednings stand er i forvejen meget ringe og ville inden for den nærmeste fremtidig skulle renoveres. Derfor er Frederiksberg Forsyning enig i at renovere og omlægge drikkevandsledningen samtidig med anlægget af skybrudsprojektet. Det betyder også, at projekterne samgraves, og derved kan omkostningerne holdes på et lavere niveau.

Drikkevandsledningen er gammel og lavet af støbejern. Frederiksberg Forsyning har vandledningen på deres liste over kommende renoveringsprojekter over de næste par år. Dette projekt er fremrykket sådan, at der kan ske en samgravning og få plads til det nødvendige magasin til regnvandet. Vandledningen ejes af Frederiksberg Forsyning, stikledningerne ejes af borgerne, men driftes af Frederiksberg Forsyning (se vedlagt foto). Dette betyder, at borgerne skal betale for renoveringen af deres stikledninger. Dette koster normalt 45.500 kr. pr. matrikel, men ved en samgravning af projekterne, er prisen ca. 30.000 kr. Ved renoveringen af ledningen vil man også opnå et større tryk på ledningen, fordi ledningen vil blive forøget i dimension. Dette omhandler kun borgerne der bor i hus nr. 1-23 og 2-20. Borgerne vil have 6 måneder fra påbud til de skal betale.

### *Beplantning og vejbump*

Der bliver i forbindelse med projektet plantet 4 nye træer, og de vil blive en del af renoveringen af de eksisterende bump på vejen. Se vedlagt tegning.

### *Vejens udformning*

Den eksisterende vejgeometri vil blive fastholdt, og der vil efter anlæg blive udlagt nyt slidlag.

### *Bilparkering*

Den eksisterende bilparkeringspladser langs vejen vil blive fastholdt.

### *Borgerinformation*

Borgerne vil blive orienteret med et brev, og Frederiksberg Forsyning vil give beboerne et påbud vedr. renoveringen af vandledningen. Der vil blive afholdt et informationsmøde på vejen, hvor beboerne kan stille spørgsmål, og både forvaltningen og Frederiksberg Forsyning vil være tilstede. Borgerne vil løbende blive orienteret med nyhedsbreve under anlægsfasen.

### *Anlægsarbejdet*

Erfaringerne fra Amicisvej har vist, at der kan skabes et langt roligere anlægsudtryk, hvis projektet bliver delt op i etaper. Derfor vil anlægsarbejdet blive opdelt i tre etaper. Det gør, at projektet tager lidt længere tid - estimeret en måned længere, men til gengæld vil det sikre parkeringspladserne under udførelsesfasen, og at anlægsområdet fremstår mere rydeligt under anlæg. Hvis man opdeler projektet i flere etaper vil det forlænge anlægsprojektet yderligere og ikke mere være rentabelt. Kørerbanen vil blive lukket, men der vil være adgang for hovedstadens beredskab under hele anlægsfasen, samt adgang for renovationen. Fortovet vil være åbent under hele anlægsfasen, og alle beboerne vil have adgang til deres ejendomme.

### *Projektets fordele*

Projektet vil have flere positive effekter:

- Borgerne vil blive markant bedre sikret mod oversvømmelser, når der er skybrud.
- Antallet af træer stiger med fire.
- Vandledningen bliver renoveret.
- Fortov og vej bliver renoveret.
- Bumpene på vejen vil blive renoveret, og sikre samme trafiksikkerhed i området.
- Antallet af parkeringspladser vil være det samme.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at dette skybrudsprojekt vil bidrage til at opnå kommunens overordnede målsætninger for klimatilpasningen, og samtidig aflaste vandoplandet til Frederiksberg Allé. Derudover vil der blive koordineret med renovering af den nedslidte drikkevandsledning i Frydendalsvej.

## **Økonomi**

Midlerne til anlæg af skybrudsprojektet er tidligere blevet bevilget i forbindelse med godkendelsen af Skybrudspakken for 2021. Efterfølgende har der været en projektændring, som blev godkendt med 1. revision af skybrudspakke 2021, i marts 2021.

Det samlede projekt vurderes at koste 11,5 mio. kr. De 9,5 mio. kr. finansieres af pulje til FØ27 Grønne veje øst (takstfinansieret) samt 2 mio. kr. (skattefinansierede) i skybrudspakken 2021.

Afledt drift på projektet vurderes til 23.000 pr. år. (19.000 kr. er finansierede via afsatte midler i skybrudspakke 2021)

Udgiften vil hydraulisk drift af projektet finansieres via takst midler af Frederiksberg Forsyning.

Oversigt over finansieringen af projektet:

Skybrudsmidler, takstfinansieret	Skybrudsmidler, skattefinansieret	Samlet budget
<b>Beløb</b> 9,5 mio. kr.	2 mio.kr.	11,5 mio. kr.

