

# **REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 20-05-2019**

**Mødedato** Mandag d. 20. maj 2019 kl. 20:00

**Mødested** Udvalgsværelse 1

## Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt, rådmand Lone Loklindt og kommunalrådene.....	4
Klage over myndighedsafgørelse, afslag på ansøgning om fældning af kastanje på Falkoner Allé 98.....	6
Klage over afgørelse om ikke at fælde træ på matrikel 32f.....	8
Klage over afgørelse vedr. private træer på Bakkegårds Allé 13.....	10
Indspil til Bevæg Dig For Livet 2019-20.....	12
Bevarende lokalplaner - estimering af tidsforbrug.....	18
Endelig vedtagelse af Lokalplan 221 for Ingeborggården og Frederiksberg Boldklub med tilhørende lokalplaner.....	20
Endelig vedtagelse af Lokalplan 222 for plejeboliger på Betty Nansens Allé 16.....	23
Forslag til Lokalplan 225 for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej 57-61 med tilhørende forslag til lokalplaner.....	26
Grøn frivilligdag - fælles oprydning på Frederiksberg.....	30
Endelige afgørelser om optagelse af de private fællesveje i Fuglebakkedistrictet som offentlige veje.....	32
Businesscase for nedrivning af Bispeengbuen.....	35
Omdisponering til gavlmalerier.....	38
Supercykelstien Roskilderuten.....	40
Offentlig høring af miljøtilsynsplan 2019-2022.....	42
Ansøgning om afholdelse af Bondens Marked på Sankt Thomas Plads.....	43
Tilbagelægning af ruten på Frederiksbergbus linje 72.....	44
Udbud af buslinje 1A.....	48
Permanent samarbejde med almennyttige organisationer om direkte genbrug på Bispeengen Genbrugscenter.....	50
Kortlægning af FNs verdensmål.....	52
Frederiksberg Bymidte, anlæg af Lommepark ved Solbjergvej.....	54
Redegørelse for status på anlægsarbejdet Peter Bangs Vej - Etape 1.....	57
Analyse af forlængelse af metroen efter Ny Ellebjerg.....	60
Årsrapport 2018 for Metroselskabet I/S.....	64
Skolen på Grundtvigsvej - Fremtidig status for fleksarealet på Henrik Steffens Vej og øvrige trafikale forhold.....	65
Åbning af Metro Cityring og Nyt Bynet.....	68

## Punkt 185: Meddelelser

00.22.04-P35-8-18

### Sagsfremstilling

#### a. Besigtigelse

Besigtigelse af Frederiksberg Allé: videre arbejde med helhedsplan efter dialog med Slots- og Kulturstyrelsen - foreslås berammet mandag den 17. juni 2019 kl. 8.15-9.15..

Sagen behandles på udvalgsrådet den 12. august 2019.

#### b. Orientering om igangsættelse af monitoreringsprojektet ”Digitalt vand” på Langelands Plads

Der er indgået en aftale mellem Frederiksberg Kommune, Frederiksberg Forsyning og Call Copenhagen, om at monitorere og afprøve intelligent aktiv styring af skybrudsvolumenet på Langelands Plads. Det måles blandt andet på vandbalance og vandets flow i anlægget, foruden at der skal måles på infiltration af den permeable belægning samt fordampning derfra. Langelands Plads er valgt som case-område, fordi det netop er blevet færdigt, og foruden at være et parkeringsanlæg også er et skybrudsprojekt med et stort volume til at håndtere skybrudsvand, med fokus på fordampning af regnvandet. Som en del af skybrudsindsatsen måles der på effekten af anlæggene, og ligeledes arbejdes der med aktiv styring af anlæggene. Alt dette kobles i det omfang, det kan lade sig gøre til Kommunens Smart City netværk.

#### c. Grøndalsparken og parkbrugerrådet

Udvalget anmodede forvaltningen om at se på mulighederne for, at Frederiksberg kan deltage i Parkbrugerrådet for Grøndalsparken. Forvaltningen kan oplyse, at Parkbrugerrådet fremadrettet vil få deltagelse af stadsgartneren.

#### d. Nyplantede træer vandaliseret i Grøndalsengen

Forvaltningen indhegnede i efteråret 2018 et 900 m<sup>2</sup> stort område i Grøndalsengen, hvor hunde kan løbe frit. Indhegningen er et 1-årigt forsøg, der har til formål at sikre, at alle brugergrupper i parken kan færdes trygt og uden at komme i utrygge situationer, som eksempelvis kan opstå, når løse hunde kommer tæt på børn eller motionsløbere.

Eftersom Grøndalsengen er en fredet park, har forvaltningen dette forår indkøbt og plantet 3 unge fyrretræer foran indhegningen, så det nye hegn fremtræder diskret mellem den øvrige beplantning. Træerne blev sat i jorden med opbindingspæle og vandingsposer i starten af april måned.

Torsdag morgen den 9. maj blev det Frederiksberg Gartner- og Vejservice konstateret, at de 3 træer, inklusive yderligere et nyplantet egetræ, er blevet savet over, rykket op med rode og kastet omkring. Træerne har ikke stået til at redde.

Forvaltningen har modtaget meddelelsen fredag morgen og indgivet en politianmeldelse af vandaliseringen straks derpå.

Forvaltningen forventer at indkøbe og plante nye træer som erstatning for de ødelagte.

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

På Magistratens møde den 1. april 2019 blev forvaltningen anmodet om at arrangere et temamøde om status for klimatilpasnings- og skybrudsindsatsen på Frederiksberg. Forvaltningen foreslår, at dette afholdes som et fælles temamøde med deltagelse af Kommunalbestyrelsen, By- og Miljøudvalget samt Bestyrelsen for Frederiksberg Kloak A/S, og at det afholdes mandag den 26. august 2019. På mødet vil der blive fremlagt en status for det igangværende klimatilpasningsarbejde herunder udførte og igangsatte skybrudsprojekter, og den fremtidige indsats præsenteres.

# **Punkt 186: Forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt, rådmænd Lone Loklindt og kommunalbestyrelsesmedlemmerne Gunvor Wibroe og Ruben Kidde om fremvisning af relevante projekter under C40 borgmestertopmøde i København i oktober 2019**

06.00.07-G01-2-19

## **Resume**

Der er fremsendt et forslag til at Frederiksberg skal tilbyde at bidrage med at fremvise demonstrationsprojekter i forbindelse med C40 borgmestertopmøde i oktober 2019. Forvaltningen er i gang med et planlægningsarbejde med Københavns Kommune om at koordinere fremvisninger af relevante skybruds- og klimatilpasningsprojekter på C40 borgmestertopmøde, og vurderer at dette arbejde bør fortsættes.

## **Beslutning**

By- og Miljøudvalget indstiller, at Frederiksberg skal tilbyde at bidrage med at fremvise demonstrationsprojekter, eksempelvis med klimatilpasning og fjernkølingssystemer m.v. til de mange gæster, som besøger Danmark i den anledning.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt Frederiksberg skal tilbyde at bidrage med at fremvise demonstrationsprojekter, eksempelvis med klimatilpasning og fjernkølingssystemer m.v. til de mange gæster, som besøger Danmark i den anledning.

## **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen oversendte den 8. april 2019 følgende forslag til beslutning fra 2. viceborgmester Michael Vindfeldt, rådmænd Lone Loklindt og kommunalbestyrelsesmedlemmerne Gunvor Wibroe og Ruben Kidde om fremvisning af relevante projekter under C40 borgmestertopmøde i København i oktober 2019

"I forbindelse med det store C40 borgmestertopmøde i København 9.-12. oktober 2019 vil vi foreslå, såfremt det ikke allerede er tilfældet, at Frederiksberg skal tilbyde at bidrage med at fremvise demonstrationsprojekter, eksempelvis med klimatilpasning og fjernkølingsløsninger m.v. til de mange gæster, som besøger Danmark i den anledning. Det vil være en enestående lejlighed til at give de besøgende en chance for at besøge Frederiksberg og få vores kommune med på listen over ambitiøse klimakommuner."

### *Bemærkninger til forslaget*

Forvaltningen er allerede i gang med at undersøge muligheden for at koordinere fremvisninger af relevante skybruds- og klimatilpasningsprojekter på C40 borgmestertopmøde sammen med Københavns Kommune. Det er tanken, at der vil blive planlagt forskellige fremvisninger ud forskellige interessante temaer. Der arbejdes i øjeblikket med følgende ideer til temaer:

- Pladser med merværdi, f.eks. Langelands Plads og kunstgræsbanerne på Jens Jessens Vej
- Nye løsninger med fokus på koblingen af bytræer og skybrudsprojekter, f.eks. præsentation af innovationspartnerskabeløsningerne
- Erfaringer med permeable overflader i byen, herunder reduktion af overophedning af byen i samarbejde med KU-science
- Smart City og digital styring af regnvand

Det er tanken, at den planlagte fremvisningstur skal udformes, så den eventuelt kan gentages i forbindelse med IWA 2020 (World Water Congress & Exhibitionsom), som afholdes i København i oktober 2020.

Når planlægningen er lidt længere, vil udvalget blive orienteret.

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

Forvaltningen vurderer, at den igangværende planlægning vil bidrage til at synliggøre Frederiksberg som en ambitiøs klimakommune.

## **Økonomi**

Ingen

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen  
JBS/ML

# Punkt 187: Klage over myndighedsafgørelse, afslag på ansøgning om fældning af kastanje på Falkoner Allé 98

04.01.00-G01-30-19

## Resume

Andelsboligforeningen Ladegården på Falkoner Allé 98 har klaget over forvaltningens afslag på ansøgning om tilladelse til at fælde et kastanjetræ, der står i gårdrummet. Beboerne ønsker at fælde træet i forbindelse med en renovering af deres gårdrum. By- og Miljøudvalget er klageindestands for de afgørelser, som forvaltningen træffer i forbindelse med beskyttelse af træer i lokalplaner.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at der ikke dispenseres for reglerne om beskyttelse af træer over 25 år.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der ikke dispenseres for reglerne om beskyttelse af træer over 25 år.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 11. marts 2019 sagen, idet udvalget anmodede om en besigtigelse. Besigtigelsen blev afholdt den 20. maj 2019.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Beboerne i Andelsboligforeningen Ladegården Falkoner Allé 98 har flere gange ansøgt forvaltningen om tilladelse til fældning af deres store kastanjetræ, senest den 17 juni 2018, hvor der samtidig blev medsendt tegninger over ønske til indretning af et nyt gårdrum (bilag 1).

By-, Kultur- og Miljøområdet har fået delegeret kompetencen til at udstede tilladelser og afslag til fældning og beskæring af træer over 25 år. Dette sker med hjemmel i Kommuneplanen, der udstikker rammerne for lokalplanlægningen. I Kommuneplanen fremgår, at "Træer, der er over 25 år, må, på såvel offentligt som privat areal, ikke fældes eller beskæres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse" og at "Værdifulde privatejede træer og beplantningsstrukturer skal beskyttes gennem bevaringsbestemmelser i lokalplaner".

Kastanjetræet på Falkoner Allé 98 er beskyttet af lokalplan nr. 26, hvoraf det fremgår, at "Træer, der er mere end 25 år gamle, må ikke fældes eller beskæres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse".

Forvaltningen har ved tilsyn på adressen vurderet træet. Træet er en kastanje med en todelt stamme, en såkaldt tvege. Træets sundhedstilstand vurderes til at være god, og der ses ingen tegn på svækkelse i kronen. Bladmassen er jævn fordelt i hele kronen med ensartet blade, hvilket viser at der er en jævn forsyning af næringsstoffer til hele kronen, som igen indikerer, at stammerne er sunde. Tvegen er gennemgået, da det ofte vil være her, en svækkelse ses først. Der er imidlertid ikke observeret svækkelse i tvegen.

Kastanien har et tydeligt angreb af minermøl, hvilket imidlertid er meget almindeligt hos kastanjer. Sådanne angreb ses stort set på alle kastanjer på Frederiksberg og i København. Angreb af minermøl har kun kosmetisk betydning for træerne, og svækker dem således ikke.

Det bemærkes herudover, at træets placering som et solitærtræ i et meget lidt grønt gårdmiljø gør det ekstra værdifuldt, både for borgere og som levested for dyr.

Forvaltningen har gennemgået tegningen for det nye gårdrum, og vurderer umiddelbart ikke, at der er tilstrækkelig med grønt og erstatningstræer til at erstatte kastanjetræet. Det bemærkes i øvrigt, at ønsket om et større skur grundet affaldssortering ikke er et krav fra forvaltningens side.

By- og Miljøudvalget er klageindestands for forvaltningens afgørelser, hvorfor udvalget skal tage stilling til sagen. Det bemærkes, at udvalgets beslutning kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der ikke bør gives tilladelse til fældning af kastanjetræet, da det ikke medfører større gene, end det kan forventes af et træ på denne størrelse. Det indstilles derfor, at der ikke i dette tilfælde dispenseres for beskyttelse af træer over 25 år.

## **Økonomi**

Der er ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
SV/DRP

## **Historik**

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 11. marts 2019, pkt. 105:**

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

### **Indstilling 11. marts 2019, pkt. 105:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,  
at der ikke dispenseres for reglerne om beskyttelse af træer over 25 år.

## **Bilag**

Planlagte gård 1

Kastanje Falkoner Allé 98

VS Vedr. fældning af træ i baggård.

# Punkt 188: Klage over afgørelse om ikke at fælde træ på matrikel 32f

00.00.00-K02-3-19

## Resume

Bestyrelsen fra A/B Maglekildevej 10-12 har klaget over forvaltningens afslag på ansøgning om tilladelse til at fælde et robinietræ, som står på plænen ud mod Maglekildevej 12. Beboerne ønsker at fælde træet i forbindelse med etablering af et cykelskur. By- og Miljøudvalget er klageinstans for de afgørelser, som forvaltningen træffer i forbindelse med beskyttelse af træer i lokalplaner.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at der ikke dispenseres for reglerne om beskyttelse af træer over 25 år.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der ikke dispenseres for reglerne om beskyttelse af træer over 25 år.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 29. april 2019 sagen, idet udvalget anmodede om en besigtigelse. Besigtigelsen blev afholdt den 20. maj 2019.

### *Tidligere sagsfremstilling*

Beboerne i A/B Maglekildevej 10-12 har henvendt sig telefonisk til forvaltningen med et ønske om at fælde et stort robinietræ i forbindelse med etablering af et cykelskur. Efter besigtigelse af robinietræet den 8. august 2018 har forvaltningen givet afslag på dette ønske. Afslaget er begrundet med, at træet er et flot fuldkronet træ i god vækst, og at der er mange der har udsigt til træet, og dermed glæde heraf.

By-, Kultur- og Miljøområdet har fået delegeret kompetencen til at udstede tilladelser og afslag til fældning og beskæring af træer over 25 år. Dette sker med hjemmel i Kommuneplanen, der udstikker rammerne for lokalplanlægningen. I Kommuneplanen fremgår; "Træer, der er over 25 år, må, på såvel offentligt som privat areal, ikke fældes eller beskæres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse" og at "Værdifulde privatejede træer og beplantningsstrukturer skal beskyttes gennem bevaringsbestemmelser i lokalplaner".

Robinietræet på Maglekildevej 10-12 er beskyttet af lokalplan nr. 103, hvoraf det fremgår; "Træer, der er mere end 25 år gamle, må ikke fældes eller beskæres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse".

Det bemærkes i øvrigt, at forvaltningen har ikke modtaget tegninger over placering eller udformning af det nye cykelskur.

By- og Miljøudvalget er klageinstans for forvaltningens afgørelser, hvorfor udvalget skal tage stilling til sagen. Det bemærkes, at udvalgets beslutning kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der ikke bør gives tilladelse til fældning af robinietræet, da træet er sundt og i god vækst og udgør en del af det grønne Frederiksberg. Det indstilles derfor, at der ikke i dette tilfælde dispenseres for beskyttelse af træer over 25 år.

## Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser

## Borgmesterpåtegning

Ingen

## Behandling

By- og Miljøudvalget  
SV/PT

## Historik

**By- og Miljøudvalget 2018-21, 29. april 2019, pkt. 151:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet udvalget anmodede om en besigtigelse.

**Indstilling 29. april 2019, pkt. 151:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,  
at der ikke dispenseres for reglerne om beskyttelse af træer over 25 år.

# Punkt 189: Klage over afgørelse vedr. private træer på Bakkegårds Allé 13

04.01.00-K02-1-19

## Resume

En beboer i AB Kammahus har klaget over en tilladelse til beskæring af træer, som bestyrelsen i AB Kammahus har indhentet i forbindelse med ønske om haverenovering og træbeskæring. Beboeren klager over forvaltningens afgørelse. By- og Miljøudvalget er klageinstans for de afgørelser, som forvaltningen træffer i forbindelse med beskyttelse af træer i lokalplaner, og forelægges derfor sagen.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog ikke at give medhold til borgeren i dennes klage over forvaltningens afgørelse.

## Indstilling

By- Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der ikke gives medhold i klagen over forvaltningens afgørelse.

## Sagsfremstilling

En beboer i AB Kammahus klager over en tilladelse til beskæring af træer, som bestyrelsen i AB Kammahus har indhentet i forbindelse med ønske om haverenovering og træbeskæring. Efter en besigtigelse af træerne den 24. september 2018 har forvaltningen givet tilladelse til beskæring af lindetræer, et magnolietræ og en mindre troldhassel. Sidstnævnte blev opfattet som et mindre træ, men er i virkeligheden karakteriseret som en busk. Tilladelsen er blandt andet begrundet med, at træerne tidligere har været beskåret og ikke vurderes at tage skade af en ny beskæring, bl.a. fordi grenvedhæftningen efter den tidligere beskæring af træerne er dårligere. Derudover indeholder tilladelsen et afsnit om vigtigheden af at få professionelle - fx en certificeret træplejer - til at foretage beskæringen. Dette af hensyn til såvel træerne som sikkerheden og for, at vedkommende kan gå i nærmere dialog om beskæringen af de enkelte træer.

By-, Kultur- og Miljøområdet har fået delegeret kompetencen til at udstede tilladelser og afslag til fældning og beskæring af træer over 25 år. Dette sker med hjemmel i Kommuneplanen, der udstikker rammerne for lokalplanlægningen. I kommuneplanen fremgår blandt andet, at "Træer, der er over 25 år, må, på såvel offentligt som privat areal, ikke fældes eller beskæres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse" og at "Værdifulde privatejede træer og beplantningsstrukturer skal beskyttes gennem bevaringsbestemmelser i lokalplaner".

Træerne på Bakkegårds Allé 13 er beskyttet af lokalplan nr. 82, hvoraf det fremgår; "Træer, der er mere end 25 år gamle, må ikke fældes eller beskæres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse".

Beboeren klager over, at forvaltningen har undladt at iagttage forvaltningsretlige grundprincipper, herunder officialprincippet og proportionalitetsprincippet og henviser desuden til en artikel i Berlingske den 17. maj 2009, hvor en havejer udtaler sig om Magnolietræer, som han mener, går ud efter beskæring.

Forvaltningen har besigtiget magnolietræet på ny den 13. marts 2019, og der er ingen tvivl om, at træet tidligere har været beskåret og stadig har det fint. Forvaltningen har ikke erfaringer med, at en beskæring af det tilladte omfang skulle give problemer for træets overlevelse. Med hensyn til Troldhasslen, så er det korrekt, at denne karakteriseres som en busk, men den er i dette tilfælde opstammet, så den minder om et lille træ. Som busk betraget har forvaltningen ingen myndighed i forhold til at udstede tilladelser eller afslag, og bestyrelsen kan gøre med træet, hvad de ønsker.

Derudover anfægtes overholdelse af notatpligten, idet der ved beboerens anmodning om aktindsigt ikke kunne forvises en skriftlig ansøgning fra bestyrelsen omkring beskæring af træerne. Bestyrelsen har kontaktet forvaltningen pr. telefon for aftale om besigtigelse, og der foreligger således ikke andet end en kalenderreservation med oplysning om kontaktperson (formand for Andelsboligforeningen) og oplysning om gældende lokalplan. Fra selve besigtigelsen foreligger blot fotos, som klageren har fået tilsendt ved anmodning om aktindsigt, sammen med tilladelsen.

By- og Miljøudvalget er klageinstans for forvaltningens afgørelser, hvorfor udvalget skal tage stilling til sagen. Det bemærkes, at udvalgets beslutning kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der ikke bør gives beboeren medhold i klagen. Beboeren anfægter med sin klage den givne tilladelse og forsøger med sin klage at bremse for det arbejde, som den valgte bestyrelse for ejendommen er i gang med i forhold til haverenovering. Det indstilles derfor, at der i dette tilfælde ikke gives medhold i klagen over forvaltningens afgørelse om tilladelse til beskæring.

## **Økonomi**

Der er ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget

SV/PT

## **Bilag**

Bilag\_Kopi af klage

# Punkt 190: Indspil til Bevæg Dig For Livet 2019-20

18.13.00-P20-1-19

## Resume

Det er en del af årshjulet for "Bevæg Dig For Livet - Frederiksberg", at de stående udvalg forholder sig til, hvilke tiltag på udvalgets område, der spiller sammen med Bevæg Dig For Livet. Parterne bag aftalen har desuden forpligtet sig til at arbejde for en række politiske mål. I sagen præsenteres for hvert fagområde, hvilke politiske mål fra aftalegrundlaget, der er værd at bemærke - og derefter hvilke indsatser, der foreslås som indspil til Bevæg Dig For Livet for det kommende år for det pågældende fagområde.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget godkendte de indspil til Bevæg Dig For Livet, der er foreslået på udvalgets område.

## Indstilling

Direktionen indstiller, at fagudvalgene godkender de indspil til Bevæg Dig For Livet, der er foreslået på det pågældende udvalgs område.

## Sagsfremstilling

Den fem års projektperiode for Bevæg Dig For Livet - Frederiksberg er opdelt i tre faser. Målene for fase 2 (1.4.2019-31.12.2020) for hvert indsatsområde blev drøftet i marts og fremgår af bilag 1.

I det oprindelige aftalegrundlag forpligtede parterne bag Bevæg Dig For Livet sig også til at arbejde for en række politiske mål. Nogle af disse er opfyldt, mens andre er i proces. Blandt andet derfor er det en del af årshjulet for "Bevæg Dig For Livet - Frederiksberg", at de stående udvalg hvert år forholder sig til, hvilke tiltag på udvalgets område, der spiller sammen med Bevæg Dig For Livet.

Dette års indspil skal ses i forlængelse af, at den første af projektets 3 faser netop er evalueret (25.3.19) og at alle udvalg besluttede at fastholde de 4 indsatsområder, der sammen skal bidrage til, at flere borgere bliver idrætsaktive og at idrætsforeningerne får flere medlemmer:

- Foreninger & træningsfællesskaber (herunder også kommercielle idrætsaktører som f.eks. fitnesscentre)
- Småbørnsfamilier (med fokus på især at gøre familiernes voksne idrætsaktive - sammen med eller samtidig med børnene)
- Unge/Teenagere (ungdomsuddannelser og ældste skoleklasser, især piger)
- Seniorer over 60 år

Inden for hvert af de fire indsatsområder arbejdes der også med sociale vinkler, sådan at der kan bygges bro mellem specialtilbud og almene indsatser.

Det er generelt i fokus at udbygge paletten af motionstilbud, som kan tiltrække borgere, der ikke er vant til at dyrke motion. Både af sundhedsmæssige hensyn, men også for at styrke demokratiske og sociale aspekter som idrætsdeltagelse kan bidrage til. Samtidig er der opmærksomhed på at udvikle kreative løsninger, der kan give plads til endnu flere idrætsudøvere, selvom mængden af idrætsfaciliteter er begrænset.

### *Fagudvalgenes indspil*

I det følgende præsenteres for hvert fagområde, hvilke politiske mål fra aftalegrundlaget, der er værd at bemærke - og derefter hvilke indsatser, der foreslås som indspil til Bevæg Dig For Livet for det kommende år for det pågældende fagområde.

På Børneudvalgets område er følgende mål værd at bemærke:

- At dokumentation for, hvordan idræt og bevægelse kan understøtte det faglige arbejde med de effektmål, som skoler og daginstitutioner skal leve op til, tænkes med i revision af bevægelsespolitikker o.lign.

*Status: Krop, sanser og bevægelse er et af læreplanstemaerne i dagtilbudsloven, som alle daginstitutioner arbejder med. I dagtilbudsloven indgår det, at der for alle*

*læreplanstemaer skal være et udviklende læringsmiljø - herunder et læringsmiljø som understøtter:*

- at alle børn udforsker og eksperimenterer med mange forskellige måder at bruge kroppen på*
- at alle børn oplever krops- og bevægelsesglæde i ro og i aktivitet*

Inden for Børneudvalgets område indstilles det, at følgende tiltag spiller ind i Bevæg Dig For Livet i det kommende år (bilag 2, s. 1):

- Måling effektmål via bla. stopdans
- Foreningsleg
- Fyraftensleg
- Ansøgning om at blive fri-institution
- Dialogisk læsning

På Undervisningsudvalgets område er følgende mål værd at bemærke:

- At idrætsforeninger og andre relevante aktørers idrætsstilbud fortsat introduceres til skoleelever og er en fast del af arbejdet med Åben Skole.
- At skolevæsenet fortsætter proces om kvalificering og sikring af en systematisk indsats vedr. 45 minutters bevægelse hver dag. Dels på hver skole og dels i skolevæsenet som helhed. Herunder at de enkelte skolebestyrelser opfordres til at udarbejde principper for dette område.
- At dokumentation for, hvordan idræt og bevægelse kan understøtte det faglige arbejde med de effektmål, som skoler og daginstitutioner skal leve op til, tænkes med i revision af bevægelsespolitikker o.lign.