De takstfinansierede skybrudsmidler har ikke betydning for anlægsrammen.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By -og Miljøudvalget

## **Bilag**

Frydendalsvej, situationsplan

Vandledning, ejerforhold 01

# Punkt 221: Forlængelse af URBAN 13

01.11.20-P20-6-17

## Resume

URBAN 13 har siden åbningen i juni 2019 i forlængelse af områdefornyelse Nordre Fasanvej Kvarteret skabt gode rammer for liv og aktivitet under Bispeengbuen. Nu ønsker URBAN 13 at forlænge aftalen, så aktiviteterne kan fortsætte til og med 2026. Men denne sag skal udvalget tage stilling til forlængelsen.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til By- og Miljøudvalget, at aftalen med URBAN 13 forlænges til og med 2026

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

## Sagsfremstilling

Efter Frederiksberg Kommunes områdefornyelse Nordre Fasanvej Kvarteret blev afsluttet i juni 2018, var ønsket, at private aktører skulle fortsætte med at skabe liv og aktivitet under Bispeengbuen. Derfor annoncerede Frederiksberg Kommune i samarbejde med Københavns Kommune efter aktører, der skulle byde ind med et oplæg til at skabe dagligt liv og aktivitet og samtidig give plads til eksisterende aktiviteter som Bas Under Buen, Veras Market og Carpark Festival. Blandt de bydende blev den socialøkonomiske virksomhed URBAN 13 valgt, hvilket Kommunalbestyrelsen godkendte den 23. april 2018. Herefter blev selve projektet konkretiseret og godkendt af By- og Miljøudvalget den 21. januar 2019 og en brugsretsaf tale mellem kommunerne og URBAN 13 indgået. Denne aftale løber til og med august 2023.

URBAN 13 har kontaktet Frederiksberg og Københavns Kommuner med et ønske om at forlænge aftalen. Begrundelsen er, at en fortsat udvikling af området, hvilket URBAN 13 mener at kunne, kræver midler. Disse midler rejser URBAN 13 via fonde, som skal kunne se et tidsmæssigt perspektiv længere end til august 2023. På den baggrund har kommunerne og URBAN 13 været i dialog om vilkårene og indholdet af en mulig forlængelse. Der er tale om et tillæg til den gældende aftale, som er bilagt indstillingen. Med tillægget forlænges aftalen til og med 2026. Dernæst indarbejdes en konkret opsigelsesfrist på et halvt år. Udgangspunktet for dialogen om forlængelse har været, at der skal være liv og aktivitet under Bispeengbuen, så længe konstruktionen står. Som bekendt sættes undersøgelser om eventuel nedrivning af Buen og efterfølgende byudvikling af området snarligt i gang. Forlængelsen af URBAN 13 må ikke hindre hverken undersøgelsen eller det eventuelle nedrivnings- og byudviklingsprojekt. Derfor denne korte opsigelsesfrist. Begge kommuner forpligter sig til løbende dialog med URBAN 13 således, at URBAN 13 løbende holdes orienteret og på den måde så hurtigt som muligt kan blive informeret, hvis en opsigelse bliver aktuel. Kommunerne vil i dette tilfælde undersøge mulighederne for relokalisering af URBAN 13s aktiviteter uden dog at love at finde løsninger. Ligeledes vil den løbende dialog holde kommunerne opdateret på status for URBAN 13.

URBAN 13 har siden åbningen juni 2019 og frem til december 2020 haft ca. 130 arrangementer. Mange af dem i Garagen, som er et kulturhus, hvor der afholdes koncerter, filmvisninger, pubquizzes mm. Street under Buen, der er en udvidelse af det oprindelige projekt skabt i samarbejde med en række (gade)idrætsaktører, har også lagt grund til en del arrangementer og er generelt velbesøgt. Efter åbningen af Street under Buen i sommeren 2020 viser optællinger mellem 75-100 daglige brugere. Street Under Buen planlægges i øvrigt udvidet ind i den del af arealet under Buen, som København alene er vejmyndighed over. Et led i URBAN 13's tryghedsskabende arbejde er en løbende dialog med lokalområdet på begge sider af kommunegrænsen, blandt andet for at målrette arrangementer de lokale målgrupper. I kontorfællesskabet, der åbnede oktober 2019, sidder 17 forskellige små virksomheder og foreninger, som både bidrager til URBAN 13s mål om iværksætterier og til det daglige liv under Buen. For nylig åbnede Den Sociale Diner, som har åbent mellem kl 14 og 22 på de fleste af ugens dage. For nærmere beskrivelse af URBAN 13s aktiviteter, mål og resultater henvises til bilaget "URBAN 13 - afrapportering", hvor der afrapporteres til fondene, der har bidraget til projektet.

Sideløbende med URBAN 13 har andre tilbagevendende begivenheder, som Veras Market, Carpark Festival og Bas Under Buen, i det omfang coronasituationen har tilladt, fundet sted.

Bispeengbuen og arealet under ejes af staten ved Vejdirektoratet. Frederiksberg og Københavns Kommuner har en aftale med Vejdirektoratet om vederlagsfri råderet over knap halvdelen af arealet under Bispeengbuen, og kommunerne må

gerne udlåne arealet til en tredje aktør. En forlængelse af aftalen med URBAN 13 er med forbehold for Vejdirektoratets indgåelse af en forlænget aftale med kommunerne. Det er forvaltningens forventning, at en forlængelse bliver indgået.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at URBAN 13 på et udfordrende sted i byen og under udfordrende omstændigheder, særligt med coronapandemien in mente, har formået at skabe et spændende og livligt miljø under Bispeengbuen. Det vurderes, at en forlængelse giver URBAN 13 mulighed for at fortsætte udviklingen, og at opsigelsesfristen på et halvt år sikrer, at der i fortsættelse og udvikling af liv og aktivitet under Buen tages højde for et eventuelt nedrivnings- og byudviklingsprojekt.

### **Økonomi**

Nej

### **Borgmesterpåtegning**

Nej

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget

### **Bilag**

Underskrevet tidsbegrænset brugsretsftale U13, KK og FK 30082018

URBAN 13 - Afrapportering 2021

# Punkt 222: Kommunikationsindsats til håndtering af øget efterladenskaber fra hunde

01.00.00-G01-6-21

## Resume

Der er opstået en udfordring med efterladenskaber fra hunde i byen, særligt under coronarestriktionerne. Dette skyldes, at flere har anskaffet sig en hund i perioden. Forvaltningen foreslår derfor en digital Kommunikationsindsats om problemstillingen, og hvilke muligheder hundeejerne har for at benytte sig af affaldsløsninger til efterladenskaber. Sagen forelægges til udvalgets beslutning.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der iværksættes en Kommunikationsindsats til håndtering af øget efterladenskaber fra hunde

## Sagsfremstilling

Det er under coronaperioden opstået en tiltagende større udfordring med efterladenskaber fra hunde i byens grønne anlæg og særligt på fortove. Dette skyldes hovedsageligt, at flere har anskaffet sig en hund i coronaperioden.

Dette er selvsagt til stor gene for fodgængere og andre borgere, der bevæger sig igennem byen, og for de borgere der bruger byens grønne faciliteter. Forvaltningen har i den forbindelse fået et stigende antal henvendelser fra frustrerede borgere om problemer med efterladenskaber i byrummet, men også om løse hunde i byens parker og kirkegårde. Det er ifølge miljølovgivningen forbudt at efterlade affald på vejarealer, herunder fortove, og det gælder altså også hundeaafføring. Den vejledende bødesats er 3.000 kr. for at efterlade hundeaafføring i byen.

Der er generelt opsat mange hundeposestativer i byens rum. Der findes således hundepostestativer 75 steder i byen. I 2021 blev der i alt indkøbt 1737 kasser hundeposer med 1000 poser i hver til opsætning - dette svarer til i alt 1.728.000 hundeposer. Der er på nuværende tidspunkt allerede indkøbt 1737 hundeposekasser i år, hvilket også taler for, at der er komme flere hunde til, og at der også er mange, der benytter poserne. Herudover er der en del synlige skilte, der guider hundeejerne i, hvad der er tilladt i forhold til at have hunde i byens parker og pladser.

Det er vurderingen, at en Kommunikationsindsats vil kunne have en adfærdsmæssig effekt på de hundeejere, der ikke er opmærksomme på, at kommunen stiller gratis hundeposer til rådighed. Kommunikationsindsatsen, som foreslås at være digital, vil være henvendt til byens hundeejere med en påmindelse om, hvad der er god adfærd, når man har hund i byen, herunder særligt i forhold til håndtering af efterladenskaber fra ens hunde, at hunde skal holdes i snor i byens rum mv.

Forvaltningen vil udarbejde en målrettet digital Kommunikationsindsats herom, som vil blive formidlet via Facebook, kommunens hjemmeside, og på de digitale skærme i borgerservice og på biblioteket.

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

Det er forvaltningens vurdering, at en Kommunikationsindsats i et vist omfang kan afhjælpe det stigende problem med efterladenskaber fra hunde i byen, da problemstillingen kræver en adfærdsændring hos de pågældende hundeejere.

## Økonomi

En helsidesannonce i Frederiksberg Bladet koster cirka 13.000 kr. Omkostningerne vil blive afholdt fra renholdelsesmidlerne.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og Miljøudvalget

# Punkt 223: Disponering af puljen til vejbelysning 2021

05.01.12-P35-1-21

## Resume

Der blev på budget 2021 afsat 3 mio. kr. til udskiftning af vejbelysningen, hvoraf ca. 2,40 mio. kr. blev fremrykket til 2020. Med denne sag forelægges udvalget til beslutning forslag om, at de resterende midler på 0,623 mio. kr. anvendes til den nødvendige udskiftning af lysmaster.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at puljen til udskiftning af vejbelysning på i 0,623 mio. kr. i 2021 disponeres som foreslået.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at puljen til udskiftning af vejbelysning på i 0,623 mio. kr. i 2021 disponeres som foreslået.

## Sagsfremstilling

På budget 2021 var der oprindeligt afsat 3,0 mio. kr. til udskiftning af vejbelysningen. I forbindelse med ophævelse af anlægsloftet, blev der fremrykket ca. 1,5 mio. kr. til 2020. Efter en gittermast knækkede på grund af rust, blev der fremrykket yderligere ca. 1 mio. kr. til hurtig udskiftning af de master, der er i dårligst stand. I 2021 er der derfor kun reelt ca. 0,6 mio. kr., der kan disponeres. Det foreslås i 2021 at fortsætte den påbegyndte udskiftning af master som er nedslidte. Udskiftningen vil i 2021 primært omfatte det videre arbejde med den nødvendige udskiftning af master, der ikke længere er i forsvarlig stand. Det vil derfor ikke være muligt indenfor budget i 2021 at udskifte belynings armaturer i større omfang.

Efter en gennemgang af gitter masterne, blev der i 2020 sat gang i udskiftning af rustne gitter master, der kræver udskiftning først, inkl. reparationer af sokler. Der er herudover indkøbt master til udskiftning, og de resterende midler på 623.000 kr, der er i budget i 2021, vil derfor kunne gå til at udskifte 15 - 20 master. Med disponeringen vil der i 2020 / 2021 være udskiftet de master, som er de mest krævende og hvor behovet er størst. Herudover vil der i de næste 2 - 3 år være behov for at afsætte 500.000 kr. af puljens midler årligt til reparationer af master.