*Status: Strategi på vej for Åben Skole, hvor prioritering af idræts- og bevægelsesområdet indgår. Fortsat fokus på 45 min. bevægelse hver dag.*

Inden for Undervisningsudvalgets område indstilles det, at følgende tiltag spiller ind i Bevæg Dig For Livet i det kommende år (bilag 2, s.2):

- Lave idrætssamarbejder i regi af Åben Skole (vedtaget matrixplan samt egentlig strategi på vej)
- Brobygning fra fritidshold i Ungdomsskolen til beslægtede idrætsaktiviteter, som unge kan fortsætte til.
- Fastholde fokus på 45 min. bevægelse på alle klassetrin
- Undersøge om flere SFO'er ønsker at blive certificeret
- Skabe faste samarbejder mellem foreninger og institutioner
- Afsøge mulighed for at styrke fritidsklubbernes arbejde med idræt og motion

På Ældre- og Omsorgsudvalgets område er følgende mål værd at bemærke:

- At styrke indsatsen for at flere ældre kommer i bevægelse, som et centralt fokus i Ældre- og Værdighedspolitikken

*Status: Ældre- og værdighedspolitikken 2019-2022 bygger bl.a. på, at sunde valg og motion bidrager til det gode ældreliv.*

Inden for Ældre- og Omsorgsudvalgets område indstilles det, at følgende tiltag spiller ind i Bevæg Dig For Livet i det kommende år (bilag 2, s.3):

- Motion og bevægelse er en integreret del af tilbuddene på bl.a. plejecentre og aktivitetscentre.
- §79 puljen generelt

På Socialudvalgets område er der ikke aftalt specifikke politiske mål

Inden for Socialudvalgets område indstilles det, at følgende tiltag spiller ind i Bevæg Dig For Livet i det kommende år (bilag 2, s. 4):

Indsatser under Integrationspolitikens handleplan:

1. Fritids- og flygtningefritidspas nr. 2
2. Idrætsaktiviteter i fritiden drevet af gymnasieelever
3. Unge idrætsrollemodeller og igangsættere

Indsatser under Udsattepolitikens Handleplan:

Idrætsfællesskaber for udsatte (Partnerskabsaftale med OMBOLD – via § 18) – herunder

1. Åbne Lokale træninger og Asfaltligaen for udsatte Frederiksbergborgere
2. Asfaltligaen
3. Opsøgende arbejde

§ 18-puljen generelt.

På Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalgets området er der ikke aftalt specifikke politiske mål.

Inden for Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalgets område indstilles det, at følgende tiltag spiller ind i Bevæg Dig For Livet i det kommende år (bilag 2, s. 5):

- Målrettede indsatser, der understøtter sundere levevis for kommunens ledige og sygemeldte borgere (bl.a. fokus på kost og motion) samt integration.
- Tiltag for at sygemeldte borgere (i jobafklaring og sygedagpengemodtagere) bliver fysisk aktive (Motionstræning, Manuvision træning, Yoga samt Kropsbevidsthed, åndedræt og afspænding)
- Tiltag for at ressourceforløbsborgere bliver fysisk aktive (Fysioeducation individuelt og på hold, psykiatriteamet)
- Tiltag for at unge i Arbejdsmarkedsafdelingens centre bliver fysisk aktive (Mentormotion, Come On, Yoga, Motionsrummet på F86 )

På Sundheds- og Forebyggelsesudvalgets område er følgende mål værd at bemærke:

- At målet om 9.500 flere idrætsaktive borgere bliver en del af den kommende politik for sundhedsområdet
- At den kommende politik for sundhedsområdet fortsat har som mål, at alle borgere har mulighed for at være en del af et robust fællesskab

*Status: Sundhedspolitikken 2019-2022 bygger bl.a. på, at sunde valg og motion bidrager til det gode liv. Målet om 9.500 flere idrætsaktive borgere er en del af den nuværende politik for sundhedsområdet. Den nuværende sundhedspolitik har som mål, at alle borgere har mulighed for at være del af et robust fællesskab.*

Inden for Sundheds- og Forebyggelsesudvalget område indstilles det, at følgende tiltag spiller ind i Bevæg Dig For Livet i det kommende år (bilag 2, s. 6):

- Sundhedspolitikken 2019-2022
- Sundheds- og Forebyggelsesudvalgets årlige disponering af forebyggelsespuljen
- Indsatser målrettet seniorer - digital version af Motionskortet
- Sommermotion i Lindevangsparken og Senormotionsdagen
- Løbegruppe for psykisk sårbare borgere
- Motion i de boligsociale områder

På Kultur- og Fritidsudvalgets område er følgende mål værd at bemærke:

- At målet om 9.500 flere idrætsaktive borgere bliver en del af den kommende politik for kultur- og fritidsområdet.
- At målet om 5.000 flere idrætsaktive foreningsmedlemmer indarbejdes i den kommende politik for kultur- og fritidsområdet
- At den kommende politik for kultur- og fritidsområdet fortsat forholder sig til, hvordan der kan arbejdes med mere effektiv udnyttelse af faciliteter til idræt og bevægelse

*Status: Der er sendt en idræts- og bevægelsespolitik i høring, som bygger på aftalegrundlaget og målene for Bevæg Dig For Livet.*

Projektledelsen af Bevæg Dig For Livet - Frederiksberg varetages af DGI Storkøbenhavn og Frederiksberg Kommune i fællesskab. Frederiksberg Kommunes andel af dette varetages af Kultur - og Fritidsafdelingen. Derudover indstilles det, at følgende tiltag spiller ind i Bevæg Dig For Livet i det kommende år (bilag 2, s. 7-8):

- Formulering Idræts- og Bevægelsespolitik
  - Aktiviteter under byevents, der giver dialogmuligheder med borgerne
  - Fritidspas for udsatte børn og unge – samt fritidspas for flygtninge
  - Partnerskaber med foreninger ift. fritidspas
  - På kanten af kulturen - engagere udsatte unge (12-20 år) og bygge bro mellem målgrupper i KU.BE
  - KU.BE bruges som "rugekasse" for at opfange nye trends og strømninger ift. bevægelse
- 
- Ny stor idrætshal
  - Pulje til åbne idrætsanlæg
  - Kunstgræsbaner

- Damsøbadet
- Frederiksberg Svømmehal
- Muligheder via nyligt indført bookingsystem

På By- og Miljøudvalgets område er følgende mål værd at bemærke:

- At Kommuneplanen og tilhørende lokalplaner opstiller retningslinjer, der fremmer brugen af byens rum til motion, leg og bevægelse – og tilsvarende øger mulighederne for idræt og motion i områder, bygninger og på arealer, som bliver ledige og/eller omdannes.

*Status: Ny kommuneplanstrategi (Frederiksbergstrategien) forventes sendt i høring primo 2020.*

Inden for By- og Miljøudvalgets område indstilles det, at følgende tiltag spiller ind i Bevæg Dig For Livet i det kommende år (bilag 2, s.9):

- Anlæg af cykelstier
- Opfølgning på cykelhandlingsplan
- Forbedring af cykelparkering
- By- og pendlercykler
- Fælles landskabsplan på Betty Nansens Allé ved Medborgerhuset og Skolen på Nordens Plads
- Udvikling af Frederiksberg Hospitalsområde
- Ny Kommuneplanstrategi

På Bolig- og Ejendomsudvalgets område er der ikke aftalt specifikke politiske mål.

Samtidig er der heller ikke umiddelbart oplagte tiltag at spille ind til Bevæg Dig For Livet i det kommende år. Derfor indstilles det, at sagen om indspil til Bevæg Dig For Livet tages til efterretning.

## **Økonomi**

De nævnte tiltag forventes gennemført inden for de rammer, der er afsat til de respektive formål.

Der er afsat 500.000 kr. i 2019 til Bevæg Dig For Livet (ud over projektledelse). Desuden har DIF og DGI påtaget sig ansvaret for at rejse yderligere 500.000 kr. pr. år via fonde og puljer mv.

Økonomien i indsatsen 2020-2022 er oversendt til budgetdrøftelserne.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

Alle fagudvalg  
CJ/MHS

## **Bilag**

Bilag 1- mål fase 2 - godkendt 25032019

Bilag 2 - Indspil fra hvert fagudvalg

# Punkt 191: Bevarende lokalplaner - estimering af tidsforbrug

00.01.00-P20-27-18

## Resume

By- og Miljøudvalget behandlede en sag om status på arbejdet med bevarende lokalplaner den 25. marts 2019. Forvaltningen blev i den forbindelse anmodet om at udarbejde en sag, der belyser mulighederne for at fremme udarbejdelsen af bevarende lokalplaner i henhold til Kommuneplan 2017. Det vurderes at være forbundet med et betydeligt ressourceforbrug at udarbejde disse planer, hvilket ikke skønnes muligt at afsætte inden for de nuværende rammer.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at drøftelse af mulig finansiering af omkostninger forbundet med at fremme udarbejdelsen af bevarende lokalplaner oversendes til budgetforhandlingerne.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at By- og Miljøudvalget drøfter mulig finansiering af omkostninger forbundet med at fremme udarbejdelsen af bevarende lokalplaner

## Sagsfremstilling

Kommuneplan 2017's retningslinjer fastlægger, at der skal udarbejdes bevarende lokalplaner som erstatning for Byplanvedtægt 27 fra 1975, der ikke indeholder bevarende bestemmelser. Byplanvedtægten dækker flere større boligområder vest for Fasanvejslinjen og udgør sammen med forskellige bevaringsservitutter fra starten af 1900-tallet plangrundlaget i området. Nye bevarende lokalplaner vil kunne give et mere ensartet og opdateret plangrundlag.

Kommuneplan 2017's mål om, at der skal udarbejdes bevarende lokalplaner som erstatning for Byplanvedtægt 27 er videreførte mål fra Kommuneplan 2013 og 2010. Kommuneplanen fastlægger de overordnede mål og retningslinjer for en periode på 12 år. Bevarende lokalplaner har gennem årene ikke været prioriteret højt i forhold til udarbejdelse af projektlokalplaner for nye byggeprojekter. Der er indtil videre blevet udarbejdet én bevarende lokalplan (forslag til bevarende Lokalplan 193 for Fuglebakkebebyggelsen) som erstatning for en mindre del af Byplanvedtægten 27. Lokalplanen blev opstartet med en startredegyrelse i 2015 og har således været 4 år undervejs.

Bevarende lokalplaner som eksemplet med Fuglebakkebebyggelsen er ofte meget tidskrævende at udarbejde og kan tage flere gange den tid, det tager at udarbejde en projektlokalplan (lokalplan for et konkret nybyggeri). Tit vil der være en lang og ressourcekrævende borgerdialog med ejere af eksisterende ejendomme, grundejerforeninger, bevaringsforeningen osv. Dertil kommer en arbejdskrævende gennemgang af samtlige servitutter inden for området. Endelig har en bevarende lokalplan ikke en bygherre på samme måde som en projektlokalplan, og alt materiale til lokalplanen vil derfor skulle produceres af forvaltningen.

For nuværende er næsten alle ressourcer allokert projektlokalplaner. Der vil derfor skulle tilføres ekstra ressourcer til planarbejdet, hvis arbejdet med bevarende lokalplaner generelt skal prioriteres højere.

### *Omkostninger og finansiering*

By- og Miljøudvalget bad på mødet den 25. marts 2019 om en sag om belysning af mulighederne for at fremme udarbejdelsen af bevarende lokalplaner i henhold til Kommuneplan 2017.

Der er i bilag 1 et kort, som viser hvor mange områder med fremtidige bevarende lokalplaner, der vurderes at ligge inden for Byplanvedtægt 27's område. Det drejer sig om i alt 5 områder i 5 forskellige kulturmiljøer med hver sin særegne historie: Resten af Fuglebakke kvarteret, Femte Juni Plads, En mindre del af Den Sønderjyske By, Villakvarteret mellem Peter Bangs Vej og Roskildevej samt Villakvarteret vest for Søndre Fasanvej. Langt størstedelen af områderne rummer forskellig bevaringsværdig villabebyggelse iblandet nogle få sammenhængende rækkehusbebyggelser. I lokalplanerne vil det således være oplagt at arbejde med arkitektoniske stilblade, der på et mere generelt niveau beskriver hvilke bygningsmæssige træk og stilarter, der findes og skal bevares i området. Udarbejdelse af særlige stilblade og beskrivelser af markante bygninger på Frederiksberg nævnes også som et af initiativerne i Arkitekturpolitikken for Frederiksberg. Derudover vil arbejdet med de bevarende lokalplaner i høj grad handle om at sikre områdets bymiljø, herunder bestemmelser om veje, haver, træer, grønne områder og sammenhænge.

Arbejdet med den bevarende Lokalplan 193 for Fuglebakkebebyggelsen vurderes at have taget ca. 1,5 årsværk at udarbejde. Rækkehusene i Fuglebakke kvarteret er en meget homogen bebyggelse, og for at opretholde bevaringsværdierne i området, har det været relevant at udarbejde en forholdsvis stram og detaljeret lokalplan. Det samme detaljeringsniveau vil ikke give mening i de mere blandede villakvarterer. Alligevel vurderes arbejdsindsatsen for de resterende ca. 5 lokalplaner at ligge i samme størrelsesorden som for den bevarende Lokalplan 193 for Fuglebakkebebyggelsen. Det skyldes, at der er tale om langt større områder med mange beboere, hvor der kan forventes en omfattende borgerdialog. Dertil kommer en større gennemgang af områdernes servitutter, og endelig vil der skulle udvikles en model for de arkitektoniske stilblade.

Samlet vurderes det at tage ca. 7,5 årsværk at udarbejde de resterende bevarende lokalplaner inden for Byplanvedtægt 27's område. Det svarer til i alt ca. 3.750.000 kr. Såfremt der ansættes 2 ekstra årsværk til opgaven, estimeres det således at tage lige under 4 år at tilvejebringe de 5 bevarende lokalplaner.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at Frederiksberg er en by, hvor mange miljøer er bevaringsværdige med lokal såvel som national betydning. Frederiksbergs egenart som kommune og by er i høj grad knyttet til bevaringsværdierne, og det er derfor også af afgørende betydning at sikre, at de fastholder de kvaliteter, der gør dem bevaringsværdige. Det er By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering, at dette gøres bedst ved at sikre dem i kommuneplaner og lokalplaner med bevarende bestemmelser, mens servitutter bør erstattes af et mere opdateret plangrundlag.

Forvaltningen vurderer videre, at hvis arbejdet med bevarende lokalplaner generelt skal fremskyndes for at efterleve kommuneplanens mål, skal der tilføres ekstra ressourcer til arbejdet svarende til 3.750.000 kr. Disse foreslås udmøntet med 750.000 kr. i 2020 og 1 mio. kr. i årene 2021-23. For dette beløb kan der udarbejdes ca. 5 bevarende lokalplaner som erstatning for den resterende del af Byplanvedtægt 27's område.

At fremme udarbejdelsen af disse lokalplaner er umiddelbart ikke muligt i noget væsentligt omfang inden for de nuværende ressourcer til lokalplanlægning.

### **Økonomi**

Ingen.

### **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget, Magistraten  
JD/AV

### **Bilag**

BILAG 1\_Nye bevarende lokalplaner

# **Punkt 192: Endelig vedtagelse af Lokalplan 221 for Ingeborggården og Frederiksberg Boldklub med tilhørende Kommuneplantillæg 8 for Ingeborggården og Frederiksberg Boldklub**

01.02.05-P16-3-19

## **Resume**

Forslaget til Lokalplan 221 for Ingeborggården og Frederiksberg Boldklub og Kommuneplantillæg 8 for Ingeborggården og Frederiksberg Boldklub har været i offentlig høring, og der er indkommet høringsvar, som har givet anledning til ændringsforslag til planerne. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om planerne skal vedtages endeligt med tilhørende ændringsforslag.

## **Beslutning**

By- og Miljøudvalget indstiller, at Lokalplan 221 for Ingeborggården og Frederiksberg Boldklub og Kommuneplantillæg 8 for Ingeborggården og Frederiksberg Boldklub vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

Udvalget anmodede om, at der til Magistratens behandling af sagen fremsendes en redegørelse for brugen af uplights i projektet.

## **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til By- og Miljøudvalget, at Lokalplan 221 for Ingeborggården og Frederiksberg Boldklub og Kommuneplantillæg 8 for Ingeborggården og Frederiksberg Boldklub vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller til Kultur- og Fritidsudvalget og Ældre- og Omsorgsudvalget, at endelig vedtagelse af Lokalplan 221 og Kommuneplantillæg 8 tages til efterretning.

## **Sagsfremstilling**

Kommunalbestyrelsen vedtog den 28. januar 2019 at offentliggøre forslag til Lokalplan 221 med tilhørende forslag til Kommuneplantillæg 8 i en periode på 8 uger, at afholde borgermøde, og ikke udarbejde miljøvurdering.

Baggrunden for at udarbejde lokalplanforslaget er, at det kommunale plejehjem Ingeborggården, Troels-Lunds Vej 27-29, skal nedrives, da boligerne ikke lever op til nutidens krav, og der skal i stedet opføres et nyt plejehjem på samme grund. Byggeprocessen skal foregå i etaper til en ny samlet kapacitet på 200 boliger fra eksisterende 156 boliger. Med udvidelsen af Ingeborggården er der mulighed for en bredere udvikling af det samlede område omkring Ingeborggården i samspil med Frederiksberg Boldklub, der ønsker at bygge nyt for at opgradere klubbens sociale rum og omklædningsfaciliteter.

Lokalplanen har således til formål at muliggøre opførelsen af et byggeri til fremtidens Ingeborggården og Frederiksberg Boldklub. En stor del af faciliteterne anlægges som fælles arealer for de to funktioner og som ramme for udadvendte aktiviteter.

Lokalplanen fastsætter rammerne for byggeriet samt tilhørende opholdsarealer og parkering. For bygningen fastsættes byggefelt, højde og facadeudtryk, og for opholdsarealerne fastsættes bestemmelser om indretning, begrønning og hegn.

Kommuneplantillægget udlægger området ved Troels-Lunds Vej til boligområde og offentlige formål med et maksimalt etageantal på 6 etager og en bebyggelsesprocent på 185 % for området under ét.

## **Høring**

Planforslagene har været i offentlig høring i perioden fra den 6. februar til den 3. april 2019. Der blev afholdt borgermøde om planforslagene og projektet den 6. marts på Ingeborggården, Troels-Lunds Vej 27-29, Frederiksberg. Udover repræsentanter fra Frederiksberg Kommune deltog arkitekterne bag projektet, Rubow Arkitekter, repræsentanter fra Boldklubben og Ingeborggården samt diverse rådgivere. Ca. 20 borgere mødte op.

Temaerne til borgermødet var: Mødet mellem generationer: Plejecenter og Boldklub - Bygningens arkitektur, indpasning og bæredygtighed - Trafik, parkering og byrum. Der var en god debat under hele mødet. Flere var positive over for en forskønnelse af området, men også bekymrede for, hvad et nyt Ingeborggården vil betyde for området. Bekymringerne gik blandt andet på byggeriets højde og deraf afledte skyggegener, lys- og støjgener fra byrum og boldbaner samt øgede gener

fra biltrafik i området. Derudover var der flere som havde spørgsmål til selve byggefasen, og hvordan de omkringliggende bygninger bliver påvirket.

På mødet blev der redegjort for projektets indhold, arkitektur og skyggeforhold, afledt trafik og støj, sammenhæng til det omgivende område, samt hvordan byggefasen forventes at forløbe.

Referat fra borgermøde fremgår af bilag 1.

#### *Høringssvar*

By-, Kultur- og Miljøområdet har i høringsperioden modtaget 5 høringssvar, heraf det ene med opbakning fra 17 ejendomme (22 personer) i villakvarteret nord for Ingeborggården. Høringssvarene kommer primært fra de nærmeste naboer til det nye Ingeborggården og omfatter flere af de samme emner, der blev debatteret på borgermødet. De fleste er overvejende positive overfor, at området åbnes op og invitere nærområdets beboere og brugere ind, men også meget kritiske over for højden og tætheden i projektet. Flere ønsker den høje del af byggeriet rykket mod syd eller øst.

Derudover er der et stort fokus på trafikken i området. Særligt i spidsbelastningerne eftermiddag/aften og weekender omkring fodboldkampe er området trafikalt belastet, og parkeringsbehovet overstiger den nuværende kapacitet. Der efterspørges en løsning på dette. Derudover er der kritik af byggeriets arkitektur.

Endelig er der spørgsmål til støj- og lysforhold, som allerede nu opleves som generende fra de eksisterende boldbaner.

Alle høringssvar er gennemgået i bilag 2.

#### *Vurdering af høringssvar*

Hvad angår arkitekturen vurderes det, at en bygning kan gå dialog med sine omgivelser på mange måder. Området omkring Ingeborggården er mere sammensat end mange andre områder på Frederiksberg. Karakteristisk er dog, at der findes flere institutionsbyggerier i en funktionalistisk byggestil og generelt mange byggerier uden dekorative elementer. Det nye Ingeborggården forsøger både kompositorisk og facadearkitektonisk at give et bud på en ny type institutionsbyggeri som er inspireret af det historiske Frederiksberg. Forvaltningen vurderer, at det klassiske - men samtidig moderne - bygningsudtryk står præcist og flot i samspil med uderummenes organiske og mere bløde former, og at projektet bygger videre på den frederiksbergske tradition for kvalitetsbyggeri.

Den højeste del af byggeriet er placeret mod boldbanerne for at påvirke i villakvarteret mindst muligt. Bygningen er bevidst disponeret kompakt (5-6 etager) for at frigøre et stort areal i gadeplan til etablering af 6 attraktive og åbne byrum. 5 af de 6 rum vil være offentligt tilgængelige.

Hvad angår skyggeforhold og overgangen til villakvarteret trækker bygningen sig tilbage fra Troels-Lunds Vej flere steder, og vil dermed ikke opleves som en bastant mur langs vejen som nu. Solen vil hurtigere passere de to 5-6 etagers fløje vinkelret på Troels-Lunds Vej end den eksisterende 4 etagers lange bygning langs Troels-Lunds Vej. Men det er rigtigt, at gavlene bliver højere end bygningen er i dag, og skyggen vil derfor gå lidt længere ind i haverne. Dette dog kun i et begrænset tidsrum. Skygepåvirkningen vurderes samlet at være acceptabel i en bymæssig sammenhæng.

Med hensyn til trafikken er forvaltningen opmærksom på, at der er et stort fokus på den trafikale situation i området, og ønsket om at tilføre området flere parkeringspladser. De trafikale udfordringer skal dog ikke løses på Ingeborggårdens grund, hvor der er ønsker om gode og grønne byrum til gavn for hele området.

Kommunen fik i 2015 gennemført en screening af samtlige kommunens veje med henblik på at optimere antallet af parkeringspladser. Screeningen viste, at der er et potentiale på op mod 1.600 nye parkeringspladser i kommunen. I både 2018 og 2019 har kommunalbestyrelsen afsat midler til etablering af 200 nye parkeringspladser årligt.

For området omkring Ingeborggården viste screeningen specifikt, at der på Marielystvej kan etableres 25 nye parkeringspladser. Herudover kan der potentielt etableres op mod 25 til 40 ekstra parkeringspladser på vejene Jens Jessens Vej og Troels-Lunds Vej. Der er allerede taget politisk beslutning om at etablere de første 25 pladser på Marielystvej. Hvad angår de andre veje er der for nuværende udelukkende set på potentialer. De flere parkeringspladser vil naturligvis skulle sammentænkes med ønsker om bedre og sammenhængende cykel- og stiforbindelser samt fastholdelse af grønne områder.

Flere høringssvar udtrykker bekymring for støj fra de eksisterende boldbaner og multibanen. Der er i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen udarbejdet en støjredegørelse af Miljøakustik. Her er støjforholdene såvel før som efter byggeriet vurderet nærmere. Det er vurderet, at støjen fra multibanen med lokalplanens støjafskærmninger i form af nedgravning af bane, brug af støjsvage belægninger samt krav om, at tribunen placeres som skærm mod Troels-Lunds Vej ikke vil overstige den eksisterende støjbelastning (på ca. 55 dB), som forefindes fra de eksisterende boldbaner. Hvad

angår ny bebyggelse er der i lokalplanen fastsat bestemmelser, der stiller krav om særlig støjdemning af den vestlige og nordlige del af det kommende plejehjems facader.

Et andet emne, der har opmærksomhed er lysforholdene som følge af lokalplanen. Lyset på multibanen består af en enkelt mindre stander på 4 meter, som peger væk fra beboelse. Dette fremgår dog ikke af lokalplanen, hvorfor forvaltningen foreslår at tilføje dette. Der forventes ikke ændrede lysforhold fra eksisterende boldbaner, men forvaltningen vil tage kontakt til FIU med henblik på en nærmere redegørelse for brug af lysanlægget. Byggetilladelsen beskriver, at anlægget skal være slukket kl. 22, men flere høringssvar nævner, at anlægget er tændt i længere tid.

Med hensyn til de nye plejeboliger er bygningens indretning disponeret således, at der i den vestlige fløj kun er 4 lejligheder med vinduesåbning ud mod boldbanerne. Samme lejligheder har også et vindue mod nord. Der er således et meget begrænset antal boliger, der har direkte udsyn mod vest og den nærmeste lysmast, der lyser mod plejeboligerne. Samlet vurderes bygningens placering og indretning at tage højde for lysgener.

Endelig med hensyn til projektets tilgængelighed opfordres der til at tænke i tilgængelige arealer med tydelige markeringer og underlag, der er skridsikre. Forvaltningen foreslår, at dette fastsættes i lokalplanen.