### *Status på udskiftningen af vejbelysning*

Frederiksberg Kommune har siden 2013 gennemført en systematisk udskiftning af ældre lyskilder. Lyskilder der er energitunge og derfor udgår af markedet. Konkret i forhold til vejbelysningen er det målsætningen i kommunens belyningsstrategi, at energiforbruget og CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejbelysning skal reduceres med mindst 50% fra 2005 frem til 2020. De mest energitunge og miljøbelastende lyskilder er nu skiftet på Frederiksberg, hvilket har betydet, at målsætningen allerede blev opnået i 2018. De mest energitunge og miljøbelastende lyskilder er f.eks. lysstofrør, som alle er udskiftet. Den aktuelt mest energitunge belyningsstype på Frederiksberg er højtryksnatrium lyskilder, som aktuelt udgør ca. 16% af kommunens lyskilder. En fortsat udskiftning af disse vil derfor bidrage til at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen yderligere.

På nuværende tidspunkt har udskiftningen af ældre lyskilder betydet, at LED nu udgør godt 50% af alle lyskilder.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at den resterende del af vejbelysningspuljen disponeres til fortsat udskiftning af gittermaster m.m., for at sikre at de mest nedslidte master opgraderes.

## Økonomi

Såfremt indstillingen tiltrædes disponeres 0,623 mio. kr. af puljen til vejbelysning i 2021. Der meddeles samtidig bevilling til de disponerede midler og projektet oprettes særskilt som "Vejbelysning 2021"

## Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

## Behandling

By -og Miljøudvalget

## Bilag

Bevillingsskema Vejbelysning

# Punkt 224: Vurdering af gadehaveansøgninger juni 2021

00.13.00-A50-9-21

## Resume

I forbindelse med Kommunalbestyrelsens beslutning om disponering af midler til øget bynatur og biodiversitet blev der disponeret midler til 10 gadehaver, idet der kunne arbejdes for et øget antal gadehaver, hvis der var interesse. Tilbuddet har vist sig at være en succes, idet forvaltningen har modtaget 130 ansøgninger om gadehaver. I sagen foreslår forvaltningen derfor en alternativ, udvidet ordning som udvalget skal stilling til.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at der til denne havesæson etableres op til 30 mere enkle gadehaver,
2. at konceptet og processen for gadehaverne justeres som foreslået,
3. at øvrige ansøgere kommer på en venteliste.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at By- og Miljøudvalget tager stilling til, om der til denne havesæson skal etableres ca. 10 specialfremstillede haver, eller om der skal etableres op til 30 mere enkle gadehaver
2. at konceptet og processen for gadehaverne i givet fald justeres som foreslået
3. at øvrige ansøgere kommer på en venteliste

## Sagsfremstilling

Den 22. februar 2021 vedtog Kommunalbestyrelsen at meddele anlægsbevilling til øget bynatur og biodiversitet, idet forvaltningen blev anmodet om at forelægge konkrete udmøntningsforslag vedr. gadehaver, idet der i den videre udmøntning skal ske en større vægtning af gadehaverne med en tilpasning af de øvrige projekter. Derudover blev der anmodet om, at de 10 gadehaver ikke blev tildelt efter først til mølle-princippet, men efter motiveret ansøgning

Forvaltningen har annonceret muligheden for at få en gadehave blandt andet på Facebook og i FrederiksbergLiv med mulighed for at ansøge inden for en ansøgningsfrist henholdsvis den 1. juni 2021 og den 1. september 2021. Der har været en overvældende interesse for at få en gadehave. Til den første ansøgningsrunden den 1. juni har forvaltningen modtaget 130 motiverede ansøgninger, som er blevet vurderet i forhold til placering og indpasning i bybilledet, trafikale forhold, bidrag til lokal bynatur og ansøgers motivation. Ud fra de kriterier vurderer forvaltningen, at langt de fleste ansøgninger kan godkendes, mens der skal findes en ny placering af gadehaver for et mindre antal ansøgere. Vurdering af samtlige ansøgninger samt oversigtskort findes som bilag til sagen.

### *Typer og antal gadehaver*

Der var oprindeligt i forbindelse med borgerdialogen arbejdet med fire forskellige gadehavetyper alle med rundede hjørner og to af dem med en lille bænk integreret. Størrelserne varierede fra den mindste på 75 cm x 200 cm (1,5 kvm) til den største på 150 cm x 250 cm (3,75 kvm). Haverne skal specialfremstilles og de to store modeller med bænke koster 15.000 kr. stykket. pr. have, med en ramme af cortenstål, jord, skilt med navn på gadehaveejer, montering af bed samt eventuel fjernelse af belægning. På den baggrund vurderer forvaltningen, at det vil være realistisk for de afsatte midler at etablere ca. 10 gadehaver i sensommeren 2021.

Pga. den store interesse for gadehaverne har forvaltningen set på, om det vil være muligt at tilgodese flere end 10 ansøgere og etablere dem tidligere. Det er muligt at etablere flere gadehaver indenfor budgettet, hvis haverne etableres i samme kvalitet, men i en mere enkel type end oprindeligt planlagt og uden rundede hjørner. Haverne vil være i størrelsen fra 100 cm x 175 cm (1,75 kvm) til 150 cm x 200 cm (3,0 kvm), alt efter ansøgernes ønsker og placering af haven. Da haverne er mere simple at producere, er leveringstiden kortere, og de kan dermed etableres tidligere. Pris for etablering af sådanne gadehaver vil i gennemsnit være 6.000 kr. pr. have, med en ramme af cortenstål, jord, skilt med navn på gadehaveejer, montering af bed samt eventuel fjernelse af belægning. På den baggrund vurderer forvaltningen, at det vil være realistisk for de allerede afsatte midler at etablere op til 30 gadehaver i sommeren 2021.