### *Ændringer til lokalplanen*

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

- Lokalplanens bestemmelse 11.1 om kollektiv varmforsyning slettes, da planloven er blevet ændret, så der ikke længere er muligt at optage bestemmelse om tilslutning til kollektivt varmforsyningsanlæg.
- Lokalplanens bestemmelse 7.8 om tilgængelighed suppleres med, at der i udformningen af bygning og udearealer skal arbejdes med tilgængelighed i form af markeringer med f.eks. belægningsskift, farver, lyd og lys.
- Lokalplanens bestemmelse 7.13 om belysning suppleres med, at lys på multibanen skal retningsbestemmes mod banen, og lysstanderen må være maks. 4 m høj.

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

Forvaltningen vurderer fortsat, at projektet med det nye Ingeborggården kan danne rammen for et moderne plejecenter kombineret med attraktive boldklubfaciliteter på en måde, så de to funktioner og de to forskellige aldersgrupper kan mødes og få glæde af hinanden. Den nye bebyggelse vil invitere nærområdets beboere og brugere indenfor, ligesom de aktive uderum bliver et tilskud til de mange børn og unge, der færdes i området.

Projektet kommer til at forandre området ved Ingeborggården på en god måde ved at bidrage arkitektonisk til en styrkelse af gaderummet Troels-Lunds Vej, indeholde grønne byrum og stiforbindelser til gavn for brugere og beboerne i nærområdet samt give stedet et bymæssigt kvalitetsløft.

## **Økonomi**

Ingen.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, Ældre- og Omsorgsudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen  
JD/AV

## **Bilag**

BILAG 05\_Kommuneplantillæg 8

BILAG 04\_Lokalplan 221

BILAG 03\_Høringssvar

BILAG 02\_Høringsnotat

BILAG 01\_Resume af borgermøde

# Punkt 193: Endelig vedtagelse af Lokalplan 222 for plejeboliger på Betty Nansens Allé 16

01.02.05-P16-6-19

## Resume

Forslag til lokalplan 222 for plejeboliger på Betty Nansens Allé med tilhørende tillæg nr. 9 har været i offentlig høring i 8 uger fra 2. februar til 3. april. Der er indkommet 6 høringssvar, som har givet anledning til få præciseringer i den endelige lokalplan. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om de endelige planer skal vedtages med enkelte præciseringer.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at Lokalplan 222 for plejeboligerne på Betty Nansens Allé 16 med tilhørende kommuneplantillæg nr. 9 vedtages, med de foreslåede præciseringer.

## Indstilling

By- Kultur- og Miljøområdet indstiller, at lokalplan 222, for plejeboliger på Betty Nansens Allé 16 med tilhørende kommuneplantillæg nr. 9 vedtages, med de foreslåede præciseringer.

## Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog d. 28. januar 2019 at sende forslag til lokalplan 222 for plejeboliger på Betty Nansens Allé 16 med tilhørende kommuneplantillæg nr. 9 i 8 ugers offentlig høring. Det blev vedtaget, at der skulle afholdes Borgermøde i forbindelse med den offentlige høring, og at der ikke skulle udarbejdes miljøvurdering.

Baggrunden for lokalplanen er, at kommunalbestyrelsen d. 27. februar 2017 i sag nr. 41 besluttede, at der skal etableres et plejecenter på Betty Nansens Allé 16.

Plejecenteret, kaldet Betty 3, opføres i den østlige ende af Betty Nansens Allé, hvor en større transformation finder sted. Renoveringer af de to beboelsesejendomme på Betty Nansens Allé 57-61 (Betty 1) og 51-53 (Betty 2), det ny medborgercenter i Domus Vista og en fælles landskabsplan er alle tiltag, som giver et tiltrængt løft til området. På sigt etableres en grøn klimavej med forsinkelse af regnvand på hele Betty Nansens Allé.

Med kommuneplantillægget ændres anvendelsen fra offentlige formål til etageboliger i form af plejeboliger med mulighed for mindre butikker, der forsyner lokalområdet. Bebyggelsesprocenten fastsættes til 230 %.

### *Borgermøde*

Der blev afholdt borgermøde 14. marts i medborgercenteret i Domus Vista. Borgermødet havde et fint fremmøde på ca. 50 borgere. Der blev bl.a. stillet spørgsmål til parkering, trafik og miljø, til de nye opholdsarealer, til byggeriets omfang og til mulighederne i de nye boliger. En opsamling fra mødet er vedhæftet som bilag.

### *Høring*

Lokalplanforslag og tillæg har været i høring i perioden 2. februar - 3. april 2019. Der er indkommet 6 høringssvar hvoraf et er fra Metroselskabet, som ikke har noget at bemærke, et er fra KAB, et er fra skolebestyrelsen på Skolen på Nordens Plads og de resterende 3 er fra beboere i området omkring. Emnerne i høringssvar er: højde, begrønning, byggeproces, udformning af forbindelser og opholdsarealer, bebyggelsesprocent og tæthed, facadebeklædning, parkering og lugtgener fra Frederiksberg Gartner- og Vejservice.

De modtagne høringssvar er resumeret og vurderet i bilag "Resume og indsigelsesbehandling". 2 indsigere har ønsket anonymisering og deres navne og adresser fremgår derfor udelukkende i den lukkede version af dette bilag.

Høringsvarende er desuden i sin fulde længde vedlagt som bilag.

### *Højde*

Det er naturligt, at beboerne har en reaktion på omfanget af en ny bygning i denne størrelse. Byggeriet er dog udformet således, at stort set ingen boliger oplever skyggegener fra det nye byggeri. Desuden er byggeriets højde på 6 etager tilpasset området og er lavere end meget andet byggeri i området.

### *Bebyggelsesprocent og tæthed*

Bebyggelsesprocenten for området er i kommuneplan 2017 130 %. Med tillæg nr. 9 ændres det til 230 %. Stigningen fra 130 % til 230% i bebyggelsesprocent kan umiddelbart på papiret virke voldsom for den enkelte matrikel. Men ser man i relation til området er et byggeri i denne størrelse passende. Byggeriet suppleres af tilsvarende ubebyggede flader og byrum, hvor der kan opstå byliv. En intensiv arealanvendelse giver tæthed og nye funktioner, som er med til at skabe attraktive bymiljøer. Dette understøttes desuden af, at området er stationsnært.

### *Begrønning*

Det grønne er generelt et vigtigt træk i området, da det er med til at bryde med nogen af de mere hårde materialer området rummer. Til borgermødet blev der også lagt stor vægt på at bevare området som grønt, og i høringssvarene er der bemærkninger til om området med den nye landskabsplan bliver grønt nok. Desuden vurderer forvaltningen, at begrønning af facaden er en vigtig del af det arkitektoniske udtryk, særligt i stueetagen. Her er begrønning af facaden med til at skabe en god overgang mellem byrum og bygning. Forvaltningen vurderer derfor, at kravet til begrønning af facaden skal fastholdes. Desuden specificeres det, at støjhegn mod Frederiksberg Gartner- og Vejservice skal begrønnes på begge sider.

### *Byggeproces og forbindelse mellem skole og plejecenter*

Forvaltningen har været i dialog med Skolen på Nordens Plads. Der vil blive taget hånd om gener fra byggeriet. Der pågår desuden dialog med ledelsen om den kommende sti og den øvrige udformning af arealerne mellem skole og plejecenter. Lokalplanen hindrer ikke nogen af de umiddelbare ønsker, der er til bl.a. hegning af opholdsarealer.

### *Træfacaden*

Forvaltningen vurderer, at der i processen med byggesagen kan findes løsninger som kan leve op til de gældende krav i forhold til vedligehold og brandtekniske forhold, der gælder i forhold til en træfacade.

### *Parkering*

Der er foretaget konkret vurdering af behovet for antal af parkeringspladser til plejecenteret. Udover at vurderingen tager udgangspunkt i normering for Akaciegården, er der lagt vægt på, at området er stationsnært og der er gode cykelforbindelser. Forvaltningen vurderer således, at antallet af parkeringspladser på 25 er tilstrækkeligt til plejecenterets behov.

I forbindelse med høringen er der desuden stillet spørgsmål til parkering, som etableres i forbindelse med renovering af bebyggelse på Betty Nansens Allé 51-53, som ligger uden for lokalplansområdet. Indsiger foreslår, at området bevares grønt og parkeringspladserne flyttes til Betty 3 og der etableres parkeringskælder til begge bebyggelser under Betty 3. Parkeringskrav til de enkelte byggerier skal som udgangspunkt løses på egen grund eller på tilstødende ejendomme. Det er således ikke muligt at forflytte parkeringspladser fra ejendommen Betty Nansens Allé 51-53 til den nye byggeri på ejendommen Betty Nansens Allé 16. Forvaltningen arbejder for, at det omtalte areal, hvor parkeringspladserne etableres stadig har en grøn karakter.

### *Ændringer af lokalplan og tillæg*

Som følge af høringssvarende foreslås der kun en mindre justering i forhold til højde fra 23,8 til 24 m. Det præciseres, at støjskærm skal begrønnes på begge sider og at gårdrummet også forstås som et grønt byrum, der kan nydes inde fra.

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

By- Kultur og Miljøområdet vurderer, at plejecenteret Betty 3 vil give et positivt bidrag til området ved den østlige del af Betty Nansens Allé. Bygningen spiller i sin volumen godt sammen med lokalområdet og den bidrager med nye udearealer, som er offentlige tilgængelige. Træfacaden med begrønning tilbyder nye materialer og udtryk til de mere hårde materialer, der ellers findes i området. Desuden er der arbejdet med bygningens kantzone, så bygningen relaterer sig godt til de nye byrum, der skabes med landskabsplanen "Generationernes byrum". Forvaltningen vurderer, at den øgede intensitet og tæthed som byggeriet vil give til området er positiv, i det der skabes mere liv og tryk til de ny anlagte byrum. Forvaltningen vurderer, at antallet af bilparkeringspladser er tilstrækkeligt og placeringen af dem er hensigtsmæssig i relation til de øvrige funktioner i området

## **Økonomi**

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, Ældre- og Omsorgsudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen  
JD/DKS

## **Bilag**

Kommuneplantillæg nr. 9\_Betty 3\_endelig

Referat Borgermøde 14. marts lokalplan 222

Hørings svar - Betty Nansens Allé 16

Resume og indsigelsesbehandling\_endelig

Lokalplan 222 plejeboliger BNA 16\_endelig

# Punkt 194: Forslag til Lokalplan 225 for boligbebyggelse ved Kong Georgs Vej 57-61 med tilhørende forslag til Kommuneplantillæg 12 for et område ved Kong Georgs Vej 57-61

01.02.00-P16-6-18

## Resume

By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om forslag til Lokalplan 225 med tilhørende forslag til Kommuneplantillæg 12 kan godkendes og sendes i offentlig høring. Lokalplanen omhandler opførelse af en ny etageboligbebyggelse, bevaring af en villa, samt etablering af en mindre byplads med høje karakteristiske træer mod Kong Georgs Vej.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at forslag til Lokalplan 225 og forslag til Kommuneplantillæg 12 offentliggøres i en periode på 8 uger
2. at der ikke udarbejdes miljøvurdering
3. at der afholdes borgermøde i høringsperioden

## Sagsfremstilling

Ejendommene ved Kong Georgs Vej 57-61 består af en blanding af ældre småerhvervsbygninger i 1-3 etager, garager, sidehuse og to villaer. Bygningerne har i de seneste år været i forfald, og det har medført et broget og uimødekommende præg for denne del af byen. Frederiksberg Kommune har været i kontakt med ejerne og drøftet mulighederne for udvikling af ejendommene. Én ejer har opkøbt alle tre ejendomme og har nu udarbejdet et projekt med en etageboligbebyggelse og bevaring af den ene villa. En startredegørelse for projektet blev vedtaget af By- og Miljøudvalget den 29. oktober 2018 efter en besigtigelse af området samme dag. På besigtigelsen blev samspillet mellem etageboligbebyggelse og villabebyggelse, bevaringshensyn og særlige karakteristika i området drøftet.

### *Projektområdet*

Kong Georgs Vej ligger i en del af Frederiksberg, hvor byens karréstruktur mod syd møder en mere sammensat bebyggelsesstruktur, primært bestående af ældre villaer, rækkehuse og mere irregulær bebyggelse. Villabebyggelse dominerer den østlige del af vejen på strækningen mellem Kronprinsesse Sofies Vej og Falkoner Allé. Den vestlige del af vejen, og i særdeleshed projektområdet, er således sammensat af et antal forskelligartede bebyggelser.

Projektområdet omfatter de tre ejendomme Kong Georgs Vej 57, 59 og 61. Udvikler har indgået aftale med ejere af naboejendomme mod øst og vest om arealoverførsler af mindre jordstykker for at kunne realisere projektet.

Mod nord afgrænses projektområdet af Kong Georgs Vej, mod øst støder området op mod etageboligbebyggelse opført som karrébebyggelse i 1993 i 5½ etager ved Kong Georgs Vej 55 og mod syd mod to etageboligbebyggelser opført som karrébebyggelse i henholdsvis 1907 og 1908 i 5 etager ved Holger Danskes Vej 88 og 90. Mod vest afgrænses området af en fritliggende bebyggelse i 3½ etager fra 1920 med tilbygning i 1940 i 2 etager.

### *Hovedgreb og arkitektur*

Bebyggelsen opføres som én bygning, som med ét overordnet greb sammenbinder tre fritstående gavle på de omkringliggende bebyggelser Holger Danskes Vej 88 og 90 og Kong Georgs Vej 55. Herved fuldendes den øst for liggende bebyggelse som en lukket karré. I samme greb trækker bebyggelsen sig tilbage fra Kong Georgs Vej og viger pladsen for villaen, der bevares og får rum omkring sig. Mod syd kommer den nye bygning til at indramme det eksisterende grønne byrum mellem to uafsluttede karréer mod Holger Danskes Vej, der i dag afgrænses af en lettere forfalden ca. 6 m høj erhvervsbebyggelse på projektgrunden.

Bebyggelsen disponeres i en kompakt 6 etages prismatisk struktur med et samlet etageareal på ca. 4.500 m<sup>2</sup> og en maksimal højde på 21 m.

Som størstedelen af bygningerne i området opføres den nye bebyggelse primært i mursten i en varm naturfarve. Hvor den nye bygning støder op til nabobygningerne tænkes murværket udført som traditionel, blank mur, mens det knækkede facadeforløb bag villaen bliver bearbejdet i et forbandt med reliefvirkning som 'bagtæppe' for villaen. Taget beklædes med mørkegrå naturskifer, der harmonerer med den omgivende bebyggelse. Bag villaen, hvor facadeforløbet knækker,

brydes også tagfodens linje i en nedadgående vinkel som tilnærmelse til villaens skala. Herved udvides den grå flade markant, og den prismatiske figur står frem.

Den bevaringsværdige villa med et etageareal på ca. 200 m<sup>2</sup> tilbageføres mod det oprindelige udtryk.

### *Boligtyper*

I forbindelse med startredeghørelsens behandling blev det vurderet, at der ikke er behov for flere almene boliger på dette sted. Projektområdet ligger i kommuneplanens kvarter 5 nær det store almene boligområde Stjernen. Etablering af familieejerboliger på Kong Georgs Vej vurderes at være i god tråd med kommuneplanens mål om at skabe varierede bolig- og ejerforhold i de enkelte bykvarterer.

Projektforslaget omhandler opførelse af i alt 40 boliger, hvoraf 38 boliger indrettes i den nye etageboligbebyggelse og 2 boliger i den eksisterende villa på Kong Georgs Vej 59. Boligerne vil være i varierende størrelse fra 2- til 4-værelses lejligheder, hvilket lægger op til en varieret beboersammensætning fra studerende over børnefamilier til pensionister, som hver især vil tilføre området forskellige kvaliteter og understøtte et ønske om liv og aktivitet i bebyggelsen hen over dagen.

### *Byrum og opholdsarealer*

Da der er tale om en huludfyldning, er behovet for opholdsarealer baseret på en konkret vurdering. Projektet rummer opholdsarealer på ca. 1.340 m<sup>2</sup>, hvor der er lagt vægt på at skabe kvalitet og variation med mange intensive grønne elementer. Opholdsarealerne er fordelt på altaner, terrasser, tagterrasse samt opholdsarealer på terræn. Boligerne vil alle få direkte udgang til egen altan og i stueetagen en terrasse. Fra øverste etage vil der være udgang til sydvendt tagterrasse.

I gadeplan skabes en mindre pladsdannelse omkring to store bevaringsværdige hestekastanjer og et nyplanted løvtræ. Træerne vil få luft omkring sig og vil med den nyvundne centrale placering i gaderummet være med til at definere den rumlige overgang mellem vej og byplads. Hvor bypladsen får en mere urban karakter, vil området omkring villaen udelukkende blive til bebyggelsens brug og blive rigt beplantet i et udtryk, der modsvarer de gamle villahaver i den østlige ende af Kong Georgs Vej.

### *Træer*

Tre store hestekastanjer ud mod Kong Georgs Vej er alle over 25 år gamle. Forvaltningen har i forbindelse med lokalplanen vurderet disse, og de to træer længst mod øst er herefter fortsat udpeget som bevaringsværdige. Træet længst mod vest er ikke sundt og levedygtigt, og udpeges derfor ikke som bevaringsværdigt og kan fældes. Lokalplanen stiller krav om lysåbne træer som erstatningstræer.

### *Trafik og parkering*

Tilkørsel og parkering disponeres sådan, at adgang sker fra nord fra Kong Georgs Vej. Al bilparkering foregår i parkeringskældre, som tilgås via parkeringslevator på bypladsen. Cykelparkering etableres primært i samme kælder men med separat elevator og sekundært på terræn tæt ved indgangspartier.

Der stilles krav om 1 bilparkeringsplads og 2 cykelparkeringspladser pr. bolig i overensstemmelse med kommuneplanens parkeringsnorm. Samlet skal der etableres 40 bilparkeringspladser og 80 cykelparkeringspladser.

### *Sammenhænge og forbindelser*

Der har i områdefornyelsen for Nordre Fasanvej Kvarteret, som nærværende lokalplan er en del af, været arbejdet med at skabe lokale sammenhænge og passager. I forlængelse af dette sikrer lokalplanen, at området bliver åbnet mod Kong Georgs Vej, og der skabes en mulighed for en lokal passage mellem Holger Danskes Vej og Kong Georgs Vej gennem en port i den nye bebyggelse. En egentlig gennemgang kan først realiseres, hvis de berørte grundejere bliver enige om dette.

### *Bearbejdning af projektet siden startredeghørelsen*

Forvaltningen har modtaget flere henvendelser fra beboere i nærområdet, som er bekymrede for projektets omfang, de afledte skyggeforhold samt projektets trafikale konsekvenser. I startredeghørelsen for projektet blev det besluttet, at projektet skulle reduceres og opholdsarealet skulle nærme sig 30 % af etagearealet. Udvikler har arbejdet videre med projektet i samarbejde med forvaltningen, hvilket har resulteret i en reduktion af antal boliger fra 46-48 til 40 boliger. Projektets etagemeter er tilsvarende blevet reduceret fra ca. 4.860 m<sup>2</sup> til ca. 4.700 m<sup>2</sup>, og opholdsarealet er som konsekvens heraf steget fra 26 % til 29 % af etagearealet.

Hvad angår de afledte skyggeforhold redegør lokalplanen for dette med både terræn- og facadeskyggediagrammer. Skyggegenerne er meget begrænsede for genbobebbyggelsen, da den nye etageboligbebyggelse er trukket tilbage fra Kong Georgs Vej. Passagen fra Kong Georgs Vej til Dronning Olgas Vej nævnes i flere henvendelser som særlig værdifuld. Diagrammerne viser, at den kun i mindre grad bliver skyggepåvirket som følge af lokalplanen.

Med hensyn til de trafikale konsekvenser er der foretaget trafiktællinger på vejen, som viser et niveau på 1.394 køretøjer/døgn og en gennemsnitshastighed på 23,1 km/t. Trafikmængden forventes at stige med 5 % ved etablering af 40 nye bilparkeringspladser, hvilket vurderes at være af mindre betydning.

#### *Planforhold*

Området er omfattet af Byplanvedtægt nr. 22. Det aktuelle projekt kan ikke indeholdes inden for denne, og realisering kræver således en ny lokalplan.

I Kommuneplan 2017 ligger området i rammeområde 5.B.2 Mariendalsvej/ Kronprinsesse Sofies Vej med anvendelsen etageboligbebyggelse med en maksimal bebyggelsesprocent på 110 % i maksimalt 6 etager. Projektet er ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2017, idet bebyggelsesprocenten er på 238 %. Der er således udarbejdet forslag til kommuneplantillæg 12, der fastholder anvendelsen til etageboligbebyggelse i op til 6 etager, men giver mulighed for en bebyggelsesprocent på 240 %.

På nær en del af et skur på Kong Georgs Vej 63, der indgår i projektområdet og forudsættes nedrevet, er der ikke bevaringsværdig bebyggelse inden for lokalplanområdet. Skuret er i 2010 genvurderet til en bevaringsværdig på 5, hvilket ved en fejl ikke er slået igennem i Kommuneplan 2017. Dette vil blive rettet op i kommuneplantillægget, hvor skuret ikke længere vil fremstå som bevaringsværdigt.

Hvad angår de to villaer på grunden er der i forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen foretaget en SAVE-vurdering af dem. Det er vurderet, at begge villaer har en samlet bevaringsværdi på 5, som normalt ikke vil medføre en udpegning som bevaringsværdig. Nærværende lokalplan udpeger alligevel Kong Georgs Vej 59 som bevaringsværdig, og fastsætter bestemmelser for, hvordan villaen må istandsættes, så den tilbageføres mod det oprindelig udtryk. Dette skyldes, at villaen er et vigtigt bidrag til omdannelsen, som består af en fletning af boligkarrébebyggelse med villabebyggelse. Efter en realisering af en istandsættelse af villaen kan der evt. foretages en ny SAVE-vurdering. Kong Georgs Vej 57 tillades nedrevet.

#### *Politisk behandling*

Lokalplanen vurderes at være principiel, idet den kræver kommuneplantillæg, hvorfor den skal behandles i By- og Miljøudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen.

#### *Miljøvurdering*

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

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at projektet kan danne rammen for et godt familiebologbyggeri med gode grønne uderum og en høj boligkvalitet. Den nye bebyggelse vil kunne løfte ejendommene ud af deres nuværende forfald og invitere nabolæsets beboere og brugere ind i området med pladsdannelse og lokale smutveje.

Forvaltningen vurderer videre, at projektet er en fin fortolkning af stedet, hvor områdets struktur og historie fortsat fortælles ved at flette villastrukturen med karréstrukturen, fremfor blot at bygge videre i gadeflugten med nabobebyggelsen på Kong Georgs Vej 55.

## **Økonomi**

Ingen.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen  
JD/AV

## **Bilag**

BILAG 03\_Miljøscreeningsskema

BILAG 02\_Forslag til kommuneplantillæg 12



# Punkt 195: Grøn frivilligdag - fælles oprydning på Frederiksberg

05.07.00-A00-1-19

## Resume

I budget 2019 er der afsat midler til en grøn frivilligdag med fælles oprydning på Frederiksberg. En sådan dag vil styrke borgernes sammenhold og fællesskab ved at samles om en indsats for en renere og tryggere by. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om den foreløbige planlægning kan godkendes.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget godkendte oplægget til den grønne frivilligdag.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at oplægget til den grønne frivilligdag godkendes.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 29. april 2019 sagen, idet forvaltningen blev bedt om at tage kontakt til Danmark Naturfrednings Forenings lokalafdeling på Frederiksberg om deres tiltag.

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

### *Tidligere sagsfremstilling*

I budget 2019 blev det besluttet at supplere den eksisterende indsats med afholdelse af en årlig grøn frivilligdag, hvor borgere, der har lyst, kan deltage i affaldsindsamlingen og dermed holde byen ren. Af budgetaftalen fremgår, at det konkrete forslag skal godkendes i By- og Miljøudvalget.

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

Målet for en sådan frivilligdag er at give borgerne et større ejerskab til byen og dens fysiske udtryk. Det vil samtidig gøre alle deltagende til ambassadører for en mere bæredygtig kultur og inspirere til at passe endnu bedre på byen.

By-, Kultur- og Miljøområdet foreslår, at den grønne frivilligdag afholdes søndag den 1. september 2019, hvor kommunens borgere indbydes til, i fællesskab, at gøre en indsats for en renere og tryggere by. Datoen er valgt, idet der efter en lang sommer med brug af byens rum, kan trænge til en oprydning.

Konkret sigtes der mod 500 deltagende frivillige, herunder børnefamilier, kommunens virksomheder m.v, der via synlighed i bybilledet vil kunne sprede budskabet til alle forbipasserende.

Frivilligdagen skydes i gang kl. 9:00 om morgenen fra 10 uddelingsstationer (bilag 1). Ved disse uddelingsstationer vil de frivillige få uddelt arbejdshandsker, grønne affaldsposer, veste, en flyer med introduktion og sikkerhedsinstrukser samt kort over, hvor det indsamlede affald kan afleveres. Der uddeles materiel i tidsrummet 09:00 til 09:30 samt ved Frederiksberg Rådhus fra 09:00 til 11:00. Ved endt indsamling afleverer de frivillige affaldet langs en af de udpegede veje senest kl. 14:00 (bilag 2). Efter kl. 14:00 vil affaldet blive indsamlet.

Det er tanken, at borgmesteren uddeler materiel til borgerne fra Rådhuspladsen. Ved de ni andre uddelingssteder er der mulighed for, at udvalgets medlemmer kan stå for uddeling. Forvaltningen vil være repræsenteret ved alle uddelingsstationer.

Kommunikation

Dagen vil blive annonceret via en pressemeddelelse, som sendes til alle lokale og regionale medier. Pressemeddelelsen vil blive fulgt op af reklamering gennem kommunens egne kanaler såsom hjemmeside, inforskærme, intranet og Facebook mv. Herudover vil der til institutionerne blive udarbejdet plakater, som reklamerer for dagen. Endelig vil lokale virksomheder via nyhedsbrevet til erhvervslivet blive opfordret til at støtte op om dagen.

## Økonomi

Der er i budgettet afsat 25.000 kr. til aflønning af mandskab på selve dagen samt 15.000 kr. til materiel. Nedenfor gives et estimeret budget for materiel til minimum 500 deltagere.

<b>Estimeret budget</b>	<b>Anslået pris</b>
Grønne veste	5.800 kr.
Arbejdshandsker	4.800 kr.
Grønne affaldssække 60 l.	1.000 kr.
Plakater	3.000 kr.
I alt	14.600 kr

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
SV/SCH

## **Historik**

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 29. april 2019, pkt. 148:**

By- og Miljøuddvalget udsatte sagen.

### **Indstilling 29. april 2019, pkt. 148:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,  
at oplægget til den grønne frivilligdag godkendes.

## **Bilag**

Uddelingsstationer

Afhentning af Affald

# Punkt 196: Endelige afgørelser om optagelse af de private fællesveje i Fuglebakke kvarteret som offentlige veje

05.02.20-G01-13-19

## Resume

By- og Miljøområdet besluttede den 1. juni 2015, at de private fællesveje, hvor der var et flertal for en optagelse som offentlig vej, optages. Dette gælder for de private fællesveje i Fuglebakke kvarteret, og der er derfor udsendt varsler om optagelse af de 11 veje i kvarteret. Der er i den forbindelse kommet et mindre antal høringssvar, og udvalget skal på baggrund af de indkomne høringssvar træffe endelige afgørelser om optagelse af vejene i fuglebakke kvarteret.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at de private fællesveje i Fuglebakke kvarteret, Drosselvej, Duevej, Egernevej, Fuglebakkevej, Fuglebo, Godthåbsvænget, Kristin Zahrtmanns Plads, Mariendalsvej, Solsortvej, Ternevej og Vagtelvej optages som offentlige veje.

## Indstilling

By, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at de private fællesveje i Fuglebakke kvarteret - Drosselvej, Duevej, Egernevej, Fuglebakkevej, Fuglebo, Godthåbsvænget, Kristian Zahrtmanns Plads, Mariendalsvej, Solsortvej, Ternevej og Vagtelvej optages som offentlige veje.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget besluttede på sit møde den 1. juni 2015, at de private fællesveje, hvor der var flertal for en optagelse som offentlig vej, optages. Dette skete på baggrund af en interessetilkendegivelsesproces, hvor kommunen havde spurgt grundejerne på de private fællesveje i den vestlige del af kommunen, om man på den pågældende vej ønskede at fortsætte som privat fællesvej, eller at blive optaget som offentlig vej. Denne proces blev gennemført i forbindelse med udvidelsen af parkeringszonen til den vestlige del af kommunen, da de private fællesveje ikke var (og er) en del af zonen.

Der er siden udvalgets beslutning gennemført en optagelse af 14 private fællesveje som offentlig veje og en istandsættelse af 26 veje i den vestlige del af kommunen – heriblandt en istandsættelse af de 11 veje i Fuglebakke kvarteret. Da der er tale om et stort antal private fællesveje har det været nødvendigt at gennemføre processerne etapevist, jf. også orientering om status på proces med optagelse af private fællesveje, som blev forelagt udvalget den 24. september 2018.

Inden en vej skal istandsættes skal der gennemføres en høring med en høringsfrist på minimum 3 uger. Denne blev for Fuglebakke kvarteret igangsat den 1. december 2015 og blev afsluttet den 22. januar 2016. Resultatet af høringen blev forelagt udvalget den 6. juni 2016 og den endelige afgørelse blev udsendt til grundejerne den 14. juni 2016.

Efter den endelige afgørelse er udsendt har grundejerne mulighed for at påklage denne til Vejdirektoratet inden for en måned. Dette skete for Fuglebakke kvarteret, da kommunens afgørelse blev påklaget af to grundejere. Direktoratet var otte måneder om at behandle sagen, før direktoratet den 20. februar 2017 traf en afgørelse i sagen, hvor kommunen fik medhold. Herefter blev arbejderne udbudt i licitation, og istandsættelsesarbejderne blev i gangsat i april 2017.

Istandsættelsesarbejderne blev dog først igangsat på Duevej i april 2018, da arbejdet måtte afvente færdiggørelsen af byggeriet på Skolen på Duevej.

Arbejderne på Duevej blev afleveret den 29. august 2018, og regningerne for de udførte arbejder i kvarteret blev udsendt til grundejerne i slutningen af december 2018. Herefter har forvaltning arbejdet med forberedelse af optagelsesprocessen inklusiv identifikation af vejere og fremskaffelse af kontaktoplysninger og udarbejdelse af breve til optagelse mv.

### *Varsel om optagelse*

Forvaltningen har den 13. marts 2019 udsendt varsler til knap 900 grundejere og administratorer om optagelse af de private fællesveje i Fuglebakke kvarteret. Der er udsendt et varsel om optagelse for hver af kvarterets 11 veje og den enkelte grundejer har modtaget et varsel for den eller de veje, som den pågældende tilgrænser. Der skal således træffes en individuel afgørelse om optagelse som offentlig vej for hver af kvarterets 11 veje.

Det bemærkes, at der på mange af kvarterets veje flere steder er udlagt et 'rådighedsareal' (se bilag 1). Rådighedsarealet ligger mellem de pågældende ejendommers skel og bagkanten af fortovet. Arealet er en del af vejarealet, men de tilgrænsende grundejere har indtil videre lov til at benytte det under ejendommen. Dette forhold ændres der ikke på ved en optagelse som offentlig vej, og det er oplyst i varslingsbrevene, at 'rådighedsarealet' optages med det øvrige vejareal, men at det fortsat indtil videre vil se sådan ud efter en optagelse, idet grundejerne drifter arealet.

### *Indkomne bemærkninger til de varslede optagelser*

Der er ikke modtaget nogle bemærkninger til den varslede optagelse af Fuglebo som offentlig vej. For de øvrige veje har forvaltningen samlet set modtaget 16 høringssvar fra de knap 900 grundejere og administratorer, som der er udsendt varsel om optagelse til i kvarteret.

For hvad angår Fuglebakkevej, Egernevej og en del af Mariendalsvej (nærmere bestemt sidevejen Mariendalsvej 94-96) har der på hver af disse veje været én grundejer, som har tilkendegivet at være imod en optagelse af den pågældende vej/vejstykke som offentlig vej.

Derudover omfatter de indkomne høringssvar:

- bemærkninger til parkering - heriblandt en bedre løsning for gæsteparkering og muligheden for at få beboerlicens, et ønske om at bevare tilkørselsforholdene til kvarteret, som de er i dag med indkørsel forbudt, beboer- og ærindekørsel tilladt og den forudgående interesstillkendelsesproces
- afklarende spørgsmål angående beliggenhed af rådighedsareal, fremtidig drift af træer og buske i skel, hvilket areal, der er omfattet af optagelsen og tidspunktet for afgørelse om optagelse som offentlig vej og implementering.

Endelig har Banedanmark, Mariendalsvej 97 oplyst, at de ikke har nogle bemærkninger til optagelsen af Mariendalsvej. Forvaltningen har allerede svaret en del af de høringssvar, der er indkommet, da en del har været af afklarende karakter. De indkomne høringssvar er vedhæftet som bilag. Derudover fremgår høringssvar og svar herpå af det vedlagte høringsnotat (bilag 2).

*By, Kultur- og Miljørådets vurdering:*

By, Kultur- og Miljørådet finder ikke, at de indkomne høringssvar giver anledning til at ændre de varslede beslutninger om optagelse af Drosselvej, Duevej, Egernvej, Fuglebakkevej, Fuglebo, Godthåbsvænget, Kristian Zahrtmanns Plads, Mariendalsvej, Solsortvej, Ternevej og Vagtelvej

Derudover er det forvaltningens vurdering, at resultatet af den tidligere gennemførte interesstillkendelsesproces i kvarteret og det meget lave antal bemærkninger og indsigelser, der er modtaget i forbindelse med de udsendte varsler om optagelse, taler for en stor opbakning blandt grundejerne til en optagelse af vejene som offentlige veje.

Optagelsen af kvarteret vil også bidrage til kommunes ønske om at sikre ensartede regler for parkering i hele parkeringszonen. Forvaltningen foreslår derfor, at vejene optages som offentlige veje i overensstemmelse med de varslede optagelser.

## **Økonomi**

Vejene i Fuglebakkekvarteret udgør samlet set et vejnet på 5,105 km. Der anslås på den baggrund en årlig udgift til kommunen på 2.392.000 kr. for driften af kvarterets veje. Driftsudgiften finansieres inden for det afsatte budget.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
JBS/SV/SNP

## **Bilag**

Bilag 1 - Kortbilag: rådighedsareal

Bilag 2 - Høringsnotat

Bilag 3 - Høringssvar Duevej 29

Bilag 4 - Høringssvar Egernvej

Bilag 5 - Høringssvar Egernvej 3

Bilag 6 - Høringssvar Fuglebakkevej 22 (1)

Bilag 7 - Høringssvar Fuglebakkevej 22 (2)

Bilag 8 - Høringssvar Fuglebakkevej 22 (3)

Bilag 9 - Høringssvar Fuglebakkevej 22 (4)

Bilag 10 - Høringssvar Fuglebakkevej 32 (1)

Bilag 11 - Høringssvar Fuglebakkevej 32 (2)

Bilag 12 - Høringssvar Fuglebakkens Ejerlaug

Bilag 13 - Høringssvar Godthåbsvænget 5-7

Bilag 14 - Høringssvar Godthåbsvænget 9-21

Bilag 15 - Hørings svar Kristian Zahrtmanns Plads 80

Bilag 16 - Hørings svar Martinus Institut

Bilag 17 - Hørings svar Banedanmark

Bilag 18 - Hørings svar Solsortvej 70

Bilag 19 - Hørings svar Ternevej 20

# Punkt 197: Businesscase for nedrivning af Bispeengbuen

05.03.00-P20-1-18

## Resume

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har i fællesskab fået udarbejdet en businesscase for nedrivning af Bispeengbuen. Businesscasen er udarbejdet af MOE og EY (Ernst and Young), hvor MOE primært har forestået de tekniske dele og EY de økonomiske og finansielle dele af businesscasen.

I businesscasen indgår 3 hovedscenarier, hvor trafikken enten lægges i en kort tunnel, en lang tunnel eller på vej på terræn. For hvert scenarie er der undersøgt konsekvenser for løsning med 2x3 spor og 2x2 spor.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at "Analyse af alternativer til Bispeengbuen" inklusiv business case (bilag 2) og "Vurde-ring af maksimalt skybrudspotentiale" tages til efterretning (bilag 3),
2. at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i fællesskab går i dialog med staten med henblik på at afklare proces for en mulig nedrivning og tunnellægning af Bispeengbuen samt modeller for finansiering heraf,
3. at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune udarbejder ideoplæg med scenarier for omdannelse af området omkring Bispeengbuen, baseret på en tunnello-sning.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Ruben Kidde) ønskede, at der i det videre arbejde indgår en belysning af effekten ved en flytning af Bispeengen Genbrugsstation for skybruds- og byrumsløsninger samt for medfinansiering ved salg af genbrugsstationens areal.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at "Analyse af alternativer til Bispeengbuen" inklusiv business case (bilag 2) og "Vurdering af maksimalt skybrudspotentiale" tages til efterretning (bilag 3)
2. at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i fællesskab går i dialog med staten med henblik på at afklare proces for en mulig nedrivning og tunnellægning af Bispeengbuen samt modeller for finansiering heraf
3. at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune udarbejder idéoplæg med scenarier for omdannelse af området omkring Bispeengbuen, baseret på en tunnello-sning

## Sagsfremstilling

Bispeengbuen, der på nuværende tidspunkt ejes af staten, står over for en større renovering (levetidsforlængelse med op til 55 år) i 2020-2021. I stedet for at staten renoverer Bispeengbuen, har staten åbnet op for, at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, hvis de er ejere, kan fjerne Bispeengbuen og det tilhørende vejanlæg samt modtage et økonomisk bidrag, der modsvarer statens sparede vedligeholdelsesudgifter, jf. aftale af 14. november 2018 mellem regeringen og Folketingets øvrige partier med undtagelse af Enhedslisten og Alternativet.

### Løsning

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har sammen fået udarbejdet en businesscase for nedrivning af Bispeengbuen med tre scenarier for omlægning af vejen. De tre scenarier er, at trafikken lægges

- 1) i en kort tunnel (fra S-banen til Borups Plads)
- 2) i en lang tunnel (fra Hillerødgade til Borups Plads)
- 3) på terræn

Businesscasen belyser alene restfinansieringsbehovet for kommunerne i forbindelse med nedrivning af Bispeengbuen, etablering og drift af en ny vejløsning (kort/lang tunnel eller vej i terræn). Der er således ikke foretaget analyser eller udarbejdet business cases i forhold til stedets egenart eller finansiering af byrum, herunder mulige overfladeløsninger som eksempelvis fritlægning af Ladegårds Å. Eventuelle kommunale udgifter til etablering og drift af byrum, herunder en eventuel frilægning af Ladegårds Å, vil blive belyst i en eventuel kommende fase af projektet.

Analyse af alternativer til Bispeengbuen, inklusiv businesscase, er gennemført i foråret 2019 med udgangspunkt i tidligere analyser fra henholdsvis Rambøll i 2014 og 2017 samt COWI i 2016. 'Analyse af alternativer til Bispeengbuen' inklusiv business case er gennemført i foråret 2019 med udgangspunkt i tidligere analyser fra Rambøll i 2014 og 2017 samt COWI i 2016. Analyserne fra 2014 og 2016 omhandler en tunnellægning af hele Åboulevard fra Hillerødgade til Søerne, mens Rambølls analyse fra 2017 primært omhandler potentialet vedrørende en tunnellægning af Bispeengbuen. De beregnede anlægsomkostninger for en kilometer tunnel i MOE/EYs analyse fra 2019 ligger på nogenlunde samme niveau, som det forvaltningen tidligere har anslået på baggrund af COWIs analyse fra 2016, men der er enkelte forskelle i beregninger/pris mellem de to analyser, herunder at:

- Indtægter fra salg af byggeretter vurderes højere i MOE/EYs analyse, da de specifikke matrikler, der kan sælges, er opgjort.
- Statens økonomiske kompensation ved kommunalt ejerskab er medregnet som indtægt i MOE/EYs analyse
- Udgifter til nedrivning af Bispeengbuen er lavere i MOE/EYs analyse.

Forskellene mellem analyserne er uddybet i bilag 6.

#### Trafikale konsekvenser

En tunnelloøsning med to spor i hver retning forventes at ville føre til forlængelser i rejsetid på ca. 20 sekunder til ca. 1 minut i morgenmyldretiden, svarende til en rejsetidsforlængelse mellem 7-20 %, og forventes at give en overflytning på 3.700 biler pr. hverdagsdøgn til de tilstødende veje. En løsning med tre spor i hver retning forventes ikke at føre til ændringer i forhold til den nuværende rejsetid og trafikafvikling. En vej i terræn vil give en overflytning på 7.000-10.000 biler pr. hverdagsdøgn til de tilstødende veje (afhængig af om der er tre eller to spor i hver retning) samt forlænge rejsetiden på selve strækningen i morgenmyldretiden med ca. 40 sekunder til ca. 1,5 minutter, svarende til en rejsetidsforlængelse på mellem 13-33 %, da der vil skulle etableres nye lyskryds. Der er i resultaterne, der er indledende, taget højde for befolkningstilvækst, og de trafikale konsekvenser skal belyses nærmere i en eventuelt kommende fase (se mere i bilag 2 og 3).

#### Finansieringsbehov

For alle tre scenarier er der på det foreliggende grundlag vurderet et kommunalt finansieringsbehov, som er angivet i nutidsværdi (nutidsværdien angiver hvad Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune samlet skal betale på nuværende tidspunkt - indtægter (de udgifter staten sparer på vedligehold samt salg af byggeretter) og udgifter (anlægsomkostninger samt løbende drift i hele tunnellens levetid) falder i forskellige år, og nutidsværdien af de totale indtægter og udgifter kan derfor ikke direkte fratrækkes hinanden).

Tabel 1 viser finansieringsbehovet i forbindelse med at etablere en kort eller lang tunnel med henholdsvis to og tre spor i hver retning, fordelt på henholdsvis en engangsbetaling til anlæg og årlige udgifter til drift. For at vise spændet i finansieringsbehovet mellem scenarierne er restfinansieringen også beregnet i forhold til, om arealet primært anvendes til skybrudshåndtering, eller om arealet primært bebygges. Tabel 2 viser finansieringsbehovet ved etablering af vej i terræn med henholdsvis to og tre spor i hver retning. For scenariet med vej i terræn består indtægterne kun af statens bidrag, som modsvarer de sparede vedligeholdelses- og driftsudgifter ved en levetidsforlængelse på 55 år. For scenarierne med en kort og lang tunnel indgår ligeledes indtægter fra salg af byggeretter.

Tabel 1. Finansieringsbehov i forbindelse med etablering af enten en kort eller lang tunnel

Nutidsværdi* (mio. kr.)	Finansiering via salg af byggeretter				Skybrudshåndtering/Klimatilpasning			
	Kort tunnel		Lang tunnel		Kort tunnel		Lang tunnel	
	2x3 spor	2x2 spor	2x3 spor	2x2 spor	2x3 spor	2x2 spor	2x3 spor	2x2 spor
Totale udgifter	-1.820	-1.690	-2.520	-2.240	-1.800	-1.670	-2.490	-2.210
Totale indtægter	620	620	760	760	340	340	540	540
<b>Engangsbetaling</b>	<b>740</b>	<b>630</b>	<b>1.140</b>	<b>890</b>	<b>1.050</b>	<b>940</b>	<b>1.380</b>	<b>1.130</b>
<b>Årlige driftsudgifter</b>	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>30</b>	<b>27</b>	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>30</b>	<b>27</b>

Tabel 2. Finansieringsbehov i forbindelse med etablering af vej i terræn

Nutidsværdi* (mio. kr.)	Vej i terræn	
	2x3 spor	2x2 spor
Totale udgifter	-370	-350
Totale indtægter	200	200
<b>Engangsbetaling</b>	<b>140</b>	<b>130</b>
<b>Årlige driftsudgifter</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

#### Skybrudshåndtering og kobling til klimatilpasningsprojektet ved Skt. Jørgens Sø

Det er undersøgt, hvilken betydning en klimatilpasningsløsning/skybrudshåndtering ved Bispeengbuen vil have for klimatilpasningsprojektet ved Skt. Jørgens Sø. Konklusionen er, at der fortsat vil være behov for at etablere en skybrudstunnel i Åboulevarden samt at håndtere skybrudsvand ved Skt. Jørgens Sø. Klimatilpasningsprojekt ved Skt.

Jørgens Sø udgår således ikke, men kan formodentlig reduceres som følge af en øget håndtering af skybrudsvand ved Bispeengbuen (bilag 3).

Forsyningsselskaberne HOFOR og Frederiksberg Forsyning kan alene medfinansiere tiltag, der er direkte forbundet til klimatilpasningsløsninger, dvs. bassiner, dræn og lignende. Forsyningsselskaberne kan således ikke bidrage til finansieringen af en vej tunnel.

*Organisering af anlægsprojektet som et interessentselskab (I/S)*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at projektet vil kunne organiseres som et interessentselskab (I/S) med Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune som ejere, dog under forudsætning af, at lovgivningen ændres eller der laves en særlov. Et kommunalt kapitalindskud (engangsindskud til finansiering af anlæg) i et interessentselskab vil ikke påvirke de kommunale anlægs- eller driftsrammer. Umiddelbart vurderes det ikke at være muligt at give driftstilskud (de årlige udgifter) som kapitalindskud i et I/S (bilag 5).

Kommunerne vil hæfte solidarisk for selskabet ud fra en fordelingsnøgle, som eksempelvis kan afspejle arealfordelingen for området, hvilket svarer til ca. 40 % for Frederiksberg Kommune og ca. 60 % for Københavns Kommune (bilag 2 og 3).

By-, Kultur- og Miljøområdet anbefaler, at Frederiksberg Kommune i samarbejde med Københavns Kommune, på baggrund af businesscasen, går i dialog med staten om, mulighederne for at rive Bispeengbuen ned og lægge trafikken i en tunnel. I første omgang vil By-, Kultur- og Miljøområdet foreslå, at der i samarbejde med Københavns Kommune udarbejdes et idéoplæg frem mod medio 2020, der er baseret på, at vejen lægges i en tunnel.

*Alternativer*

Der er to alternativer til den foreslåede løsning. Det første alternativ er, at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune fjerner Bispeengbuen og etablerer en vej i terræn, hvilket ikke vil give mulighed for salg af byggeretter eller etablering af klimatilpasningsløsninger. Det andet alternativ er, at status quo bibeholdes, så staten levetidsforlænger Bispeengbuen med 55 år i 2020-2021.

*Videre proces*

Når kommunalbestyrelsen har godkendt indstillingen, forudsætter det videre arbejde, at Københavns Borgerrepræsentation ligeledes godkender projektet. Såfremt der afsættes midler til det videre arbejde, vil Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune gå i dialog med staten om at fjerne Bispeengbuen og fortsætte arbejdet med idéoplæg for området. Idéoplæg for området forventes forelagt politisk medio 2020.

## **Økonomi**

Denne indstilling har ikke i sig selv økonomisk konsekvens for Frederiksberg Kommune. Borgerinddragelsesproces, udvikling af projekt samt økonomisk overslag skønnes at medføre et samlet finansieringsbehov på ca. 3 mio. kr. i 2020-2021. Omkostningerne skal dækkes af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i fællesskab. Hvis indstillingen tiltrædes, vil finansiering af proces og projektudvikling, for Frederiksberg Kommunes del, kunne afholdes via de allerede afsatte midler til "Forundersøgelse vedr. Bispeengbuen", hvor der på budget 2019 er afsat samlet 2 mio. kr.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, M, K.  
JBS/ML/PR

## **Bilag**

Bilag 1 - Bispeengbuens fremtid - pixiudgave

Bilag 2 - Analyse af alternativer til Bispeengbuen

Bilag 3 - Vurdering af maksimalt skybrudspotentiale

Bilag 4 - Bispeengbuen selskabsformer

Bilag 5 - Procesplan for det videre arbejde

# Punkt 198: Omdisponering til gavlmalerier

01.11.20-P20-76-15

## Resume

I denne sag søges midler fra Områdefornyelsen Søndermarkskvarteret omdisponeret til etablering af to Storm P. gavlmalerier ved Den Grønne Sti.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at der omdisponeres 120.000 kr. fra Områdefornyelsen i Søndermarkskvarteret til medfinansiering af to Storm P. gavlmalerier, idet midlerne supplerer en bevilling fra Kultur- og Fritidsudvalgets Gavlpulje på 250.000 kr. og støtte fra Frederiksberg Fonden på 150.000 kr.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der omdisponeres 120.000 kr. fra Områdefornyelsen i Søndermarkskvarteret, til medfinansiering af to Storm P. gavlmalerier, idet midlerne supplerer en bevilling fra Kultur- og Fritidsudvalgets Gavlpulje på 250.000 kr. og støtte fra Frederiksberg Fonden på 150.000 kr.

## Sagsfremstilling

En områdefornyelse er en geografisk afgrænset indsats, hvor kommuner med støtte fra staten medvirker til at skabe en positiv udvikling af problemramte byområder, i form af en helhedsorienteret indsats med såvel fysiske som sociale og kulturelle indsatser over en årrække.

Området ved Nordens Plads var nedslidt i 2007 og blev udpeget som et sådan problemramt byområde. Områdefornyelsen i Søndermarkskvarteret blev igangsat i 2008 med et samlet budget på 14,8 millioner kroner, finansieret med 1/3 fra staten og 2/3 fra Frederiksberg Kommune, for at sikre en positiv byudvikling.

Afslutningen af områdefornyelsen er blevet udsat af flere omgange for at sikre støtte og fremdrift af byudviklingen, og i dialog med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen blev områdefornyelsen i Søndermarkskvarteret senest forlænget ved kommunalbestyrelsens beslutning den 19. juni 2017 til afslutning den 31. december. 2019, uden mulighed for yderligere forlængelse. I sagen blev 1,6 mio. kr. fra områdefornyelsens budget bevilliget og disponeret til en fælles landskabsplan, Generationernes byrum, der skal sikre at området får et helhedsorienteret og sammenhængende løft. Forlængelsen muliggør Områdefornyelsens medfinansiering af den fælles landskabsplan.

I sagen fra 19. juni 2017 blev det endvidere besluttet at disponere 200.000 kr. til legepladsudstyr ved Søndermarkens fem højhuse, der er i gang med en omfattende renovering. Da denne renovering stadig pågår, er det ikke muligt at etablere legepladsudstyret i 2019 og da alle midler i områdefornyelsen skal benyttes inden udgangen af 2019, søges 120.000 kr. nu omdisponeret.

### *Omdisponering af midler fra områdefornyelsen til gavlmaleri ved Skolevænget*

På hjørnet mellem den Grønne Sti og Skolen ved Nordens Plads er to anonyme gavle. De to gavle står i dag uden udsmykning og er udpeget som oplagte til gavlmalerier. Grundet deres placering ved Den Grønne Sti og synlige fra S-banen kan de fungere som et pejlemærke og invitere mod centeret i Domus Vista, Medborgercenteret og Generationernes Byrum.