Det skal bemærkes, at det samlede budget på 200.000 kr. er en forhøjelse i forhold til det oprindeligt foreslåede på 150.000 kr. Kommunalbestyrelsen besluttede den 22. februar at der i den videre udmøntning skulle ske en større vægtning af gadehaverne med en tilpasning af øvrige projekter i 2021 finansieret af de afsatte midler til bynatur og biodiversitet. Udvidelsen af projektet til i første omgang 30 gadehaver er således i god tråd med Kommunalbestyrelsens beslutning.

Forvaltningen foreslår således, at udvalget tager stilling til, om der som oprindeligt planlagt skal etableres 10 specialfremstillede haver, eller om der skal etableres op til 30 mere enkle haver.

#### *Udvælgelsesproces*

Forvaltningen foreslår uanset antal haver, at konceptet og processen for gadehaverne justeres således:

- Der etableres i hhv. sommeren eller sensommeren 2021 det antal haver, som udvalget beslutter, prioriteret efter de nedenstående kriterier
- Forvaltningen forestår prioriteringen
- Ansøgere, der ikke får tildelt en gadehave i første omgang, opføres på en prioriteret venteliste

Gadehaverne udvælges ud fra følgende kriterier:

- Geografisk spredning på Frederiksberg
- Havens bidrag til lokal bynatur - er der for eksempel et område, hvor en gadehave vil tilføre ekstra værdi
- Havens bidrag til fællesskab - er der for eksempel borgere, der vil gå sammen om at passe en gadehave; er der familier eller boligforeninger, der har ansøgt

Forvaltningen vil ud fra disse kriterier til udarbejde en plan for levering og opsætning af gadehaverne.

#### *Tidsplan*

Haverne forventes etableret i løbet af juli 2021, hvilket gør, at haverne vil kunne have værdi i indeværende år. De nye gadehaveejere vil løbende blive orienteret om, hvornår de kan forvente, at deres gadehaver vil stå klar, og de vil i den forbindelse modtage et startkit indeholdende Frederiksberg Blomstereng, en planteskovl, havehandsker og gode råd om havebrug i byen. Desuden vil de blive inviteret til at deltage i et netværk for gadehaveejere, med tilbud om erfaringsudveksling, plantebytte og inspirationsoplæg.

Frederiksberg Kommune vil endvidere indgå en kontrakt med den enkelte gadehaveejers, hvor kommunen får mulighed for at sløjfe en gadehave, hvis den for eksempel viser sig at give trafikale eller andre gener, eller overdrage den til en borger på ventelisten, hvis gadehaveejeren ikke passer haven. Forvaltningen vil forsøge at finde en anden placering af gadehaven, hvis det skyldes uforudsete trafikale gener eller lignende. Forvaltningen vil føre månedlige tilsyn med gadehaverne, og skulle det vise sig, at en have ser forladt ud, vil forvaltningen tage kontakt til den pågældende gadehaveejers. Passes haven ikke eller ønsker gadehaveejeren ikke at fortsætte, udbydes haven blandt de borgere, der står på venteliste. Alternativt nedlægges eller flyttes haven.

Der vil muligvis ved 2. ansøgningsrunde den 1. september komme flere ansøgninger. Forvaltningen vil herefter forelægge en sag for udvalget med henblik på beslutning om, hvorvidt der skal etableres yderligere gadehaver, som kan stå klar til havesæsonstart foråret 2022, herunder finansieringen heraf.

Inden udvalget tager stilling til, om gadehaver skal vægtes endnu højere end med det foreslåede, herunder med evt. yderligere tilpasning af projekter, der finansieres af de afsatte midler til bynatur og biodiversitet, bør erfaringerne med de første haver evalueres. Derfor anbefaler forvaltningen ikke, at der i første omgang etableres flere end 30 gadehaver. Forvaltningen anbefaler at evaluere gadehaverne ud fra, hvordan de i praksis fungerer som æstetisk element i byrummet samt om havens form og størrelse samt organisering i havenetværket fungerer for brugerne.

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

Der er tale om en stor interesse for at passe en gadehave på Frederiksberg. Der er derfor mulighed for indenfor samme budget i første runde at etablere flere haver end først planlagt, hvilket udvalget skal tage stilling til. For at høste erfaringer med gadehaverne vurderer forvaltningen, at det er et fornuftigt niveau i første omgang at etablere 10-30 gadehaver. Ligeledes vurderer forvaltningen, at det er vigtigt at få haverne etableret hurtigst muligt, så de kan tages i brug i dette års havesæson. Det er ligeledes vurderingen, at der undervejs falder nogen fra, hvorfor det vil være hensigtsmæssigt at oprette en venteliste. Herudover vil det være oplagt på baggrund af erfaringerne med de første gadehaver at vurdere, hvorvidt der skal afsættes midler til yderligere gadehaver de kommende år.

## **Økonomi**

Der er disponeret 100.000 kroner til anlæg af gadehaver samt 100.000 kroner fra "Pulje til styrkelse af miljøindsatsen". For midlerne kan der etableres 10 specialfremstillede gadehaver eller op til 30 mere enkle gadehaver.