Der har i en længere periode været en god dialog mellem bestyrelsen ved Skolevænget og forvaltningen om at benytte gavlene til udsmykning af byrummet, samt om at finde et passende motiv. Udviklingsprocessen har været udvidet til at omfatte et samarbejde med Storm P-muséet, Steen Koerner Studio og kunstneren Tasso. Resultatet af dette samarbejde blev et motiv med udgangspunkt i Storm P.'s univers, hvor dette går i dialog med nutiden, hvilket blev godkendt af Kultur- og Fritidsudvalget den 12. marts 2018 (Se bilag).

Den venstre gavl er udsmykket med et udsnit af maleriet "Gårdsangeren", som Storm P. lavede i 1941, hvis stilistiske udtryk Storm P er mest kendt for. Vagabonden er et symbol på fantasien, som udfordres af den ensretning mennesket skaber for sig selv. På den højre gavl er et maleri af et foto af en ung Storm P. ved tegnebordet, omgivet af flere af hans tegninger. Det farverige maleri i baggrunden er et eksempel på ét af Storm P.'s tidlige værker, hvor han eksperimenterede med ekspressionistisk kunst. Dette skal også ses som en udmøntning af kommunalbestyrelsens beslutning om, at Frederiksberg i 2017 og 2018 skulle benytte tegninger fra Storm P. som gavlmalerier i byen, som et led i udmøntningen af gavlpuljen.

Der er afsat 250.000 kr. til projektet fra gavlpuljen, og projektet har opnået støtte fra Frederiksberg Fonden på 150.000 kr. Der mangler dog fortsat 120.000 kr. før gavlmalerierne kan opføres. Områdefornyelsesprogrammet fra 2007 giver mulighed for at støtte et gavlmaleriprojekt, da identitetsskabende initiativer og forskønnelse af området er centrale temaer i dette.

Der søges derfor om omdisponering af 120.000 kr. til realiseringen af de to gavlmalerier, så disse kan etableres i efteråret 2019.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at gavlmalerierne, udover en forskønnelse af de i dag nøgne gavle, vil udgøre et pejlemærke. Ligesom Storm P. motiverne vil medvirke til at knytte en nyere del af byen sammen med det ældre, mere klassiske Frederiksberg.

## **Økonomi**

Der søges omdisponering af 120.000 kr. i Områdefornyelsen Søndermarkskvarteret, således at disse anvendes til gavlmalerier.

Den samlede udgift til gavlmaleriet udgør 520 t.kr., hvor fordelingen fremgår af nedenstående tabel.

Bevilling fra Gavlpuljen (Kultur og Fritidsudvalget)	250.000
Frederiksberg Fonden	150.000
Omdisponering fra Områdefornyelsen	120.000

Den økonomiske støtte til gavlmalerierne er søgt af Frederiksberg Forenede Boligselskab, som vil modtage støtten (fra Frederiksberg Kommune og fra Frederiksberg Fonden) og efterfølgende og afregne med deres rådgivere STEEN KOERNER STUDIO og street art kunstneren Tasso, der skal udsmykke begge gavle.

Alle områdefornyelsens midler skal anvendes i 2019, for at opnå statslig refusion på 1/3 del af udgifterne. Såfremt der er yderligere uforbrugte midler på delprojekterne indenfor områdefornyelsen, vil de i løbet af 2019 blive omdisponeret til landskabsplanen for Generationernes byrum. Der forelægges endeligt regnskab på områdefornyelsens delprojekter overfor kommunalbestyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen primo 2020.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen  
MD/JD

## **Bilag**

Storm P gavlmalerier\_ Motiv og Støtteerklæring

Bevillingsskema - Disponering pulje til gavlmaleri

# Punkt 199: Supercykelstien Roskilderuten

05.01.00-P20-1-17

## Resume

I denne sag får By- og Miljøudvalget forelagt forslag til tiltag for etablering af Supercykelstien Roskilderuten. Derudover skal udvalget tage stilling til, om anlægsbevilling og indtægtsbevilling til projektet kan godkendes.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at forslag til tiltag for etablering af Supercykelstien Roskilderuten godkendes,
2. at der meddeles anlægsbevilling på 6,8 mio. kr. til etablering af supercykelstien finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2019,
3. at der meddeles indtægtsbevilling på 3,066 mio. kr. og afsættes tilsvarende rådighedsbeløb i 2020.

## Indstilling

By-, Miljø- og Kulturområdet indstiller,

1. at forslag til tiltag for etablering af Supercykelstien Roskilderuten godkendes,
2. at der meddeles anlægsbevilling på 6,8 mio. kr. til etablering af supercykelstien finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2019,
3. at der meddeles indtægtsbevilling på 3,066 mio. kr. finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2020

## Sagsfremstilling

Supercykelstierne er et samarbejde mellem 23 kommuner og Region Hovedstaden, der arbejder for at skabe bedre cykelinfrastruktur, der gør det sundt, nemt og sikkert at vælge cyklen til og fra arbejde på strækninger over fem kilometer. Supercykelstier er opgraderede cykelstier, hvor fremkommeligheden er høj og serviceniveauet er lidt højere end på almindelige cykelstier. Supercykelstierne forbinder væsentlige knudepunkter som boligområder, uddannelsesinstitutioner og erhvervsområder med mange arbejdspladser. Frederiksberg Kommune har i øjeblikket to Supercykelstier - henholdsvis Albertslundruten og Indre Ringrute. Fasanvejsruten forventes indviet i 2020. Næste Supercykelsti i rækken er Roskilderuten, som forløber gennem to regioner og forbinder København, Frederiksberg, Rødovre, Brøndby, Glostrup, Albertslund, Høje-Taastrup og Roskilde Kommuner.

### *Tiltag langs Roskilderuten på Frederiksberg*

- 1: På en del af strækningen mellem Søndre Fasanvej og Pile Allé er der cykelbaner. Cykelbanerne ombygges til cykelsti for at øge cyklisternes tryghed og komfort. Dermed vil der være cykelsti langs hele ruten på Frederiksberg.
- 2: Der laves gennemgående fortov og cykelsti i krydsene Roskildevej/Rådmand Steins Allé og ved indkørslen til Søndermark Kirkegård. Gennemgående fortov og cykelsti forbedrer cyklisternes trafiksikkerhed og komfort. Der er gennemgående fortov og cykelsti ved de andre sideveje langs ruten.
- 3: Signaltekniske forbedringer for cyklister i de signalregulerede kryds Roskildevej/Pile Allé og Roskildevej/Dalgas Boulevard. Ved at detektere cyklisterne giver det cyklisterne mulighed for at forlænge grøntiden i udvalgte kryds, hvilket øger cyklisternes fremkommelighed og komfort.
- 4: Skilte og afmærkning af ruten i henhold til konceptet for Supercykelstier.

### *Anlægsfase og tidsplan*

De eksisterende cykelbaner på Roskildevej ombygges til cykelstier med en kantsten mod kørebanen. Da der er tale om en opgradering af eksisterende forhold og ikke nyanlæg, vil projektet ikke blive sendt i borgerhøring. Derudover vil der ikke blive udarbejdet øvrigt materiale til godkendelse i By- og Miljøudvalget. Anlægsfasen for cykelstiprojektet på Roskildevej vil blive tilrettelagt, så de trafikale gener reduceres mest muligt, og anlægsperioden optimeres i videst muligt omfang. Cykelstiprojektet igangsættes i starten af september for ikke at forstyrre Post Danmark Rundt, som har Frederiksberg Bakke som en del af ruten. Alle tiltag langs ruten forventes afsluttet i 2019. Skilte og afmærkning af ruten sker dog først i forbindelse med indvielsen af ruten, når alle kommuner er færdige med deres anlægsprojekter. Dato for indvielsen af ruten er endnu ikke kendt.

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

Udbygning og forbedring af cykelstinet fremmer et bæredygtigt trafiksystem. Samtidig er nye cykelstier og cykelsuperstier med til at øge trafiksikkerheden og trygheden for cyklister samt bidrage til at fastholde Frederiksberg som én af Danmarks mest cyklende kommuner.

## Økonomi

Frederiksberg Kommune valgte i samarbejde med de øvrige kommuner langs Roskilderuten at søge Vejdirektorat om tilskud fra "Pulje til fremme af cyklisme". Vejdirektorat tilkendegav efterfølgende, at de ønsker at medfinansiere projektet fra Roskilde til København med 40% (svarende til op til 3,066 mio. kr. for Frederiksberg Kommune). Der er i budget 2019 afsat 7,8 mio. kr. til projektet og med en forventet indtægt på 3,066 mio. kr. i 2020. Der er ved budgetvedtagelsen bevilget 1,0 mio. kr., hvorfor der søges anlægsbevilling på 6,8 mio. kr.

Forvaltningen forventer følgende udgiftsfordeling:

Opgradering af cykelbaner til cykelsti	6,4 mio. kr.
Gennemgående fortov og cykelsti	0,75 mio. kr.
Signaltekniske forbedringer	0,35 mio. kr.
Skilte, afmærkning mm	0,3 mio. kr.
I alt	7,8 mio. kr.

## **Borgmesterpåtegning**

Intet at bemærke.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, Magistrat og Kommunalbestyrelsen  
ML/LKJ

## **Bilag**

Tiltag på Roskilderuten, Bilag

Bevillingsskema - Anlægsbevilling Supercykelstien Roskilde

# Punkt 200: Offentlig høring af miljøtilsynsplan 2019-2022

09.00.00-K08-15-19

## Resume

Frederiksberg Kommune skal jf. miljøtilsynsbekendtgørelsen udarbejde en miljøtilsynsplan hvert fjerde år, der skal sendes i offentlig høring inden den endeligt offentliggøres. Miljøtilsynsplanen 2019-2022 er en opdatering af Frederiksberg Kommunes første miljøtilsynsplan. By- og Miljøudvalget skal med denne sag tage stilling til, om miljøtilsynsplan 2019-2022 kan sendes i offentlig høring.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at udkast til Miljøtilsynsplan 2019-2022 sendes i offentlig høring.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at vedlagte udkast til Miljøtilsynsplan 2019-2022 sendes i offentlig høring.

## Sagsfremstilling

Miljøtilsynsbekendtgørelsen har fastsat, at alle kommuner skal udarbejde en tilsynsplan for miljøtilsyn på de virksomheder og husdyrbrug, som kommunerne skal føre regelmæssigt tilsyn med, i henhold til bekendtgørelsen. Miljøtilsynsplanen giver borgere, virksomheder og andre interesserede et indblik i kommunernes tilsynsstrategi.

Frederiksberg Kommune har udarbejdet vedlagte miljøtilsynsplan, som er en opfølgning og udvikling af kommunens første miljøtilsynsplan, som beskriver, hvordan Frederiksberg Kommune planlægger og udfører miljøtilsyn med virksomheder. Den nye plan omhandler: ajourføring af antallet af tilsynspligtige virksomheder, en udvidelse af listen over tilsynspligtige virksomheder med svømmebade og endelig en opdatering af ideer til fremtidige tilsynskampanjer.

De virksomheder, som er omfattet af planen er de såkaldte industrivirksomheder f.eks. et spidslastværk, genbrugsstationen, autoværksteder, renserier, grafiske virksomheder, ædelmetalvirksomheder m.m. Planen omfatter ikke alle de andre typer virksomheder, som Frederiksberg Kommune også fører tilsyn med jf. Miljøbeskyttelsesloven.

Frederiksberg Kommunes miljøenhed udfører mange andre typer tilsyn i forbindelse med klager over virksomheder, som ikke er omfattet af miljøtilsynsplanen f.eks. tilsyn i forbindelse med klager over lugt, støj, støv, affald m.m.

Miljøtilsynsplanen omfatter heller ikke de virksomheder, som Miljøstyrelsen fører tilsyn med. I Frederiksberg Kommune er det Novozymes, som Miljøstyrelsen fører tilsyn med.

Hvert fjerde år skal kommunen udarbejde en ny miljøtilsynsplan. Mindre væsentlige ændringer eller opdateringer vil løbende blive ajourført.

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

By-, Kultur- og Miljørådet vurderer, at miljøtilsynsplanen sikrer, at kommunen overholder kravene i miljøtilsynsbekendtgørelsen mht. planlægning og udførelse af tilsyn på tilsynspligtige virksomheder. Planen er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i bekendtgørelsen.

## Økonomi

Der er ingen økonomiske konsekvenser.

## Borgmesterpåtegning

Ingen.

## Behandling

By- og Miljøudvalget  
CS/RH

## Bilag

Miljøtilsynsplan 2019-2022

# Punkt 201: Ansøgning om afholdelse af Bondens Marked på Sankt Thomas Plads

05.14.00-G01-11-19

## Resume

Bondens Marked har ansøgt om tilladelse til afholdelse af marked på Frederiksberg. Udvalget skal tage stilling hertil, idet By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at udvalget godkender markedsafholdelse på Sankt Thomas Plads fredage fra kl. 14.00-18.00 i en forsøgsperiode på 5 måneder.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget godkendte afholdelse af Bondens Marked på Sankt Thomas Plads fredage fra kl. 14.00-18.00 i en forsøgsperiode på 5 måneder.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at udvalget godkender afholdelse af Bondens Marked på Sankt Thomas Plads fredage fra kl. 14.00-18.00 i en forsøgsperiode på 5 måneder.

## Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget ansøgning fra Bondens Marked v. Jette Højholdt Mikkelsen om afholdelse af marked fredage fra kl. 14.00-18.00 på Sankt Thomas Plads.

### *Om Bondens Marked*

Bondens Marked ([Bondens Marked](#)) blev grundlagt i september 2007 på Gisselfeld nær Haslev, og er en forening af producenter og importører af specialfødevarer og kunsthåndværk. Foreningen rykkede til København i 2012 og afholdte dette år fem markeder på pladsen foran Øksnehallen. I 2013 flyttede markedet til Sankt Jakobs Plads på Østerbro. Foreningen har siden 2015 holdt marked på pladsen hver lørdag fra kl. 10.00-15.00 året rundt. Foreningen konkurrerer varemæssigt ikke med det omkringliggende butiksliv og holder en lav studeleje med henblik på at tilgodese de små specialforhandlere.

Fra medio august 2018 har markedet også holdt til på Christianshavn onsdage fra kl. 12.00-18.00.

Foreningen ønsker at udvide yderligere og har derfor ansøgt Frederiksberg Kommune om tilladelse til markedsafholdelse fredage eftermiddage fra kl. 14.00-18.00 på Sankt Thomas Plads. Markedet på Frederiksberg forventes at tælle 10-20 stande med producenter og importører af specialfødevarer og kunsthåndværk fra ind- og udland.

### *Forsøgsperiode på 5 måneder (fra august - december 2019)*

By-, Kultur- og Miljøområdet har holdt møde med arrangørerne og vurderer på den baggrund, at markedet kan være med til at støtte op omkring Frederiksbergs attraktive kultur- og handelsliv i området nær Værnedamsvej og det kommende Madkulturens Hus på Platanvej. Det indstilles på den baggrund, at ansøgningen imødekommes med henblik på, at markedet afholdes på Sankt Thomas Plads fredage fra kl. 14.00-18.00 i en forsøgsperiode på 5 måneder (fra august-december 2019).

Der vil således ske evaluering og stillingtagen til markedets fortsættelse ultimo 2019.

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

Det er By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering, at en tilladelse til afholdelse af Bondens Marked støtter godt op om Frederiksbergstrategiens mål om at være en attraktiv destination, ligesom markedet vil være med til at støtte op omkring Frederiksbergs kultur- og handelsliv i området nær Værnedamsvej og det kommende Madkulturens Hus på Platanvej.

## Økonomi

By-, Kultur- og Miljøområdet vil skulle føre tilsyn på stedet i forhold til efterlevelse af vilkår og oprydning, men tilsynet udføres inden for driften.

## Borgmesterpåtegning

Ingen

## Behandling

By- og Miljøudvalget  
JBS/SV/MAER

# Punkt 202: Tilbagelægning af ruten på Frederiksbergbus linje 72

13.05.16-G01-3-17

## Resume

Frederiksbergbus linje 72 er i 2018 blevet omlagt, så den betjener Dalgas Boulevard og skaber en forbindelse på tværs af det vestlige Frederiksberg. Omlægningen har desværre givet færre passagerer og ruten kan på flere afgangse i hverdagen ikke nå rundt. By- og Miljøudvalget skal derfor med denne sag tage stilling til om ruteføringen skal fastholdes og der dermed skal tages to afgangse ud, eller om ruteføringen skal lægges tilbage til den tidligere ruteføring.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt Frederiksbergbus linje 72 skal fortsætte ad den nuværende rute, med undtagelse af to afgangse dagligt eller om den skal lægges tilbage på Roskildevej og Pile Allé.

## Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 25. marts 2019 sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at gennemføre en brugerundersøgelse, som kan danne baggrund for en vurdering af justeringsmuligheder for linje 72.

På baggrund af den supplerende sagsfremstilling indstiller forvaltningen, at linje 72 lægges tilbage, så den kører ad Roskildevej og Pile Allé for at tilgodese flest mulige brugere af linjen.

Forvaltningen har fået gennemført en brugerundersøgelse i Frederiksbergbusserne. Undersøgelsen er foretaget af Wilke, der også gennemfører de årlige tilfredshedsundersøgelser i busserne på Frederiksberg. Dermed har det været muligt, at sammenligne resultaterne med de tidligere tilfredshedsundersøgelser, der er gennemført i 2016, 2017 og 2018.

Undersøgelsen er primært gennemført blandt passagerer i Frederiksbergbuslinje 72, men også i linje 71 og 74, da passagerne her også forventes at bruge linje 72, samt ved nogle stoppesteder. Der er gennemført 226 personlige interview i perioden fra den 8. april til den 17. april 2019.

Resultaterne af undersøgelsen viser, at 42 % af de adspurgte ønsker, at linje 72 lægges tilbage, så den kører ad Roskildevej og Pile Allé. 27 % ønsker, at linje 72 fastholder sin nuværende rute, men uden at køre forbi Domus Vistas fra Roskildevej for at kunne nå sin rute, og 31 % mener, at begge ruter er lige gode.

Undersøgelsen viser, at omlægningen af linje 72 har betydet et fald i tilfredsheden med busturen samlet set og i forhold til rejsetiden og overholdelse af køreplanen. Der er sket et fald i tilfredsheden med overholdelsen af køreplanen. 26 % er tilfredse med bussens overholdelse af køreplanen. Dette tal var 86 % i 2018, hvor linjen havde været omlagt i tre måneder og 96 % i 2017, hvor linjen kørte ad Roskildevej og Pile Allé. Det viser, at der inden omlægningen var en høj tilfredshed med overholdelsen af køreplanen. I begyndelsen af omlægningen, hvor det var grundet vejarbejde på Roskildevej, begyndte passagerne at blive mere utilfredse og nu, hvor den har kørt med forsinkelser i længere tid, er utilfredsheden steget. Brugerundersøgelsen af vedlagt som bilag.

Forvaltningen har herudover modtaget flere henvendelser fra borgere, der ikke ønsker linje 72 på henholdsvis Dalgas Boulevard og Nylandsvej. Borgerne i en opgang på Dalgas Boulevard ønsker et stoppested nedlagt, da det generer i forhold til deres have. Nogle borgere på Nylandsvej ønsker bussen omlagt, idet de mener bussen skaber gener på Nylandsvej, hvor der er cykelbaner og dermed risiko for, at bussen kan svinge ind over cykelstien i forhold til at benytte Nylandsvej som skolevej.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at flere vil blive tilfredse og at det vil imødekomme flest muligt, hvis linje 72 lægges tilbage, så den betjener Roskildevej og Pile Allé. Ydermere vurderes det, at flere vil benytte linjen. I undersøgelsen ses det, at flere af de, der fortsat benytter Frederiksbergbusserne vil benytte linjen mere, hvis den bliver lagt tilbage og derudover er forventningen, at flere af de passagerer der er stoppet med at benytte linje 72, vil komme tilbage.

Ydermere vil det tilgodese de borgere, der ikke ønsker et stoppested lige ved deres have eller ønsker, at få en øget tryghed.

### *Tidligere sagsfremstilling*

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 18. februar 2019 sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at belyse muligheder for at forsætte den nuværende hovedlinjeføring for linje 72, men med mindre justeringer for på alle tidspunkter at kunne nå ruten inden for en halv time. Ydermere blev forvaltningen anmodet om, at undersøge om de større grave- og vejarbejder, der har været i byen i den seneste tid, har indflydelse på at linje 72 ikke kan nå sin rute.

For at drøfte mulighederne på linje 72 har forvaltningen afholdt endnu et møde med Ældrerådet. Der blev på mødet drøftet fordele og ulemper ved at omlægge ruten og ved at tage delstrækninger af ruten ud.

- Linjeføringen tilbage ad hele Roskildevej og Pile Allé blev drøftet. Det er den linjeføring, hvor der er kommet flest ønsker om at få tilbage. Det var også Ældrerådets opfattelse, at brugere af linjen ønsker den gamle linjeføring tilbage, så det bliver muligt at komme til Solbjerg Kirkegård, Zoologisk Have, Søndermarken og Frederiksberg Have med Frederiksbergbusserne.
- Det blev på mødet udelukket at undlade sløjfen ved K.B. Hallen. K.B. Hallen er lige åbnet og det er nu, at brugerne har brug for dette stoppested.
- Det blev på mødet udelukket at undlade stoppestedet på Rådmand Steins Allé, da mange i dette område benytter dette stoppested.
- Det blev på mødet udelukket at undlade Nordens Plads, da dette stoppested er et af de mest benyttede stoppesteder.

På baggrund af drøftelserne er Ældrerådets anbefaling, at linje 72 lægges tilbage til den oprindelige linjeføring ad Roskildevej og Pile Allé.

Forvaltningen har været i dialog med Movia og operatøren på linje 72. Vurderingen er, at problemerne på linjen ikke løses alene ved at undlade at betjene K.B. Hallen. Vælges denne løsning skal løsningen suppleres med heller ikke at betjene Nordens Plads, men i stedet standser bussen ude på Roskildevej. Mange benytter dette stoppested, så for at tilgodese flest mulige brugere vil den bedste løsning dermed være at lægge linje 72 tilbage ad hele Roskildevej og Pile Allé.

For at vurdere, om de større grave- og vejarbejder, der har været i byen i den seneste tid, har haft indflydelse på om linje 72 kan nå sin rute, har forvaltningen været i dialog med operatøren på linjen. Tilbage meldingen er, at det ikke er de nuværende grave- og vejarbejder der har påvirket tiden på ruten. Til gengæld tager venstresvinget fra Roskildevej ind ad Dalgas Boulevard længere tid end beregnet og længere tid end venstresvinget fra Roskildevej ind ad Pile Allé. Ydermere tager ruten fra Nyelandsvej forbi Frederiksberg Centret og frem til rådhuset længere tid end beregnet.

### *Tidligere sagsfremstilling*

I 2018 var det samlede busnet, der skal køre, når Metro Cityringen åbner i sommeren 2019 i høring, og den 23. april 2018 vedtog kommunalbestyrelsen det samlede busnet. I høringsperioden var der indkommet syv høringssvar og to nedskrevne kommentarer fra det afholdte borgerarrangement med ønsker om busbetjening på Dalgas Boulevard. På den baggrund arbejdede forvaltningen videre med en omlægning af linje 72, så den kunne betjene Dalgas Boulevard, med det samme antal afgange.

Forvaltningen afholdt møde med Ældrerådet, Handicaprådet og Movia og der var enighed om, at der kunne skabes en god linjeføring ved at lade linje 72 køre ad Dalgas Boulevard. Den 20. august 2018 besluttede By- og Miljøudvalget derfor, at gøre den midlertidige ruteføring linje 72 havde haft grundet ensretning af Roskildevej permanent.

Linje 72 var allerede med den oprindelige ruteføring den Frederiksbergbus, der havde sværest ved at nå rundt på den afsatte tid, således at de tre Frederiksbergbusser kan mødes ved Frederiksberg Rådhus hver halve time. Med den nye ruteføring må det konkluderes, at dette langt fra altid er muligt. Især om eftermiddagen mellem kl.14 og kl.17 er linje 72 sjældent ved rådhuset samtidig med to andre Frederiksbergbusser. Den nye rute blev gennemført og linje 72 kørte ruten ad Dalgas Boulevard hele sommeren 2018. Der holdt den i det store hele sine afgange og i dialogen mellem operatøren, Movia og kommunen, blev det vurderet, at de problemer der var, var forårsaget af ensretningen på Roskildevej der bevirkede, at der var mere trafik på Dalgas Boulevard.

Situationen i dag er den, at linje 72 godt kan nå sin rute i weekenden og som hovedregel også på hverdage indtil ved 13-14 tiden. Mellem kl.14 og kl.17 kommer linjen så langt bagud, at operatøren lader en og nogle gange to afgange udgå, således at der på den efterfølgende tur igen er korrespondance med de to øvrige Frederiksbergbusser. Hvis linjen f.eks. har mistet 5-6 minutter på alle fire afgange fra kl.14 og først ankommer til rådhuset kl.16.22 i stedet for kl.16, giver det bedre sammenhæng at vente med at køre til kl.16.30. Det betyder desværre, at brugerne ude ved stoppestederne ikke længere ved, hvornår bussen kommer i denne periode.

Forvaltningen har modtaget flere henvendelser fra borgere, der har påpeget ventetiden og at de venter forgæves på linje 72. Herudover er der også kommet nogle henvendelser i forhold til, at servicen er faldet på linjen. I dialogen med operatøren oplyser de, at den ekstra tid, der normalt er på Frederiksbergbusserne til at hjælpe, ikke er tilstede længere, og at de er nødt til at begrænse den ekstra hjælp for at forsøge at holde køreplanen. Chaufførerne stilles derfor ofte over for

valget mellem at prøve at overholde køreplanen eller at tage sig tid til hjælpe passagererne, herunder at afvente, at alle er kommet helt ned at sidde.

En umiddelbar løsning kunne være, at fjerne to afgangene fra køreplanen mellem kl.14 og kl.17. Afgangene på linje 72 kunne således være kl.14, kl.14.45, kl.15.30, kl.16.15 og kl.17, i stedet for hver halve time. Det kan dog være svært at forklare brugerne, og der vil kun være tre afgangene i tidsrummet, hvor linje 72 vil korrespondere med de to øvrige Frederiksbergbusser. Ydermere er det i dette tidsrum, at der er flest passagerer og dermed flest, der vil blive generet. Omlægninger kræver tid, så det er for tidligt, at konkludere endeligt, men passagertallene på ruten kan give en indikation af, hvad vej det går. De nyeste passagertal er fra november 2018. Det er derfor muligt at sammenligne et gennemsnit af månederne august-november 2018 med de tilsvarende fire måneder i 2017.

Overordnet set viser tallene, at der på et gennemsnit af alle turene over de fire måneder er et fald på ca. 50 passagerer per dag. Det er et stort fald for Frederiksbergbusserne, hvor der fra august til november i 2017 på linje 72 var et gennemsnit på 367 daglige påstigere og i de samme måneder har været 314 daglige påstigere på linjen i 2018. Der er færre der stiger på og af ved rådhuset, mens benyttelsen på Nordens Plads er nogenlunde stabil. Der er stort set ikke nogen der stiger på, ved de nye stoppesteder på Dalgas Boulevard, men en del der benytter disse stoppesteder til at komme af. Samlet set var der tidligere flere, der brugte stoppestederne på Roskildevej og Pile Allé, end der i dag benytter dem på Dalgas Boulevard og Nyelandsvej.

En mulig løsning på problemet med at komme rundt til tiden er at lægge linje 72 tilbage til den tidligere ruteføring. Som i dag fra Frederiksberg Rådhus til Nordens Plads ad Smallegade, Peter Bangs Vej, Jens Jessens Vej, Marielystvej og Roskildevej og herfra videre ad Roskildevej til Pile Allé og herfra tilbage til Rådhuset.

Ulemperne vil være, at

- linjen ikke længere vil betjene Dalgas Boulevard, der derved igen vil være uden busbetjening
- linjen ikke længere vil betjene Nyelandsvej, hvor der med det nye busnet kommer halvtimesdrift
- linjen ikke længere vil skabe korrespondance til metronettet ved Lindevang og Frederiksberg Metrostation

Fordelene vil være, at:

- køreplanen på linje 72 kan overholdes så borgerne igen vil opleve, at der skaber forbindelse til de to øvrige Frederiksbergbusser
- linjen igen vil betjene Pile Allé, hvor der har været henvendelser med ønske om betjening med Frederiksbergbus igen
- linjen igen vil betjene Roskildevej mellem Dalgas Boulevard og De Små Haver, hvorved Solbjerg Kirkegård og Zoologisk Have igen vil blive betjent af linje 72. Specielt Solbjerg Kirkegård og De Små Haver har der været henvendelser om igen, at få betjent med Frederiksbergbus.

Tilbagelægningen af ruten vil betyde, at stoppestederne på Dalgas Boulevard skal nedlægges, hvilket umiddelbart kan betyde, at der kan genetableres 7 bilparkeringspladser. Der skal fjernes gul afmærkning, standere og tilgængelighedsfliser, hvor udgiften vil være omkring 25.000 kr.

*Dialog med Ældrerådet:*

Forvaltningen har drøftet sagen med Ældrerådets Trafikudvalg. De er betænkelige ved at omlægge ruten på nuværende tidspunkt. Ældrerådets Trafikudvalg vurderer, at der er et passagerpotentiale på Dalgas Boulevard, men at det kræver længere tid for potentielle brugere at vænne sig til ruten. De anbefaler, at der udgår to afgangene på ruten mellem kl.14 og kl.17, men er klar over, at det bliver svært at formidle til brugerne. Derudover mener de, at situationen på linje 72 skal følges.

*By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering:*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at situationen på linje 72 er uholdbar for brugerne. Det er tidligere vurderet, at der ikke er passagerpotentiale til at have busbetjening med en selvstændig bus på Dalgas Boulevard. Borgerne i den sydlige del har adgang til A-bus på Roskildevej og på Peter Bangs Vej, borgerne ved Finsensvej har her adgang til to lokale busser og i den mere nordlige del af Dalgas Boulevard er der adgang til Lindevang Metrostation. Det har også tidligere været vurderet, at skulle der være busbetjening på Dalgas Boulevard var den bedste løsning at ændre ruteføringen på linje 72. Det er nu afprøvet og har ikke givet den ønskede effekt; et øget antal passagerer, men en ustabil drift. Forvaltningen anbefaler på den baggrund, at linje 72 lægges tilbage til ruten ad Roskildevej og Pile Allé.

## **Økonomi**

Der er ikke nogen ændring i driftsøkonomien for linje 72. Sagen vil kræve, at de stoppesteder der er oprettet på Dalgas Boulevard, skal nedlægges igen. Udgiften hertil vil være omkring 25.000 kr., hvilket kan afholdes inden for de afsatte midler til busdriften.

## **Borgmesterpåtegning**

Sagen kræver ikke borgmesterpåtegning.

## **Behandling**

## **Historik**

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 18. februar 2019, pkt. 79:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet forvaltningen blev anmodet om at belyse muligheder for at forsætte den nuværende hovedlinjeføring for linje 72, men med mindre justeringer for på alle tidspunkter at kunne nå ruten inden for en halv time.

### **Indstilling 18. februar 2019, pkt. 79:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt Frederiksbergbus linje 72 skal fortsætte ad den nuværende rute, med undtagelse af to afgangene dagligt eller om den skal lægges tilbage på Roskildevej og Pile Allé.

### **By- og Miljøudvalget 2018-21, 25. marts 2019, pkt. 120:**

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet forvaltningen blev anmodet om at gennemføre en brugerundersøgelse, som kan danne baggrund for en vurdering af justeringsmuligheder for linje 72.

### **Indstilling 25. marts 2019, pkt. 120:**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt Frederiksbergbus linje 72 skal fortsætte ad den nuværende rute, med undtagelse af to afgangene dagligt eller om den skal lægges tilbage på Roskildevej og Pile Allé.

## **Bilag**

Bilag 1 Frederiksbergbusserne som de kører nu

Bilag 2 Forslag til linje 72

Brugerundersøgelse af linje 72

## **Punkt 203: Udbud af buslinje 1A**

13.05.16-G01-2-17

### **Resume**

Linje 1A kommer med Nyt Bynet til at køre i Frederiksberg, København, Gentofte og Hvidovre. Linjen skal i udbud og vil med de kommende kontrakter have driftsstart i sommeren 2022. Udvalget skal med denne sag tage stilling til, om der skal stilles krav om emissionsfri busdrift ved det kommende udbud af Linje 1A.

### **Beslutning**

By- og Miljøudvalget vedtog, at der stilles krav om emissionsfri busdrift i det kommende udbud af linje 1A.

### **Indstilling**

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der stilles krav om emissionsfri busdrift i det kommende udbud af linje 1A.

### **Sagsfremstilling**

Frederiksberg Kommune har i 2019 vedtaget en elbilstrategi og ønsker at være foregangskommune i forhold til reduktion af luft- og støjforurening. I Elbilstrategien er målsætningen for 2023, at al kollektiv busdrift skal udbydes som emissionsfri fra 2018 og for 2030, at 100 % af den kollektive bustrafik benytter el eller brint.

I december 2019 kommer busserne på linje 2A og linje 18 til at være elbusser.

Med Nyt Bynet, der starter i drift i forlængelse af åbningen af Cityringen, vil linje 1A køre på Frederiksberg. Linjen vil betjene linje 3As nuværende rute langs H.C. Ørstedvej, Alhambravej og Kingosgade. I det næste udbud Movia skal gennemføre indgår linje 1A. Linjen vil med den nye kontrakt have driftsstart i sommeren 2022.

Frederiksberg Kommune skal inden 30. oktober 2019 melde til Movia, hvilke krav kommunen ønsker der skal stilles i udbuddet af linje 1A. Linjen kommer ud over Frederiksberg Kommune til at betjene København, Gentofte og Hvidovre Kommune. Der skal derfor skabes enighed mellem de fire kommuner i forhold til krav i det kommende udbud.

Med afsæt i kommunalbestyrelsens beslutning om, at fremtidige udbud af busdrift på Frederiksberg skal være med krav om emissionsfri drift agter forvaltningen, at melde til Movia, at udbuddet af linje 1A skal være med krav om emissionsfri busser. I forhold til det forventede antal af passagerer anbefaler Movia, at udbuddet bliver med krav om 12 meter busser. Dette er positivt i forhold til de fysiske forhold, hvor busserne vil kunne benytte de nuværende stoppesteder og der dermed ikke bliver behov for tilpasning af stoppestederne.

I forhold til kontraktlængden udbydes de traditionelle kontrakter med en kontraktperiode på seks år og med mulighed for to års forlængelse af tre omgange. El-busser er generelt dyrere end dieselbusser og der er ikke den samme sikkerhed for operatøren for at kunne benytte busserne andre steder. Derfor anbefaler Movia, at kontrakter med krav om emissionsfri drift udbydes med en kontraktperiode på ti år med mulighed for en forlængelse på to år.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at krav om emissionsfri drift reelt betyder, at der kun kan bydes med el- eller brintbusser, hvilket vil give et lavere støjniveau i byen og en nuludledning i forhold til NOx og en meget lav udledning i forhold partikler. Det er i tråd med den vedtagne Elbilstrategi samt kommunens Støjhandlingsplan og Strategi for bekæmpelse af luftforurening.

### **Økonomi**

Med Nyt Bynet er der i 2020 afsat 4,7 mio. kr. i forventet tilskudsbehov for Frederiksberg til linje 1A.

Med krav om emissionsfri drift kan der komme en merudgift på op til 600.000 kr. per år. Denne udgift vil i 2022 være for et halvt år og derefter som en årlig udgift. Dette vil kræve, at udgiften indarbejdes i driftsbudgettet for busnettet fra 2022 og fremadrettet.

### **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget.

JBS/ML/SCS

# Punkt 204: Permanent samarbejde med almennyttige organisationer om direkte genbrug på Bispeengen Genbrugsstation

07.00.00-A00-11-15

## Resume

Forsøgsordningen med direkte genbrug i samarbejde med almennyttige organisationer på Bispeengen Genbrugsstation er blevet evalueret. På baggrund af evalueringen foreslås, at ordningen bliver gjort permanent per 1. juli 2019.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at den nuværende forsøgsordning i samarbejde med almennyttige organisationer om direkte genbrug på Bispeengen Genbrugsstation gøres permanent.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at den nuværende forsøgsordning i samarbejde med almennyttige organisationer om direkte genbrug på Bispeengen Genbrugsstation gøres permanent.

## Sagsfremstilling

Med henblik på at forebygge affald og dermed opfylde en målsætning i kommunernes affalds- og ressourceplaner, har Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og Amager Ressource Center (ARC) siden fjerde kvartal 2015, kørt en forsøgsordning med direkte genbrug på Bispeengen Genbrugsstation. Forsøgsordningen erstatter det tidligere byttecenter, der tiltrak de såkaldte 'superklunsere', som kæmpede indbyrdes om effekterne, tog tingene ud af hænderne på genbrugsstationens øvrige brugere, og havde en ubehagelig tone over for pladspersonalet.

Forsøgsordningen går ud på, at borgerne kan aflevere (men ikke tage) effekter til direkte genbrug. Effekterne bliver hentet af en række almennyttige organisationer, der sælger tingene i lokale genbrugsbutikker.

Forsøgsordningen blev besluttet af By- og Miljøudvalget den 13. april 2015. By- og Miljøudvalget har siden forlænget forsøget to gange, nemlig den 23. november 2015 og den 28. november 2016.

Der indsamles op imod 100 ton årligt til direkte genbrug som konsekvens af ordningen.

Aktuelt deltager Projekt Hjælp, Folkekirkens Nødhjælp og Diakonissestiftelsen. Ordningen er åben for alle almennyttige organisationer med lokale butikker eller aktiviteter på Frederiksberg eller i København.

Ordningen er blevet evalueret i marts-april 2019. Evalueringen viser, at både borgere, almennyttige organisationer og pladspersonalet er altovervejende tilfredse med ordningen.

Dog er der nogle forslag til justeringer af ordningen som brugerne, de almennyttige organisationer, og evalueringen som helhed peger på, herunder:

- at øge kendskabet til ordningen blandt brugerne af genbrugsstationen
- at tilpasse design af ordningen på pladsen, f.eks. ved afspærring, ændret skiltning og overdækning
- bedre opsyn og orden i forbindelse med ordningen
- eventuelt at udbyde ordningen til lokale foreninger i tillæg til de almennyttige organisationer

Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune og ARC har under forsøget arbejdet med blandt andet ovennævnte forslag til forbedringer og har løbende foretaget justeringer af ordningen. Det er sket indenfor rammerne af, at ordningen skulle kunne drives indenfor den takst, som kommunerne betaler til ARC for generel drift af genbrugsstationen.

Såfremt ordningen gøres permanent, vil kommunerne og ARC fortsat arbejde for løbende at forbedre ordningen i samarbejde med både brugere af genbrugsstationen og organisationer der deltager i ordningen. Forslagene i evalueringen vil blive benyttet som pejlemærker i forhold til dette videre arbejde.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at forsøgsordningen for direkte genbrug på Bispeengen Genbrugsstation med fordel kan gøres permanent, idet ordningen lever op til målsætningen om at øge det direkte genbrug og forebygge affald, samtidig med at ordningen fungerer altovervejende tilfredsstillende for både brugere af genbrugsstationen, de deltagende almennyttige organisationer og genbrugsstationens pladspersonale. Ordningen er endvidere i tråd med regeringens udspil om øget genanvendelse og cirkulær økonomi fra 1. maj 2019. Her ønsker regeringen blandt andet at sikre, at organisationer med genbrugsbutikker får adgang til genbrugelige effekter fra genbrugsstationerne.

## **Økonomi**

Udgifterne til at drive ordningen med direkte genbrug til almennyttige organisationer indgår i den daglige drift af Bispeengen Genbrugsstation. Ordningen koster dermed ikke kommunerne ekstra penge – i modsætning til de bemandede byttecentre og byttemarkeder, som findes på andre af de genbrugsstationer, der drives af ARC.

Ordningen vurderes at kunne forblive omkostningsneutral i den kontekst, at ressourceforbruget forbliver på nuværende niveau. Såfremt der skal investeres i større om- eller tilbygninger og/eller anvendes flere mandetimer, vil det påvirke den samlede driftsøkonomi negativt. Hvis der bliver vurderet et behov for ændringer, der påvirker kommunernes bidrag til genbrugsstationen, vil der blive udarbejdet en særskilt sag til politisk behandling, hvor det konkret beskrives hvilke ændringer der ønskes foretaget samt økonomien forbundet dermed.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
CS/MM

## **Bilag**

Bilag 1 Evaluering af forsøg med direkte genbrug

# Punkt 205: Kortlægning af FNs verdensmål

00.15.10-G01-1-19

## Resume

Som en del af budgetforlig 2018 vedtog kommunalbestyrelsen, at der i 2018 og 2019 skal udarbejdes et roadmap for, hvordan Frederiksberg Kommune med størst mulig involvering af borgere og andre aktører kan understøtte FNs Verdensmål i relevante strategier og politikker. Det blev vedtaget at køre processen i tre trin 1) kortlægning 2) involvering af borgere og andre aktører, 3) udarbejdelse af et roadmap og input til Frederiksbergstrategien. Med sagen forelægges resultatet af trin 1 og status på 2.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at kortlægningen af FNs verdensmål i Frederiksberg Kommune godkendes,
2. at plan for inddragelse af byens interessenter til efterretning, og
3. at forvaltningen på baggrund af kortlægningen udarbejder en handlingsplan for det frem-tidige arbejde med verdensmålene i regi af Frederiksbergstrategien, og andre relevante planer og strategi.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at kortlægningen af FNs verdensmål i Frederiksberg Kommune godkendes
2. at planen for inddragelse af byens interessenter tages til efterretning
3. at forvaltningen på baggrund af kortlægningen udarbejder en handlingsplan for det fremtidige arbejde med verdensmålene i regi af Frederiksbergstrategien, og andre relevante planer og strategier

## Sagsfremstilling

Med budgetforliget 2018 blev det med følgende formulering vedtaget, at Frederiksberg Kommune skal bidrage til FNs 17 verdensmål.

”FNs verdensmål skal netop føre til en bæredygtig udvikling i både økonomisk, social og miljømæssig forstand. Partierne er enige om at tage et medansvar for Danmarks opfyldelse af FNs 17 verdensmål og er enige om, at der i 2018 og 2019 udarbejdes et roadmap for, hvordan Frederiksberg med størst mulig involvering af borgerne og andre aktører kan understøtte verdensmålene i relevante strategier og politikker”

Til arbejdet blev der afsat 200.000 kr. i 2018 og 200.000 kr. i 2019. Det blev vedtaget at køre processen i tre trin:

- 1) kortlægning, analyse og status på, i hvilket omfang Frederiksberg bidrager til de 17 mål og 169 delmål og om det er relevant at arbejde med dem alle
- 2) at give byens borgere og andre aktører mulighed for at komme med forslag til det videre arbejde og drøfte verdensmålene
- 3) udarbejdelse af et roadmap og bidrag til Frederiksbergstrategien i 2019

Da kommunalbestyrelsen den 1. oktober 2018 behandlede sagen (pkt. 215), blev det besluttet, at forvaltningen skulle fremlægge kortlægningen, inden der blev taget stilling til de enkelte trin i en fremadrettet procesplan.

Kortlægningen af hvilke mål og delmål Frederiksberg Kommune bidrager til i dag, i hvilket omfang og på hvilken måde fremgår af bilag 1. I bilag 2 fremlægges hvordan borgere og erhvervsliv inddrages i processen.

### *Baggrund - hvad er verdensmålene*

FNs 17 verdensmål for en global bæredygtig udvikling blev vedtaget af FNs generalforsamling den 25. september 2015 af alle 193 medlemslande og er en sigtelinje frem mod 2030. Målene, der på engelsk hedder Sustainable Development Goals, i daglig tale kaldet SDG'erne, balancerer mellem de tre dimensioner af bæredygtig udvikling – den økonomiske, den sociale og den miljømæssige.

Det er obligatorisk for alle nationer at udarbejde handleplaner på statsligt niveau, mens det er op til regioner, byer og kommuner om de vil udarbejde planer for verdensmålene. Netop disse instanser forventes dog at kunne spille en vigtig rolle, da mange af de afgørende og langsigtede beslutninger tages lokalt.

### *Kortlægning af status for FNs verdensmål i Frederiksberg Kommune*

Formålet med kortlægningsarbejdet har været at afdække hvordan og i hvilket omfang kommunen allerede bidrager til FNs verdensmål og hvor der er potentiale for nye bidrag.

Kortlægningen, som den er præsenteret i bilag 1, består af et opslag for hvert verdensmål med en beskrivelse af målet, en oversigt over de delmål Frederiksberg Kommune bidrager til, kommunens indsatser, en vurdering af dem og en oversigt over de politikker og planer, der bidrager til målet.

Overordnet viser kortlægningen, at Frederiksberg Kommune bidrager til alle verdensmål, omend i varierende omfang, og til knapt halvdelen af delmålene. En stor del af delmålene, som kommunen ikke bidrager til, er rettet mod handlinger på internationalt plan eller er problematikker, der relaterer sig til udviklingslandene, hvor det kommunale niveau ikke direkte kan bidrage. Der er dog områder, hvor det er relevant, at Frederiksberg Kommune overvejer handlinger. Enten styrkede på områder, hvor kommunen allerede bidrager eller nye på områder, hvor der ikke i dag er indsatser. Blandt førstnævnte ligger blandt andet indkøb og energibesparelser, blandt sidstnævnte bæredygtig turisme.

I forbindelse med kortlægningen blev der anmodet om en vurdering af, om det er relevant for Frederiksberg Kommune at arbejde med alle verdensmålene. Det korte svar er ja. Både fordi det allerede sker og fordi arbejdet med dem viser, at de hænger sammen, påvirker hinanden og ikke kan løses uden hinanden. At arbejde med alle verdensmålene giver desuden muligheder for nytænkning, kreativitet og samarbejde på tværs af fagområder, der ellers ikke ville opstå. Hvor tyngden skal ligge, kan fremgå af handlingsplanen.

#### *Involveringsproces*

Kommunalbestyrelsen besluttede som 2. punkt i procesplanen, at relevante interessenter og byens borgere skal have mulighed for at komme med forslag til indsatsområder og initiativer til det roadmap, der skal udarbejdes i procesplanens trin 3. Dels for at kvalificere og nuancere nye indsatser og for at sikre lokal forankring af dem. En nærmere beskrivelse af involveringsprocessen findes i bilag 2. Det skal bemærkes, at en stor del af disse arrangementer allerede er afholdt.

#### *Handleplan for det fremadrettede arbejde med verdensmålene og input til Frederiksbergstrategien*

I sagens tidligere sagsfremstillinger er både ordet roadmap og handlingsplan blevet brugt om det produkt, kommunen skal ende med – en oversigt over potentialer og opmærksomhedspunkter til udkrystallisering af handlinger i fremtidige politikker, planer og projekter. Det foreslås fremadrettet at bruge ordet handlingsplan, fordi det er nemmere at forstå for eksterne aktører og fordi begrebet indbefatter de elementer der er brug for – hvad skal gøres, af hvem, hvornår og hvordan.

Det foreslås, at kortlægningen efter den politiske behandling sendes til de råd, nævn m.v., der har været del af involveringsprocessen. Formålet er at få deres bud på, hvor det er relevant at igangsætte konkrete projekter, herunder særligt projekter, de selv kan løfte eller projekter, hvor der er oplagte samarbejdsflader til kommunen. Det vil give større mulighed for at få indspil, som Frederiksberg Kommune realistisk kan deltage i.

De input der kommer herfra vil sammen med kortlægningen og de politiske ønsker danne fundamentet for og inspirationen til handlingsplanen. Det forventes ikke, at handleplanen kommer til at indeholde helt konkrete handlinger, men indsatsområder der kan indarbejdes i Frederiksbergstrategien og fremtidige revisioner af planer, politikker, strategier og projekter.

Kortlægningen og handlingsplanen kan på den måde fungere som inspirationskilde på alle styringsniveauer og danne kobling mellem dem. På det strategiske niveau ved at levere afsæt for retningen i strategier, planer og politikker, der efterfølgende kan afspejle sig på projektniveau. På projektniveau ved at være inspirationskilde inden for de allerede vedtagne politikker, planer m.v.

## **Økonomi**

Sagen har ingen direkte økonomiske konsekvenser.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

Alle fagudvalget

## **Bilag**

Kortlægning af verdensmål - maj 2019

Notat om borgerinddragelse - NY

# Punkt 206: Frederiksberg Bymidte, anlæg af Lommepark ved Solbjergvej

04.01.10-G01-2-18

## Resume

Der er i 2019 afsat midler til anlæg af en ny lommepark i bymidten og projektet er planlagt udført fra august 2019 til ultimo 2019. Projektet for lommeparken er en del af en større planlægning for Bymidten, hvor flere byrum optimeres for en bedre funktionalitet og forskønnelse. I denne sag forelægges, til udvalgets stillingtagen, et dispensationsforslag for lommeparken, som beskriver visionen om et frodigt og grønt byrum i Bymidten.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at der udarbejdes hovedprojekt på grundlag af dispositionsforslaget for lommeparken,
2. at der meddeles anlægsbevilling på 5 mio. kr. finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2019 i budget for Frederiksberg Bymidte.

## Indstilling

By- Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. at udvalget godkender, at der udarbejdes hovedprojekt på grundlag af dispositionsforslaget for lommeparken,
2. at der meddeles anlægsbevilling på 5 mio. kr. finansieret af det til formålet afsatte rådighedsbeløb i 2019 i budget for Frederiksberg Bymidte.

## Sagsfremstilling

Frederiksberg Bymidte har gennem de seneste år været præget af større projekter, som ombygning af Frederiksberg Centret, anlæg af Cityringen med en ny metrostation og ombygningen af Falkonercentret. For at understøtte et attraktivt byliv i bymidten vil Frederiksberg Kommune fra 2019 til 2021 udvikle byrummene i bymidten. Projekterne er Solbjergvej Øst med omlægning af byrummet ved Frederiksberg Centret, anlæg af ny lommepark ved hjørnet Solbjergvej - Holger Tornøes Passage og anlæg af nye byrum på Sylows Allé og Sylows Plads i forbindelse med omlægningen af rampe til parkeringskælderne under Falkoner Centret og Gymnasiet.

Byrummene skal sammen danne rammerne for det aktive byliv i bymidten med flere grønne oplevelser, flere muligheder for ophold, samt en optimering af funktioner som transit til og fra stationen, cykelparkering og trafik.

Udvalget blev den 26. november 2018 forelagt en orienteringssag om status for anlægsprojekter ved Frederiksberg Bymidte. På dagen for udvalgs mødet foretog udvalget en besigtigelse af Frederiksberg Bymidte, hvor projekterne og tidsplan blev gennemgået og diskuteret.

Beskrivelsen af de samlede projekter for Bymidten er vedlagt sagen som bilag (bilag 1).

Nærværende mødesag beskriver og uddyber et videre bearbejdet dispositionsforslag for Lommeparken, som By- Kultur- og Miljøområdet ønsker godkendt som grundlag for videre udarbejdelse af et hovedprojekt.