## **Borgmesterpåtegning**

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

## **Bilag**

Kort over ansøgere juni 2021

# Punkt 225: Grøn Frivillighedsdag i 2021

20.15.00-G01-1-21

## Resume

I budget 2019 blev der afsat midler til afholdelse af en årlig Grøn Frivillighedsdag fra 2019 til og med 2021. Frivillighedsdagen har været afholdt i 2019 og 2020 med et relativt lavt deltagerantal og høje omkostninger til mandetimer, kommunikation og materiel. I sagen foreslås det derfor, at en anden arrangør overtager afviklingen, samt at der afventes med en disponering af de resterende midler.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at 10.000 kr. af de afsatte midler til Grøn Frivillighedsdag i 2021 anvendes til indkøb af ladcykel til foreningen "Dråben i havet",
2. at foreningen "Dråben i havet" ikke overtager afviklingen af Grøn Frivillighedsdag i 2021 med et tilskud på 30.000 kr. til afvikling af arrangementet,
3. at de udisponerede midler på 90.000 kr. disponeres på et senere tidspunkt.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at 10.000 kr. af de afsatte midler til Grøn Frivillighedsdag i 2021 anvendes til indkøb af ladcykel til foreningen "Dråben i havet"
2. at foreningen "Dråben i havet" overtager afviklingen af Grøn Frivillighedsdag i 2021 med et tilskud på 30.000 kr. til afvikling af arrangementet
3. at de udisponerede midler på 60.000 kr. disponeres på et senere tidspunkt.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på den 31. maj 2021 sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at sikre, at Dråben i Havet er interesseret i at varetage opgaven som beskrevet.

Dråben i Havet tilkendegav den 1. marts 2021, at de gerne vil overtage arrangementet, hvor de i samme ombæring kom med nogle bud på, hvordan et samarbejde kunne etableres. Dette er blevet bekræftet den 31. maj 2021. De to mails er vedlagt som bilag 1.

Dråben i Havet har den 1. juni 2021 supplerende oplyst, at de nu har en række ufravigelige krav, som kommunen skal leve op til, før de vil afholde arrangementet. Disse er som følger:

- at alle kommunalbestyrelsesmedlemmer skal møde op på dagen og deltage i arrangementet
- at alle kommunalbestyrelsesmedlemmer stiller op til et fælles billede foran rådhuset, og hvor kommunen forpligter sig til at stille op med en professionel fotograf
- at Dråben i Havet vil have et beløb mellem 40.000 kr. - 50.000 kr. til afholdelse af arrangementet

Mailen med de nye krav og betingelser er vedlagt som bilag 2.

Telefonisk har Dråben i Havet yderligere oplyst, at de agter at aflyse arrangementet, hvis ikke alle kommunalbestyrelsesmedlemmer møder op på dagen.

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

Det er forvaltningens vurdering, at Dråben i Havet stadig er egnet til at overtage arrangementet. Dog besværliggøres samarbejdet med Dråben i Havet betydeligt af de ufravigelige krav og betingelser, som organisationen har fremlagt i forbindelse med overtagelse af arrangementet. Umiddelbart finder forvaltningen derfor ikke, at samarbejdet bør fortsætte i forhold til arrangementet.

### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 31. maj 2021 sagen efter drøftelse.

### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget udsatte den 12. april 2021 sagen, idet sagen blev ønsket drøftet i budgetforligskredsen.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Med budget 2019 blev det bestemt, at renholdelsesindsatsen skulle suppleres med en Grøn Frivillighedsdag. Der blev afsat 100.000 kr. årligt i 2019 til og med 2021. 2021 er således sidste år, der er afsat midler hertil.

Ved Grøn Frivillighedsdag inviteres kommunens borgere til at deltage i en frivillig indsats for en renere by ved i fælleskab at indsamle affald i byen. Ved opstart af arrangementet var det målsætningen, at der skulle deltage 500 frivillige borgere på dagen.

Grøn Frivillighedsdag har indtil videre været afholdt i 2019 og 2020. I 2019 deltog knap 200 personer og i 2020 deltog 117 personer.

Forvaltningen har reklameret og annonceret for dagen via en lang række kommunikationskanaler, herunder via pressemeddelelser, hjemmeside, infoannonce i Frederiksberg Bladet, plakater i byen, nyhedsbreve til foreninger, skoler, institutioner og virksomheder, facebook og infoskærme.

Ved evaluering af arrangementerne vurderes det, at deltagerne er glade for arrangementet, men at det lave antal deltagere ikke har kunne opveje de økonomiske omkostninger til mandetimer, indkøb af materiel, annoncering og trykning af plakater.

Foreningen "Dråben i havet" er meget aktive i forhold til planlægning og afholdelse af affaldsindsamlingsarrangementer blandt andet på Frederiksberg. Det kunne derfor være naturligt, at foreningen overtog Grøn Frivillighedsdag på Frederiksberg i 2021.

Forvaltningen har været i dialog med foreningen om overtagelse af Grøn Frivillighedsdag, som er positive i forhold til at tage over. Det foreslås, at de får et tilskud på 30.000 kr. til afholdelse af arrangementet. Indkøbt materiel såsom veste, handsker og poser fra Grøn Frivillighedsdag i 2019 og 2020 kan genbruges, så det forventes ikke, at der skal bruges yderligere midler hertil. Kommunen vil kunne støtte foreningen med kommunikation og promovering af arrangementet på hjemmesiden, facebook m.v.

I lighed med vilkårene for tildeling af midler fra arrangements- og kulturpuljer, vil arrangøren blive underlagt afrapporteringspligt, herunder krav om aflæggelse af regnskab med relevante bilag, krav om tilbageførelse af ubrugte midler og en generel redegørelse for arrangementets forløb.

Ydermere blev det i budget 2021-22 besluttet, at der skal stilles en el-cykel til rådighed for "Dråben i havet". "Dråben i havet" har udtrykt ønske om en ladcykel, hvilket foreslås indkøbt istedet for en el-cykel. En ladcykel, som opfylder foreningens ønsker, koster ca. 10.000 kr. Indkøbet heraf foreslås finansieret af midlerne til afholdelse af Grøn Frivillighedsdag i 2021.