### *Det aktuelle areal*

Arealet som kommunen ønsker at etablere en grøn og frodig lommepark på, er en del af ejendommen Sylows Allé nr. 4, matrikel nummer 59i. Arealet er ejet af Lejerbo Frederiksberg (kaldt Lejerbo) og har fungeret som parkeringsplads for ejendommen. Arealet er på nuværende tidspunkt midlertidig eksproprieret til byggeplads for metrobyggeriet (bilag 2).

I marts 2019 modtog kommunen en skriftlig tilkendegivelse fra Lejerbo, for en aftale om anlæg af en lommepark på arealet og erstatning for parkeringspladser i parkeringskælderens under Frederiksberg Gymnasium (kaldt parkeringskælderens).

### *Lommeparken*

Sagen om etablering af en lommepark er tidligere blevet behandlet på By- og Miljøudvalget den 3. marts 2014, hvor der blev præsenteret et idéoplæg til en lommepark. Lommeparken skal give rum for ro og pause, som et supplement til det mere intense byliv, der præger resten af området. Realiseringen krævede da en dialog med Lejerbo og en løsning for deres hidtidige bilparkering på arealet.

Fra marts 2015 og frem til nu har der været omfattende dialog med Lejerbo og Lejerbos afdelingsbetyrrelse fra ejendommen Sylows Allé nr. 4 (kaldet afdelingsbestyrelsen) angående kommunens visioner for bymidten og anlægget af en lommepark på arealet.

Lejerbo inviterede kommunen til en generalforsamling i afdelingen Sylows Allé nr. 4 i februar 2019. Her blev forslaget præsenteret for beboerne i ejendommen, og efterfølgende blev der stillet spørgsmål til projektet og løsningen for bilparkeringen. Beboerne havde ønsker til mindre ændringer i idéoplægget for lommeparken og ønskede at få indflydelse på den videre proces frem mod et endeligt forslag.

Efterfølgende har kommunen inviteret afdelingsbestyrelsen til to workshops med deltagelse af projektets rådgiver, hvor der har været en positiv proces og dialog om en disponering af lommeparkens arealer. Resultatet af samarbejdet med afdelingsbestyrelsen er et opdateret forslag til lommeparken, der opfylder kommunens visioner for lommeparken og tilgodeser afdelingsbestyrelsens ønsker (bilag 3).

#### *Beskrivelse af dispositionsforslagets udformning og elementer:*

Lommeparken skal fungere som et åndehul og en pause, hvor man kan koble af og finde ro midt i det travle byliv. Den nye lommepark skal derfor på én gang være både intim og inviterende som opholdssted for de lokale og som mødested og pause for de forbi-passerende.

Lommeparken er disponeret med 5 store volumener i form af hævede bede, som placerer sig i en bund af grus, omkring parkens centrale og mere intime rum "Oasen". Imellem sig skaber de 5 volumener mindre rum og passager, som leder ind til det centrale rum.

Passagerne åbner sig i den anden ende ud mod hhv. Solbjergvej og Holger Tornøes Passage, hvor de i kantzonerne danner mere åbne, inviterende rum, som kobler sig til de omkringliggende byrum. Her er det oplagte mødested og mulighed for afslappet ophold, hvor man kan følge med i menneskemylderet i de omkringliggende byrum. Rum og passager er tilpasset i størrelsen og indrettet til ophold, for at undgå de bliver brugt til cykelparkering, hvilket også har været et stort ønske fra afdelingsbestyrelsen.

I den store passage, i parkens nordøstlige hjørne, rejser en belagt flade sig gradvist fra grusbelægningen. Fladen bevæger sig i et knækket forløb, som møder det centrale rum i samme højde som bedkanterne, og skaber på den måde den sidste kant i rummet. I belægningen er der plantet træer. Fladen fremstår som et selvstændigt arkitektonisk og rumligt element, som både er et møbel, en belægning og en stiliseret beplantning og som skaber en stærk kobling mellem parken og det urbane byrum ved Solbjergvej og Frederiksbergcentret.

Det centrale rum afgrænses af beplantningen og de hævede bedkanter af cortenstål og den hævede flade i den store passage, som tilsammen omkranser og definerer rummet præcist. På kanterne ind mod rummet monteres bænke af træ. Dele af bænkene har ryglæn. Her kan man sidde på kanten, under beplantningen, tilbagetrukket og let afskærmet fra "byens puls" og nyde planternes dufte og farver sammen med den stille lyd af let rislende vand fra det cirkulære vandelement, der er placeret centralt i opholdsrummet.

Beplantningen er sammensat af en bund af robuste stauder, løg og græsser, et mellemlag af buske og mindre træer, samt enkelte større træer. Beplantningen etableres med fokus på at give varierede rumlige og sanselige oplevelser hele året rundt samt at understøtte levesteder for fugle og insekter. Der vælges planter, der dels er hjemmehørende og dels med særlige farver, dufte, vækst- og bladformer, samt med fokus på årstidsvariation, lys- og skyggeforhold.

Mod Lejerbo i syd og Solbjergvej 6 mod øst afgrænses parken af et hegn af lodrette Cortenstålslameller, som placeres med en afstand, så der er visuel forbindelse, men så man ikke kan gå igennem.

Lommeparkens udtryk er overordnet inspireret af Frederiksbergs klassiske parker, men også af stemningen i New Yorks lommeparker, Paris's hemmelige små parker og haver og Londons garden squares. Inspiration bruges som afsæt til at skabe en nutidig park med et markant grønt udtryk, der samtidig kobler sig til den stærkt urbane kontekst, den er en del af.

#### *Parkeringspladser i kælderen under gymnasiet og aftale med Lejerbo*

Lejerbo har tilkendegivet, at de er indstillet på at indgå en aftale med Frederiksberg Kommune om, at kommunen kan overtage en del af deres areal til brug for anlæggelse af en offentlig tilgængelig Lommepark mod, at kommunen overdrager 28 parkeringspladser i parkeringskælderen. Aftalen er under udarbejdelse og vil blive forelagt magistraten efter sommerferien (bilag 4)

#### *Koordinering med andre projekter samt tidsplan*

Den præcise anlægsopstart af projektet afventer afklaring af de juridiske aftaler med Lejerbo og Metroselskabets udmelding om afslutning af arbejdet på arealet. Udvalget orienteres nærmere om dette på et kommende møde.

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

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at lommeparken centrale placering i forhold til Bymidten, vil tilføre området et nyt markant grønt element med mulighed for ophold i frodige og rolige omgivelser samt styrke Frederiksbergs grønne

identitet. Derudover indgår lommeparken i en samlet planlægning for Bymidten, hvor de nye byrum tilsammen optimerer Bymidstens funktionalitet til glæde for de mange brugere af området.

## Økonomi

Rådighedsbeløb og bevillinger til projekterne i bymidten er samlet på projektet Byrum i Frederiksberg Bymidte, hvor der i 2019 er 11 mio. kr. til rådighed. Der er afsat 5 mio. kr. på budgettet til lommeparken til forundersøgesler, rådgiver og anlæg.

I budgettet er desuden indeholdt midler til udstykning af ejerlejligheden i parkeringskælderens samt etablering af gitter for afgrænsning.

Fordeling af anlægsmidler:

	Aktivitet	Kr.
Lommepark	Forundersøgelser, rådgiver og borgerinddragelse	660.000 kr
	Anlæg	3.840.000 kr.
	- jordarbejder	380.000 kr.
	- beplatingsarbejder	740.000 kr.
	- belægninger, kanter mm.	650.000 kr.
	- vandelement	1.000.000 kr.
	- inventar	400.000 kr.
	- kloak og ledninger	200.000 kr.
	- uforudset	350.000 kr.
	- vedligehold 1. år	120.000 kr.
Parkeringskælder	Rådgiver, etablering af gitter og låge og udstykning	500.000 kr.
Anlægssum i alt		5.000.000 kr.

Såfremt indstillingen tiltrædes meddeles der anlægsbevilling på 5,0 mio. kr. til projektering og anlæg af lommeparken, finansieret af rådighedsbeløb afsat til formålet i 2019.

## Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

## Behandling

By- og Miljøudvalget, Magistraten og Kommunalbestyrelsen  
ML/MRMS

## Bilag

Bilag 4. Parkeringskælderens under gymnasiet

Bilag 3. Dispositionsforslag, Lommepark 7. maj 2019

Bilag 2. Det aktuelle areal

Bilag 1. Beskrivelse af projekterne i Frederiksberg Bymidte

Bevillingsskema - Anlægsbevilling Frederiksberg Bymidte Lommeparken

# Punkt 207: Redegørelse for status på anlægsarbejdet Peter Bangs Vej - Etape 1

05.01.15-P20-1-16

## Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet blev på By- og Miljøudvalgets møde den 29. april 2019 anmodet om en redegørelse for status på anlægsarbejdet på Peter Bangs Vej i forhold til tidsplan og omlægningen af buslinje 9A.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at redegørelse for status på anlægsarbejdet på Peter Bangs Vej - Etape 1 tages til orientering

## Sagsfremstilling

### *Beskrivelse af arbejdet*

Skybrudsprojektet på Peter Bangs Vej blev opstartet i slutningen af februar 2019 med byggeplads placeret på Sløjfen. Skybrudsprojektet på Peter Bangs Vej indeholder en stor kompleksitet ved at arbejdet dels indeholder terrænnært arbejde i byens rum, med de problemstillinger der er for sådan type projekter, og dels arbejde under terræn. Projektets hovedvægt er under terræn, hvor der arbejdes i en større dybde og med større udgravninger end der normalt ses i byrumsprojekter. Der skal arbejdes tæt på eksisterende ledninger, ukendte betonfundamenter og ledninger skal opgraves/flyttes. Der graves ud på meget lidt plads af hensyn til trafikafviklingen. Der skal udlægges en membran, hvorpå der placeres kassetter, der skal pakkes ind i membranen, der så skal limes eller svejdes helt tæt - også der hvor kassetterne krydser eksisterende ledninger. Det er arbejde der tager tid, og som er ikke er afprøvet mange steder. Den 12. marts 2019 blev vejen ensrettet ind mod byen og spærret fra Lindevangs Allé, idet arbejdet med et større spildevandsteknisk bygværk midt i vejen ved Dalgas Boulevard blev påbegyndt. Dette arbejde forventes afsluttet den 15. maj 2019.

Efter Store Bededag 2019 forventes arbejdet på vejens sydside opstartet og arbejdet med anlæg af skybrudsmagasiner og membraner samt de byrumsforbedrende tiltag iværksættes. Det forventes, at dette arbejde på vejens sydside afsluttes primo september 2019, for så at opstarte på vejens nordside.

### *Etapeplan*

Arbejdet er planlagt som et langt "tog", der langsomt flytter sig fremad, med gravemaskine forrest og brolægger bagerst. Dette "tog" forventes at være ca. 150 m langt, og vil efter 2,5 til 3 måneder på ét sted flytte sig fremad, med en ny-etableret vejside, der langsomt etableres fra Dalgas Boulevard ned mod Diakonissestiftelsen.

Når sydsiden er næsten færdig, starter "toget" igen ved Dalgas Boulevard, nu på vejens nordside (siden med Sløjfen). Trafikken omlægges til den nyetablerede sydside, mens dette arbejde pågår. Ensretningen af trafikken ind mod byen fastholdes.

Projektet opdeles således i 3 etaper. Den første del er arbejdet på Sløjfen og det store bygværk i vejen, den anden er sydsiden og derefter nordsiden.

Oprindeligt var projektet udbudt med en etapeplan, der deler projektet op i flere mindre etaper og med anlægsstart på nordsiden.

Det var endvidere planlagt at fjernvamen skulle omlægges ved punkthusene, for at gøre plads til kassetter.

Det har dog vist sig, at entreprenøren kan have bedre fremdrift ved udarbejdelse af en ny etapeplan. Der er skrevet kontrakt med entreprenøren med sanktionsgivende slutdato den 15. maj 2020, men med den nye etapeplan er der nu en forventning om, at projektet er afsluttet 2,5 måned tidligere end forventet. Projektet forventes derfor med den optimerede etapeplan at være færdigt anlagt i marts 2020, - om alt går vel, hvor det afsluttes med plantning af træer, på begge sider af vejen, samt såning af græs og urter.

Der har været et stort ønske fra cafeerne ved Sløjfen, at der ikke anlægges i sommerperioden på nordsiden af vejen (ud for Sløjfen) af hensyn til bylivet og udeservering. Det har været et ønske fra blomsterhandleren, House of Inspiration, at projektet ikke forhindrer den største salgsdag på året, som er Mors Dag den 12. maj. Disse ønsker er blevet efterkommet i den optimerede etapeplan. Forvaltningen vægter hensynet til de erhvervsdrivende og til bylivet højt og har derfor vurderet, at ændringen for fredeliggørelse af Sløjfen i sommerperioden var vigtig. De erhvervsdrivende er meget tilfredse med denne løsning.

Ændringen af etapeplanen har krævet koordinering med Frederiksberg Forsyning, vand og fjernvarme, der skulle arbejde i hver sin ende af projektet. Frederiksberg Vand, skubber deres projekt til senere anlæg. Frederiksberg Fjernvarme kan ikke nå at omlægge fjernvarmen. Derfor ændrer skybrudsprojektet på Peter Bangs Vej en del af projektet, så omlægning af fjernvarmen kan undgås. Projektændringen har en positiv effekt for projektets tidsplan, idet der etableres lidt færre skybrudskassetter, der i stedet erstattes af en kort rørføring. Den optimerede tidsplan medfører, at der arbejdes ved

punkthusene og med skybrudskasster samtidig i en periode på ca. 14 dage. I denne korte periode er det ikke muligt at parkere på Peter Bangs Vej. Renovation og varelevering opretholdes. Forvaltningen har inden for den økonomiske ramme prioriteret en tidsplan, der er så kort som mulig.

Ændringen medfører, at trafikken ved Dalgas Boulevard flyttes fra den ene side til den anden, en gang mere end planlagt. Det er herunder vurderet, at det ville skabe unødigt forvirring/gene for buspassagerene, at genåbne busstoppestedet ved Dalgas Boulevard for en 3 ugers periode, for derefter at lukke det igen, efter da det allerede har været lukket i godt 2 måneder. I stedet etableres der i uge 20, inden Store Bededag 2019, et midlertidigt stoppested på den anden side af Dalgas Boulevard på Peter Bangs Vej ved Irma.

#### *Trafikal status*

Spærringen af Peter Bangs Vej den 12. marts 2019 affødte trafikale udfordringer i de første dage, vejen var spærret. Projektet har gennemført flere trafikale tiltag, som har medført, at trafikafviklingen er forbedret. Herunder er der lavet ekstra skiltning og afspærringer, ekstra svingpile på Fasanvej for at lede mere trafik ad Finsensvej i Fasanvejs nordgående retning.

13. maj 2019 ombygges signalreguleringen på Smallegade/Fasanvej midlertidigt, så der kommer grøn venstresvingsspil for bilister fra Smallegade. På den måde ledes mere trafik på Sdr. Fasanvej og videre ad Roskildevej for at afhjælpe trængsel på Smallegade samt Nordre Fasanvej i nordgående retning.

Forvaltningen har vurderet, at en lukning af Peter Bangs Vej ved Fasanvej vil give utilsigtede gener for beboere og institutioner på en strækning, hvor der ikke skal anlægges, og har derfor fastholdt spærringen af vejen ved Lindevangs Allé på trods af, at der stadig er bilister, der kører mod ensretningen på Peter Bangs Vej. Når arbejdet med skybrudskassterne er kommet godt i gang, er det forventningen, at denne adfærd stopper. Ensretningen mod øst er fastholdt, idet morgentrafikken er mere intens end eftermiddagstrafikken.

Forvaltningen vægter hensynet til færrest mulige trafikale gener højt og har på den baggrund valgt at bruge de fornødne ressourcer til den bedste mulige trafikafvikling.

#### *Busomlægning linje 9A*

Der har været en del debat om, at buslinje 9A skulle have ændret sin rute i vestlig retning, så den i stedet for at køre ad Finsensvej til Flintholm Station kører ad Dalgas Boulevard, Peter Bangs Vej og Sønderjyllands Allé. Primært ældre borgere og gangbesværede har det svært med at vende sig til den nye rute og for eksempel at skifte bus på Flintholm Station for at komme ind mod byen og Peter Bangs Vej eller til at benytte linje 72.

Linje 9A har med den ændrede ruteføring ad Finsensvej allerede et betydeligt ekstra tidsforbrug, da det tager længere tid for bussen end ventet at dreje fra Smallegade til Nordre Fasanvej og igen dreje ved Finsensvej. Nogle eftermiddage tager det tre gange så lang tid som planlagt at køre fra Smallegade til Flintholm Station. Hensynet til pendlerne, der har brug for at komme hurtig igennem byen, er lagt til grund for ikke at forsinke bussen yderligere ved at køre ad Dalgas Boulevard, Peter Bangs Vej og Sønderjyllands Allé.

Hvis busruten ændres, med henblik på at betjene stoppestederne ved Dalgas Boulevard/Peter Bangs Vej, Peter Bangs Vej Station og Sønderjyllands Allé vil det medføre et yderligere tidsforbrug og dermed en ekstra udgift for omvejskørslen. En mulig omlægning kunne iværksættes med udgangen af juni, hvor omlægningen af linjen på Gammel Kongevej afsluttes. Udgiften for en omlægning er svært at vurdere. Movia estimerer, at en omlægning fra udgangen af juni og frem til forventet igangsættelse af Nyt Bynet, vil koste omkring 500.000 kr., i ekstra driftsomkostninger samt i kompensation for køreplansændring i utide. Det er alene Frederiksberg Kommune, der skal betale denne ekstra udgift.

Ydermere vil linje 9A fortsat skulle omlægges ad Dalgas Boulevard og Peter Bangs Vej i forbindelse med Nyt Bynet. Her vil det kunne meldes ind rettidigt i forhold til operatørerne. Det er endnu ikke fastsat, hvornår Nyt Bynet sættes igang, men her vurderer Movia at udgiften for Frederiksberg Kommune, at blive i størrelsesordenen af 1,5 mio. kr. for perioden fra Nyt Bynet til afslutning af anlægget af Peter Bangs Vej.

#### *Borgertilfredshed*

Der var orienteringsmøde i skurvognen 21. og 22. marts 2019. Møderne var velbesøgte, og borgerne var meget interesseret i skybrudshåndteringen og udtrykte stor tilfredshed med, at projektet udføres. Der har ikke været nogen borgerhenvendelser, der har været negative ift. selve projektet. De henvendelser der har været, har primært drejet sig om trafikafviklingen, herunder buslinje 9A og de gener, som trafikafviklingen påfører erhvervslivet, idet de mister kundegrundlag, på grund af den reducerede trafik.

#### *Mulig forcering af tidsplan*

Projektet har med ændringen af etapeplanen samt beslutningen om ikke at omlægge fjernvarmen allerede optimeret anlægsarbejdet og dermed tidsplanen, idet arbejdet forventes færdigt 2,5 måned før den oprindelige plan.

Der er derudover 2 muligheder for at anlægsarbejdet kan gennemføres hurtigere.

A) Forcering af arbejdet ved at kræve, at der arbejdes til kl. 18.00 på hver dag og/eller i weekenderne. Såfremt der arbejdes fra 7-18 vil det give entreprenørens folk en 60 timer arbejdsuge, hvilket entreprenøren ikke vil tilbyde eller kræve af de timelønnede medarbejdere. Arbejdes der i skiftehold, vil der ikke komme det flow i arbejdet, som forventes og muligheden for at ansætte kvalificeret arbejdskraft er p.t. meget svært.

Såfremt der arbejdes i weekenderne, skal der søges og begrundes en særskilt dispensation hver gang, der ønskes arbejdet uden for hverdagen. Det er derfor ikke muligt at planlægge, at der arbejdes i weekenderne. Såfremt der kan opnås dispensation, skal entreprenøren sætte et skiftehold på som arbejder fra f.eks. fredag til søndag. Dermed vil 1. holdet få en

mere normal arbejdstid. Det vurderes dog ikke at være muligt i nuværende situation, hvor der mangler kvalificeret arbejdskraft. At arbejde i weekenderne vil betyde, at man kan forvente en del klager fra borgerne og forretningsindehavere, der også bliver forstyrret lørdag og søndag. Borgerne vil endvidere have en forventning om genhusning og kompensationer på grund af væsentlige gener.

B) Der arbejdes på begge sider af vejen samtidigt, hvilket vil kræve, at vejen lukkes for gennemkørende trafik. Der er for lidt bredde på Peter Bangs Vej til, at der kan arbejdes i begge sider på samme tid. Udover at der ikke er plads nok til entreprenørens materiel, vil der ikke være plads nok til rådighed til gennemkørsel af udryknings- og beredskabskøretøjer, som ville skulle køre i samme frie bælte, som ikke er opgravet, som entreprenøren. Dertil kommer gener ved, at cykler skal køre på fortov, og der ikke er nogen busforbindelse til vejen.

*By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering:*

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at projektet ikke kan forcere tidsplanen yderligere ved udvidede arbejdstider eller ved at arbejde på begge sider af vejen samtidig.

Forvaltningen vurderer endvidere, at en omlægning af linje 9A allerede på nuværende tidspunkt har store tidsmæssige konsekvenser for brugerne af bussen og den samlede betjening af linjen. Dette vil blive yderligere forringet, hvis linjen omlægges fra Finsensvej ad Dalgas Boulevard, Peter Bangs Vej og Sønderjyllands Allé. Omlægningen vil tilgodese nogle borgere på Peter Bangs Vej, men give en ekstra rejsetid for de mange brugere, der sidder i bussen.

## **Økonomi**

Omkostningerne til den ændrede etapeplan koster ca. 100.000 kr. til ekstra trafikomlægning og til manglende fremdrift i forbindelse med trafikomlægningen.

Jævnfør Movias estimat vil det koste 500.000 kr. at omlægge linje 9A fra udgangen af juni, og indtil Nyt Bynet starter i drift og yderligere 1,5 mio. kr., hvis linjen omlægges med Nyt Bynet og frem til anlægsperioden på Peter Bangs Vej er færdig. Udgiften kan finansieres gennem efterreguleringen og dermed i budgettet for 2021.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
ML/LNR

# Punkt 208: Analyse af forlængelse af metroen efter Ny Ellebjerg

30.10.40-G01-7-12

## Resume

Ejerne af Metroselskabet blev i 2016 enige om at anlægge Ny Ellebjerg som en underjordisk station, således at det efterfølgende ville være muligt at føre metroen videre mod Bispebjerg Hospital og/eller Hvidovre Hospital. Samtidig blev ejerne enige om, at der skulle igangsættes et analysearbejde, der nærmere kunne belyse disse muligheder med hensyn til passagerantal, økonomi og linjeføringsmuligheder. Dette analysearbejde er nu afsluttet, og rapporten "Forlængelse fra Ny Ellebjerg" forelægges til udvalgets orientering.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller,

1. at analyse af mere metro efter Ny Ellebjerg tages til efterretning,
2. at forvaltningen bemyndiges til – med baggrund i rapporten – at fortsætte drøftelserne med de øvrige parter og med staten, med henblik på et samlet oplæg til fremtidige metrolinjer i hovedstadsområdet i forlængelse af de øvrige igangværende undersøgelser.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller

1. at analyse af mere metro efter Ny Ellebjerg tages til efterretning,
2. at forvaltningen bemyndiges til - med baggrund i rapporten - at fortsætte drøftelserne med de øvrige parter og med staten, med henblik på et samlet oplæg til fremtidige metrolinjer i hovedstadsområdet i forlængelse af de øvrige igangværende undersøgelser.

## Sagsfremstilling

Metroen vil i fremtiden være en central del af hovedstadens højklassede trafik og dermed en vigtig del af omstillingen til miljømæssigt bæredygtige transportformer, der kan øge mobiliteten, modvirke trængsel, reducere klimabelastningen og fremme trafiksikkerheden.

Kommunalbestyrelsen godkendte på sit møde den 14. november 2016 en aftale mellem Staten og Københavns og Frederiksberg kommuner om at finansiere og anlægge Ny Ellebjerg Station under terræn. Udgiften hertil blev estimeret til 615 mio. kr., hvoraf København og Frederiksberg hver skulle bidrage med 150 mio. kr. mens Metroselskabet skulle bidrage med restbeløbet, idet selskabet af staten fik overdraget byggeretten over stationen.

Beslutningen om at anlægge Ny Ellebjerg som underjordisk station gjorde det muligt på én gang at skabe den optimale udformning af det nye store stationsknudepunkt og fremtidssikre mulighederne for at viderføre metroen på et senere tidspunkt, f.eks mod henholdsvis Bispebjerg Hospital/Emdrup Station og/eller Hvidovre Hospital. På den baggrund blev der i 2017 indledt drøftelser mellem Københavns Kommune, Hvidovre Kommune, Frederiksberg Kommune, Metroselskabet og Region Hovedstaden med det formål at udarbejde en fælles analyse omkring mere metro efter Ny Ellebjerg. By- og Miljøudvalget har på sit møde den 18. september 2017 godkendt at der afsættes økonomi til at gennemføre en sådan analyse.

Med analysen har parterne ønsket at få undersøgt mulighederne for at videreføre Sydhavnsmetroen (M4) fra Ny Ellebjerg Station samt alternative varianter af højklassede kollektive trafikløsninger fra Ny Ellebjerg til henholdsvis Hvidovre Hospital og mod Bispebjerg Hospital/Emdrup. På figuren nedfor er det samlede undersøgte metronet vist:



M1 + M2 er eksisterende metrolinjer

M3 angiver Cityringen

M4 angiver Nordhavns- og Sydhavnsmetroen (strækningen København H - Orientkaj åbner 2020, mens strækningen København H - Ny Ellebjerg planlægges åbnet 2024).