Det foreslås således i alt at bevillige 40.000 kr til "Dråben i havet" ved tildeling af 30.000 kr. til planlægning af Grøn Frivillighedsdag 2021 og 10.000 kr til køb af ladcykel.

De resterende midler foreslås disponeret på et senere tidspunkt, når det er vurderet, om midlerne eventuelt skal bidrage til kommunens økonomiske udfordringer i 2021, som beskrevet i 1. forventede regnskab.

#### *By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering*

Forvaltningen vurderer, at foreningen "Dråben i havet" med fordel kan overtage afholdelsen af arrangementet, da gruppen jævnligt arrangerer affaldsopsamlingssture med relativt mange deltagere.

## **Økonomi**

Ved overdragelse af ansvaret for Grøn Frivillighedsdag vil 40.000 kr. blive givet til "Dråben i havet" til omkostninger ved afholdelse af arrangementet og køb af ladcykel. De resterende midler foreslås disponeret på et senere tidspunkt, når det er vurderet, om midlerne eventuelt skal bidrage til kommunens økonomiske udfordringer i 2021, som beskrevet i 1. forventede regnskab.

Såfremt udvalget vælger at aflyse af Grøn Frivillighedsdag i 2021 foreslås det at anvende 10.000 kr. til indkøb af en ladcykel til affaldsindsamlingsgruppen "Dråben i Havet". I så fald foreslås det, at de resterende 90.000 kr. disponeres til andet formål på et senere tidspunkt eller lægges i kassen.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K

## **Historik**

### **Indstilling 12. april 2021, pkt. 114:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at 10.000 kr. af de afsatte midler til Grøn Frivillighedsdag i 2021 anvendes til indkøb af ladcykel til foreningen "Dråben i havet"

2. at foreningen "Dråben i havet" overtager afviklingen af Grøn Frivillighedsdag i 2021 med et tilskud på 30.000 kr. til afvikling af arrangementet

3. at de udisponerede midler på 60.000 kr. disponeres på et senere tidspunkt.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 12. april 2021, pkt. 114:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

Gunvor Wibroe ønskede sagen drøftet i forligskredsen for budget 2019.

**Indstilling 31. maj 2021, pkt. 186:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1.at 10.000 kr. af de afsatte midler til Grøn Frivillighedsdag i 2021 anvendes til indkøb af ladcykel til foreningen "Dråben i havet"

2.at foreningen "Dråben i havet" overtager afviklingen af Grøn Frivillighedsdag i 2021 med et tilskud på 30.000 kr. til afvikling af arrangementet

3.at de udisponerede midler på 60.000 kr. disponeres på et senere tidspunkt.

**Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 31. maj 2021, pkt. 186:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

**Bilag**

Bilag 1 - sv affaldsindsamling

Bilag 2

# Punkt 226: Navngivning af byrum/pladser langs Den Grønne Sti

05.01.01-G01-1-12

## Resume

By- og Miljøudvalget besluttede den 10. maj 2021 at indstille, at forslag til navngivning af byrum/pladser langs Den Grønne Sti skal ske ved anvendelse af kvindenavne fra Plads- og Vejnavnebanken, samt at udvalget på mødet den 31. maj vælger 8 kvinder, som hver kan lægge navn til en plads langs den grønne sti, med henblik på beslutning om hvilke pladser der får hvilket navn.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at By- og Miljøudvalget vælger otte kvindenavne fra 'Plads- og Vejnavnebanken', der kan lægge navn til pladser langs den grønne sti, med henblik på beslutning om hvilke pladser der får hvilket navn.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 31. maj 2021 sagen.

### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget besluttede den 10. maj 2021 at indstille, at forslag til navngivning af byrum/pladser langs Den Grønne Sti skal ske ved anvendelse af kvindenavne fra Plads- og Vejnavnebanken, samt at udvalget på mødet den 31. maj vælger 8 kvinder, som hver kan lægge navn til en plads langs Den Grønne Sti, med henblik på beslutning om hvilke pladser der får hvilket navn.

By-, Kultur- og Miljøområdet har foreslået følgende otte pladser langs Den Grønne Sti, der hensigtsmæssigt kunne anvendes til navngivning - jf. kort over unavngivne pladser og anlæg på Frederiksberg (rev: 20.05.2019 - Nummerering refererer til sidetal i bilag med foto af unavngivne pladser), samt tilhørende foto af 'Unavngivne pladser og anlæg' (rev. 15.02.2019):

- Byrummet på begge sider af Rolighedsvej (Byrummet nr. 8)
- Pladsen ved Thorvaldsensvej (Plads nr. 9)
- Byrummet ved Holger Tornøes Passage, der er projekteret som et nyt grønt byrum (Byrum nr. 31)
- Pladsen ved udmunding af Den Grønne Sti på Howitzvej (Plads nr. 10)
- Pladsen på det sydvestlige hjørne af Finsensvej / Nordre Fasanvej (Plads nr. 12)
- Pladsen ved udmunding af Den Grønne Sti på nordsiden af Peter Bangs Vej (Plads nr. 13)
- Pladsen ved udmunding af Den Grønne Sti nord for Roskildevej (Plads nr. 15)
- Byrummet på hjørnet af Roskildevej / Borgmester Fischers Vej (Byrum nr.16)

Den senest opdateret 'Plads- og Vejnavnebank' (Rev. 14.05.2021) er vedlagt med markering af de kvindenavne, der kan anvendes til navngivning af byrum og pladser langs Den Grønne Sti. Forvaltningen har gennemgået listen og har markeret de kvindenavne, der har den største tilknytning til Frederiksberg.

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

Forvaltningen vurderer, at en sammenhængende navngivning, som et tema langs Den Grønne Sti vil være hensigtsmæssig. Navngivning af de mest oplagte pladسدannelser langs stien, ved anvendelse af navne på betydningsfulde, danske kvinder med relation til Frederiksberg, vil give en hensigtsmæssig justering af forholdet mellem antallet af anvendte kvinde- og mandenavne i byrummene på Frederiksberg.

## Økonomi

Fremstilling og montering af navneskilte til de nævnte byrum vil kunne finansieres ved anvendelse af eksisterende driftsmidler til formålet.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K

## **Historik**

### **Indstilling 31. maj 2021, pkt. 195:**

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,

at By- og Miljøudvalget vælger otte kvindenavne fra 'Plads- og Vejnavnebanken', der kan lægge navn til pladser langs den grønne sti, med henblik på beslutning om hvilke pladser der får hvilket navn.

### **Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 31. maj 2021, pkt. 195:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## **Bilag**

Kort over unavngivne pladser på Frederiksberg 22.05.2019

Unavngivne pladser m.v. 15.02.2019

Vejnavnebank (5b - Kvindenavne markeret - 15.05.2021)

# Punkt 227: Forslag til beslutning fra 1. viceborgmester Jan E. Jørgensen om at opkalde en vej eller en plads efter Bent Fabricius Bjerre

05.01.00-G01-38-20

## Resume

1. viceborgmester Jan E. Jørgensen har foreslået at en vej eller plads på Frederiksberg opkaldes efter Bent Fabricius-Bjerre.

Bent Fabricius-Bjerre, som er født på Frederiksberg har boet flere forskellige steder i byen. Familien boede i den seneste periode på Dalgas Boulevard 123, tæt ved parkanlægget ved Malthe Bruuns Vej/Dalgas Boulevard. Forvaltningen foreslår derfor, at dette byrum søges navngivet Bent Fabricius-Bjerrers Plads. Eventuel navngivning efter Bent Fabricius-Bjerre kan dog først ske efter, at Vejnævnet i København har godkendt, at navnet reserveres til anvendelse på Frederiksberg.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

By-, kultur- og miljøområdet indstiller, hvorvidt forslaget om at en vej eller plads på Frederiksberg opkaldes efter Bent Fabricius-Bjerre tiltrædes.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte den 23. november sagen og bad om, at der til næste behandling blev vedlagt et bilag med kort over de foreslåede placeringer af pladser. Det efterspurgte kort er vedlagt som bilag. Byrummet ved Dalgas Boulevard/Malthe Bruuns Vej er vist som nr. 41 på kortbilaget. På bilaget med visualisering af unavngivne pladser er byrummet tilsvarende vist på side 41.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Kommunalbestyrelsen oversendte den 24. august 2020 følgende forslag til beslutning fra 1. viceborgmester Jan E. Jørgensen om at opkalde en vej eller en plads efter Bent Fabricius-Bjerre.

"Venstre foreslår, at en vej eller plads på Frederiksberg opkaldes efter Bent Fabricius-Bjerre."

### *Bemærkninger til forslaget*

Bent Fabricius-Bjerre er født på Frederiksberg den 7. december 1924 og boede indtil juli 1945 flere steder på Frederiksberg. Familien boede i den seneste periode på Dalgas Boulevard 123, tæt ved parkanlægget ved Malthe Bruuns Vej/Dalgas Boulevard. Forvaltningen foreslår derfor, at dette byrum søges navngivet Bent Fabricius-Bjerrers Plads.

Forvaltningen har medio august 2020 forsøgt at reservere navnet Bent Fabricius-Bjerre i Dansk Adresse Register, men da navnet netop var reserveret af Københavns Kommune, skal Vejnavenævnet i København først godkende, at reservationen videregives til Frederiksberg.

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

Forvaltningen vurderer, at Bent Fabricius-Bjerre har en tilknytning til Frederiksberg, der berettiger til, at hans navn optages i kommunens Plads- og Vejnavnebank. Forvaltningen finder endvidere, at det vil være relevant, at navnet søges anvendt til navngivning af byrummet ved Dalgas Boulevard/Malthe Bruuns Vej - tæt ved familiens seneste bopæl på Frederiksberg.

## Økonomi

Nødvendig fremstilling og montering af navneskilte vil kunne finansieres ved anvendelse af driftsmidler til formålet.

## Borgmesterpåtegning

Nej

## Behandling

By- og miljøudvalget, m, k

## Historik

**Indstilling 23. november 2020, pkt. 334:**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,  
hvorvidt forslaget om at en vej eller plads på Frederiksberg opkaldes efter Bent Fabricius-Bjerre tiltrædes.

**Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 23. november 2020, pkt. 334:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

**Indstilling 30. november 2020, pkt. 366:**

By-, kultur- og miljøområdet indstiller,  
hvorvidt forslaget om at en vej eller plads på Frederiksberg opkaldes efter Bent Fabricius-Bjerre tiltrædes.

**Beslutning fra By- og Miljøudvalget 2018-21, 30. november 2020, pkt. 366:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet videre behandling af sagen først sker op til moratorietidens udløb.

**Bilag**

Kort over unavngivne pladser på Frederiksberg 22.05.2019

Unavngivne pladser m.v. 15.02.2019