Derudover er angivet de to undersøgte forlængelser fra Ny Ellebjerg til henholdsvis Hvidovre Hospital og Bispebjerg Hospital/Emdrup.

Analysen, der er udarbejdet på et såkaldt screeningsniveau er nu afsluttet og der er udarbejdet en rapport "Forlængelse fra Ny Ellebjerg" der omfatter en screening af metro/letbane/BRT-forbindelser mellem Ny Ellebjerg og henholdsvis Hvidovre Hospital og Bispebjerg Hospital/Emdrup. Letbanen er en moderne form for sporvogn, som kendes fra f. eks. Århus og BRT er en forkortelse for Bus Rapid Transport, som er en højklasset busforbindelse, hvor bussen kører i egen bane, har prioritet i signalregulerede kryds og har opgraderede stoppesteder.

Analysens resultater har dannet grundlag for en samlet vurdering af de udvalgte linjeførings- og driftskoncepter - ud fra fordele og ulemper samt anlægs- og driftsøkonomi. Formålet med den udarbejdede rapport er at give parterne et grundlag for at anbefale en proces for de videre drøftelser og eventuelt for yderligere analyser.

#### *Strækningen Ny Ellebjerg-Hvidovre Hospital:*

Rapporten har undersøgt såvel metro, letbane og BRT på strækningen, og konkluderer at en metroforbindelse vil være den dyreste men også den der genererer flest nye passagerer, mens en BRT-løsning er den billigste men også den der genererer færrest nye passagerer. De udvalgte nøgletal for strækningen Ny Ellebjerg-Hvidovre Hospital kan se i tabel 2.1 i rapporten på side 11.

#### *Strækningen Ny Ellebjerg-Bispebjerg Hospital/Emdrup:*

På strækningen fra Ny Ellebjerg mod Bispebjerg Hospital/Emdrup er der alene vurderet på metro i tunnel, idet løsninger med letbane og BRT ved den indledende screening blev udelukket på grund af det meget snævre vejprofil på store dele af Fasanvejslinjen. Der er blevet undersøgt fire forskellige metrolinjeføringer, som følger den samme strækning under Fasanvejslinjen, men varierer i længden.

De fire alternativer er følgende:

- *Strækning 4A:* Ny Ellebjerg - Valby Station - ZOO (hjørnet af Sdr. Fasanvej/Roskildevej) - Fasanvej Station - Godthåbsvej (hjørnet Ndr. Fasanvej/Godthåbsvej): Længde 4,7 km, 4 stationer og en samlet rejsetid på 6 minutter inkl. stop
- *Strækning 4B:* Ny Ellebjerg - Valby Station - ZOO - Fasanvej Station - Godthåbsvej - v/ Borups Allé (hjørnet Ndr. Fasanvej/Borups Allé) - Nørrebro Station (på vestsiden): Længde 6,5 km, 6 stationer og en samlet rejsetid på 9 minutter inkl. stop
- *Strækning 4C:* Ny Ellebjerg - Valby Station - ZOO - Fasanvej Station - Godthåbsvej - Borups Allé - Nørrebro Station - Tagensbo (v/ Tagensvej) - Bispebjerg Hospital: Længde 8,2 km, 8 stationer og en samlet rejsetid på 11 minutter inkl. stop
- *Strækning 4D:* Ny Ellebjerg - Valby Station - ZOO - Fasanvej Station - Godthåbsvej - Borups Allé - Nørrebro Station - Tagensbo - Bispebjerg Hospital - Emdrup (station): Længde 9 km, 9 stationer og en samlet rejsetid på 12 minutter inkl. stop

Hovedresultaterne af analysen fremgår af nedenstående tabel (kort over de omtalte linjealternativer fremgår af side 34 og 35 i rapporten):

<b>Tabel 2.2</b>	<b>Påstigere pr. hverdagsdøgn på linjen</b>	<b>Merpåstigere pr. hverdagsdøgn i det samlede metrosystem</b>	<b>Antal stationer</b>	<b>Anlægsoverslag inklusiv 50% korrektionstillæg, mio. kr.</b>	<b>Driftsresultat netto årligt (inklusive kvalitetstillæg og nuværende dobbeltfaktormodel), mio. kr.</b>	<b>Restfinansiering inklusiv 50% korrektionstillæg, mio. kr.</b>
<b>Metro 4A, Ny Ellebjerg-Godthåbsvej</b>	28.300	19.200	4	10.400	-10	11.300
<b>Metro 4B, Ny Ellebjerg-Nørrebro</b>	42.100	28.300	6	15.300	-20	16.400
<b>Metro 4C, Ny Ellebjerg-Bispebjerg Hospital</b>	53.400	39.500	8	19.400	-10	20.700
<b>Metro 4D, Ny Ellebjerg-Emdrup</b>	58.400	44.500	9	20.100	-10	21.400

Det ses af tabellen, at der er en direkte sammenhæng mellem effekten på merpåstigere i metrosystemet og anlægsomkostningerne. Således genererer de længste linje - 4D - dobbelt så mange daglige merpåstigere som den korteste linje, 4A til Godthåbsvej, men den længste linje har også en tilsvarende fordobling af anlægsomkostningerne. For alle fire linjealternativer er der tale om et mindre negativt årligt driftsresultat. Det skal dog bemærkes, at driftsresultatet (forskellen mellem de indtægter linjen skaber for hele metrosystemet og driftsudgifterne) er tæt på at balancere samt at selvom det af tabellen fremgår, at linje 4D får 58.400 påstigere pr. hverdagsdøgn, så svarer det "kun" til 44.500 mer-påstigere, idet ca. 14.000 påstigere kommer fra øvrige metrosystem. Da det er antal merpåstigere i det samlede metrosystem, der benyttes til at beregne driftsomkostningerne (og dermed restfinansieringen), betyder det et dårligere driftsresultat end hvis beregningsgrundlaget var antal påstigere på selve linjen. Endvidere bygger driftsudgifterne også på skønnet for anlægsudgifterne, som er forhøjet med et korrektionstillæg på 50% (statens budgetteringsmetode for projekter på det aktuelle på analyse-stadie). Analysen har dog også påvist, at målrettet byplanlægning, reduceret bilejerskab samt højere parkeringsafgifter kan have betydelige positive effekter på økonomien i et anlæg af højklasset kollektiv trafikbetjening mellem f. eks. Ny Ellebjerg og Bispebjerg Hospital/Emdrup. Beregningerne indikerer således, at med de nævnte parametre, vil være muligt at opnå en positiv driftsøkonomi, sådan som det også var tilfældet i den foranalyse, som blev forelagt By- og Miljøudvalget den 19. november 2012, hvor der på en linje fra Ny Ellebjerg til Bispebjerg blev beregnet et driftsoverskud på ca. 35 mio. kr. om året.

Undersøgelserne er afsluttet parallelt med at Staten og Københavns Kommune har igangsat undersøgelser af metrobetjening af Lynetteholmen, den kommende ø nord for Refshaleøen. I disse undersøgelser indgår en række linjeføringsalternativer, herunder mulighed for samtidig at løse metroens kapacitetsudfordringer i "havnesnittet". Der pågår således samtidig et omfattende udredningsarbejde omkring andre muligheder for at udvide metronettet på længere sigt. Frederiksberg Kommune deltager i dette arbejde og har i den forbindelse ønsket mulighederne for, at en eventuel linje fra Lynetteholmen via nordøst amager til Islands Brygge og hovedbanegården kan forlænges til Frederiksberg (Forum).

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

Analysen viser, at der er et stort passagergrundlag og mulighed for at skabe højklasset kollektiv trafikbetjening af boliger og arbejdspladser i den nordvestlige del af København, den vestlige del af Frederiksberg og af det centrale Hvidovre og ikke mindst af Hvidovre og Bispebjerg Hospitaler. Analysen viser også at driftsudgifter og passagerindtægter for disse linjer evt med yderligere optimering kan forventes at kunne balancere, altså løbe rundt uden offentligt tilskud. Til gengæld vil indtægterne ikke kunne forventes at bidrage til at finansiere selve anlægget, sådan som det ellers har været tilfældet for de første metrolinjer.

Ikke desto mindre repræsenterer de undersøgte metrolinjer vigtige muligheder i den videre udbygning af metroen i fremtiden, som er sikret gennem placeringen af Ny Ellebjerg metrostation under jorden. Linjeføringerne repræsenterer således muligheder for at udbygge nettet og skabe endnu større dækning af hovedstaden med metro, hvilket skaber både nye rejsemuligheder og

forbedringer af det samlede nets robusthed. Linjen over Valby og Frederiksberg til Nørrebro og Nord Vest vil skabe attraktive forbindelse i "Fasanvejslinjen" på tværs af byen, hvor der i dag er store trængselsproblemer og metrobetjene områder, der i dag er dårligt kollektivt betjent samt muliggøre nye knudepunkter og skiftestationer ved Valby Station, Fasanvej, Nørrebro og Emdrup Station med forbindelse til hele det øvrige togsystem. Linjen over Frederiksberg vil endvidere kunne understøtte byudviklingen omkring Frederiksberg Hospital. Endelig er det som nævnt er det et særligt perspektiv ved de undersøgte metrolinjer, at der opnås en markant forbedring af tilgængeligheden for de to nye supersygehuse i Hvidovre og på Bispebjerg fra deres respektive dækningsområder. Dermed kan metrolinjerne ikke alene bidrage til den fortsatte udbygning af højklasset kollektiv trafik i områder af København, Frederiksberg og Hvidovre, der i dag ikke er betjent med metro eller S-tog, men også til at borgere, der ikke har bil, nemt og bekvemt kan komme til de to sygehuse.

Mens de første metrolinjer M1-M4 kunne oppebære et betydeligt driftsoverskud og dermed "brugerfinansiere" ikke bare driften, men også en stor del af anlægget, viser analyserne at det ikke kan forventes for nye linjer. Det skyldes som nævnt bl.a. at nogle af brugerne vil komme fra de andre metrolinjer i takt med at nettet udbygges, fordi de opnår en kortere og hurtigere rejse, uden dog at komme fra et andet transportmiddel. Med de udsigter til endnu mere trængsel og behovet for omstilling til bæredygtige transportformer fremtidens hovedstadsregion får brug for, kalder det på nye finansieringsmodeller for fremtidens metroudbygning, hvilket givetvis også vil blive aktuelt i forbindelse med andre muligheder for at udvide metronettet.

På den baggrund anbefaler forvaltningen, at udvalget tager resultatet af analysen til efterretning, samt at forvaltningen går i dialog med de øvrige parter og staten med henblik et samlet oplæg til fremtidige metrolinjer i hovedstadsområdet, herunder mulighederne for anlæg af mere metro efter Ny Ellebjerg i forlængelse af de igangværende undersøgelser af metrobetjening af Lynetteholmen m.v. Forvaltningen forventer at kunne orientere udvalget om disse drøftelser i løbet af 2020. Endvidere vil de foreslåede stationsplaceringer indgå i den kommende kommuneplan.

## **Økonomi**

Ingen på nuværende tidspunkt.

## **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen  
PSR

## **Bilag**

Slutrapport - Forlængelse fra Ny Ellebjerg, april 2019

# Punkt 209: Årsrapport 2018 for Metroselskabet I/S

08.00.00-G01-1-18

## Resume

Metroselskabets ejere har på Interessentskabsmødet den 1. april 2019 godkendt Årsrapport 2018 for Metroselskabet I/S, der hermed fremlægges til udvalgets orientering.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog Årsrapport 2018 for Metroselskabet I/S til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at Årsrapport 2018 for Metroselskabet I/S tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Metroselskabets bestyrelse godkendte på sit møde den 28. februar 2019 Metroselskabets årsrapport for 2018. Ejerkredsen har på den efterfølgende generalforsamling (Interessentskabsmødet den 1. april 2019) endelig godkendt årsrapporten, som er vedhæftet som elektronisk bilag.

Årsrapportens hovedpunkter er følgende:

- I året 2018 rejste ca. 65 mio. passagerer med metroen, hvilket er ny rekord i forhold til 2017, hvor over 63 mio. passagerer rejste med metroen.
- Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen indførte med virkning fra 2018 en ny bekendtgørelse om deling af billetindtægterne i hovedstadsområdet, hvilket betød, at taksten i metroen er faldet fra 13,65 kr. pr. passager i 2017 til 13,22 kr. pr. passager i 2018.
- På trods af faldet i taksten pr. passager er resultatet for 2018 før af- og nedskrivninger 292 mio. kr., hvilket kun er 28 mio. kr. lavere end 2017 - men 84 mio. kr. bedre end forventet for 2018. At årets resultat trods alt er større end forventet skyldes i høj grad det øgede passagerantal.
- For tredje år i træk er driftsstabiliteten i gennemsnit 99,2%, hvilket er højere end måltallet på 98%.
- Det høje passagerantal betyder også, at det er nødvendigt at foretage forbedringer i kapaciteten for at bevare det nuværende serviceniveau og den høje driftsstabilitet. Derfor er der i 2018 igangsat et arbejde med at identificere nye veje til øget kapacitet.
- 2018 har været et år, hvor der har været stor fokus på åbningen af Cityringen. Ved årsskiftet var det selskabets vurdering, at Cityringen ville åbne til sommer som planlagt, selvom produktionen på en række områder var efter tidsplanen. Selskabet følger derfor nøje fremdriften for at sikre, at efterslæbet indhentes ved et fortsat højt bemandingsniveau.
- Afgreningen til Nordhavn forløber planmæssigt, og forventes at åbne i 2020.
- På Sydhavnsmetroen er anlægsarbejdet opstartet i 2018, og den planlagte åbning er i 2024.

*By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering:*

By-, Kultur- og Miljøområdet har ingen bemærkninger til årsrapporten, og kan anbefale at den tages til efterretning. Forvaltningen har endvidere noteret sig, at revisionen ikke har givet anledning til nogen bemærkninger fra revisorernes side, hverken til årsregnskabet eller til ledelsesberetningen.

## Økonomi

Ingen.

## Borgmesterpåtegning

Ingen.

## Behandling

By- og Miljøudvalget  
PSR

## Bilag

Årsrapport 2018 for Metroselskabet

# Punkt 210: Skolen på Grundtvigsvej - Fremtidig status for fleksarealet på Henrik Steffens Vej og øvrige trafikale forhold

05.13.00-G01-11-18

## Resume

Efter den seneste orientering om status for åbning af parkeringskælderen og status på kiss and ride, der blev givet på udvalgsrådet den 29. april, har forældrefølgegruppen, udtrykt yderligere bekymring for de trafikale forhold ved skolen. Dette har medført, at forvaltningen har udskudt åbningen af parkeringskælderen. I denne sag skal der tages stilling til fleksarealets fremtidige status, idet denne vil være afgørende for, hvordan fleksarealet skal afskærmes mod de omgivende veje. I sagen berøres endvidere en række øvrige trafikale forhold, som forældregruppen har udtrykt bekymring omkring.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget godkendte, at parkeringskælderen åbnes fredag den 24. maj og anmodede om en besigtigelse sammen med Undervisningsudvalget inden stillingtagen til indstillingspunkterne 1-3.

## Indstilling

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

1. beslutter, hvorvidt fleksarealet skal a: bibeholdes som fleksareal eller b: overgå til færdselsareal eller c: nedlægges som vejareal, tillægges skolens matrikel og alene anvendes til legeareal,
2. såfremt det besluttes at nedlægge vejarealet, at det overfor Kommunalbestyrelsen anbefales, at der iværksættes proces for nedlæggelse af vejarealet som offentlig vej og at arealet tillægges skolens matrikel,
3. beslutter, hvorvidt der etableres et egentligt fortov langs Grundtvigsvej, ind mod skolen, samt en modstrømscykelbane på vejstykket foran skolen, finansieret af trafikikkerhedspuljen 2019
4. godkender at parkeringskælderen åbnes fredag den 24. maj.

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

## Sagsfremstilling

Udvalget behandlede den 29. april en sag om færdselsarealerne omkring skolen samt åbning af parkeringskælderen under skolen. Forældrefølgegruppen har efterfølgende, med afsæt i en udtalelse fra politiet, udtrykt bekymring for, at de trafikale forhold ved skolen fortsat ikke er optimale. Bekymringen fra politiet går særligt på, at fleksarealet på Henrik Steffens Vej ikke er tilstrækkeligt afskærmet i forhold til trafikken, og er særligt knyttet til aktiviteter som boldspil, hvor der er en risiko for at bolde ryger ud på vejen og børn løber ud foran biler.

På den baggrund, og for at fjerne enhver usikkerhed om det forsvarlige i at åbne parkeringskælderen, er det i dialog mellem By-, Kultur- og Miljøområdet og Børne og Ungeområdet besluttet at udsætte åbningen af p-kælderen indtil yderligere dialog med politiet og forældregruppen er afsluttet. Denne dialog har givet anledning til at forvaltningen på ny bringer forholdene op til udvalgets behandling.

### *Fleksarealet på Henrik Steffens Vej*

Et fleksareal er i vejlovens forstand ikke et egentligt udtryk for en vejs status, idet arealet fortsat har status som et offentligt vejareal. Begrebet flexareal betyder alene, at vejarealet over tid har forskellige, fleksible, anvendelser. Der gælder således ikke regler for, hvordan et fleksareal indrettes og afskærmes.

Fleksarealet på Henrik Steffens Vej blev primært afskærmet for at hindre bilkørsel gennem området, hvilket er sket med faste og automatiske pullerter, der tidsstyret lukker for bilkørsel i skolens åbningstid fra 7.00 til 17.00. Derimod er der ikke sket en særlig afskærmning fra området ud mod de omgivende vejarealer, for at forhindre at børn kan bevæge sig ud. Politiet har udtrykt bekymring for arealets udformning henset til særligt boldspil, hvor det ikke er tilstrækkeligt sikret, at bolde kan ryge ud over fleksarealet, med risiko for at børn impulsivt løber efter denne, og ud foran biler. Herudover udtrykker politiet bekymring for cykling gennem fleksarealet, der kan udsætte børnene for risiko, og at den etablerede ”cykelsti”, der skal søge at afværge dette, ikke opfylder vejreglerne for cykelstier.

Politiet har i sin udtalelse ikke udtalt eksplicit bekymring om p-kælderen, herunder tilkørselsforholdene til denne. På denne baggrund har politiets udtalelse ikke oprindeligt givet anledning til overvejelse om yderligere udsættelse af åbningen af p-kælderen. Politiet har således også i mail af 13. maj givet samtykke til at åbne p-kælderen ved skolen for almindelig færdsel.

Forvaltningen er i øvrigt enig i, at den etablerede ”cykelsti” i randen af fleksarealet ikke lever op til vejreglernes anbefalede mindstebredde. Løsningen har dog ikke været tænkt som en regulær cykelsti, men derimod et tiltag for at mindske gennemkørslen af fleksarealet ved udnyttelse af de givne, snævre forhold. Det skal i øvrigt bemærkes, at vejreglerne overvejende indeholder råd og vejledning og ikke bindende bestemmelser.

### *Løsningsmuligheder for fleksarealet*

Det er forvaltningens vurdering, at den rejste problemstilling omkring fleksarealet og de mulige løsninger heraf hænger snævert sammen med arealets anvendelse som fleksareal og forståelse af, hvad dette indebærer. Det bør således helt

grundlæggende drøftes og besluttes, om arealet forsat skal anvendes som fleksareal, eller om anvendelsen skal ændres. Nedenfor skitseres forskellige muligheder.

#### *a: Fleksareal opretholdes*

Arealet kan fastholdes som bilfrit område i skolens åbningstid, så det udgør et supplerende udeareal for skolen, dog således, at boldspil og andre aktiviteter, der indebærer risiko for impulsivt at løbe ud på vejareal, henvises til skolens indre skolegård. Skolen vil ligeledes kunne regulere, at arealet fortrinsvis anvendes af skolens ældre elever, såfremt det sker uden opsyn. Med opsyn og som en del af undervisningen vil arealet også kunne anvendes af de yngre elever.

Ønskes arealet mere intensivt anvendt til leg og aktivitet, er der behov for en mere markant afskærmning, der forhindrer eleverne i utilsigtet at komme ud på vejareal samt hindrer cykling gennem arealet. En mulig løsning er, at der supplerende til de automatiske pullerter etableres hegn og låger på fleksarealets endestykker mod Grundtvigsvej og Henrik Steffens Vej. Dette vil vanskeliggøre, at der impulsivt løbes ud på de færdselsarealer, hvor der kan køre biler, samt hindre cykling gennem fleksarealet. Det vil dog stadig være muligt at komme ud på fortovet på Henrik Steffens Vej på den vestlige side af fleksarealet.

En sådan afskærmning skal dog samtidig være så fleksibel, at den let kan fjernes henholdsvis opsættes, så områdets karakter som fleksareal opretholdes, og der gives plads til at beredskabet kan komme ind og ud af skolegården, samt at der kan afhentes skrald. Løsningen kan være af manuel karakter, hvor skolens personale sørger for opsætning og nedtagning, eller mere automatisk, styret af et ur. Men vigtigt er, at afskærmningen umiddelbart kan sikre, at eleverne ikke impulsivt kan løbe ud, og samtidig hindrer u hensigtsmæssig cykling gennem fleksarealet inden for tidsrummet kl. 7 - 17. Forældregruppen har ved mail dateret 14. maj tilkendegivet, at de ikke kan anbefale en lågeløsning, idet en konkret udformning dog ikke har været drøftet med gruppen.

#### *b: Fleksarealet udgår og arealet får status som almindeligt færdselsareal*

En anden løsning kunne være, at arealet overgår til at være almindeligt færdselsareal og ikke længere skal anvendes til leg og aktivitet. Man kan i den forbindelse vælge at bibeholde den nuværende afspærring af arealet med steler og automatiske pullerter, og fortsat holde det lukket i tidsrummet kl. 7 - 17 og således anvende det som bilfrit ankomstareal for cyklende til og fra skolen. Skolen vil fortsat kunne anvende det bilfri ankomstområde til undervisningsaktiviteter eller legeaktiviteter, inden for de rammer, som skolen anser for hensigtsmæssige.

#### *c: Nedlæggelse af en del af den offentlige vej Henrik Steffens Vej*

Hvis arealet nedlægges som vejareal kan det tillægges skolens matrikel, og efterfølgende indrettes til det formål, skolen måtte ønske. Dog skal det fortsat iagttages, at arealet skal afskærmes under hensyntagen til de omgivende veje, samt at det skal sikres, at der fortsat er mulighed for at beredskabet kan komme ind i den indre skolegård, idet adgangen ind til denne indgår som brandvej. Det kan betyde, at fleksarealet ved en sådan løsning må mindskes. Derudover bør der iagttages hensyn til de naboer, der bor lige ud til området. Det skal ligeledes sikres, at afhentning af affald og brand/redning fortsat kan ske til ejendommene

En formel nedlæggelse af den del af vejareal, der udgør fleksarealet, skal ske i henhold til "Lov om offentlige vej", §124 (vedlagt som bilag), når Kommunalbestyrelsen efter vejlovens §15 har truffet beslutning herom. I henhold til lovens §124, stk. 6 gælder, at "Kommunalbestyrelsens planlagte beslutninger efter stk. 1 og 5 skal offentliggøres. Ejere af ejendomme, der forventes at blive berørt af beslutningen, skal samtidig høres herom".

Nedlæggelsen af vejareal vil kun være delvis, idet det eksisterende fortovsareal ud for ejendommene Henrik Steffens Vej 7-9 bibeholdes som offentligt fortov.

Ved overførslen af arealet til skolens matrikel, vil al fremtidig drift og vedligeholdelse overgå til skolen.

Forældregruppen har ved mail den 13. maj tilkendegivet, vedhæftet som bilag, at de finder denne løsning bedst, da den giver en klar afklaring af den trafikale situation omkring fleksarealet.

#### *Øvrige trafikale forhold*

Forældregruppen har udtrykt bekymring omkring en række andre trafikale forhold, der ikke vedrører fleksarealet:

Udformningen af Grundtvigsvej mellem skolen og KU, vareindlevering til skolen og kiss and ride.

Grundtvigsvej ud for skolen var oprindeligt tænkt som et shared space, men undervejs i processen, blev dette fravalgt.

Senere er der således etableret et egentligt fortov ind mod KU, så fodgængere her kan færdes trygt og sikkert. Modsat er der, som en del af forarealet ind mod skolens hoveindgang, et fortovs-lignende areal anlagt i niveau med kørebanen. Her har forældregruppen ønsket, at der også blev etableret et egentligt fortov med kantstensopspring, så kørsel på fortovet og parkering/standsning undgås. Forslaget blev medtaget ved disponeringen af trafikikkerhedspuljen for 2019, på udvalgets møde den 25. marts, men ikke prioriteret. Det er fortsat forvaltningens vurdering, at en løsning med et egentlig fortov med kantstensopspring bedre vil kunne løse de udfordringer, der er med ulovlig standsning og parkering. Samtidig er der mulighed for ved anlæg af en sådan at gøre fodgængerarealet lidt mindre, hvilket vil kunne give en bredere kørebane til cykling i begge retninger. I denne løsning kan der således opmærkes en modstrøms cykelbane. Denne løsning har politiet ligeledes anbefalet. Udgifterne er anslået til ca. 200.000 kr., og kan i givet fald finansieres fra trafikikkerhedspuljen, hvor der specifikt er disponeret 500.000 kr. til skoler og institutioner.

Forældregruppen har udtrykt ønske om en ændring af tidsbegrænsningen på kiss and ride området, som det for eksempel kendes ved Skolen på Bülowvej. I dag er skiltningen en 15 minutters tidsbegrænsning i tidsrummet kl. 7.30 - 8.30. Tidsbegrænsningen ønskes udvidet til kl. 7.00 - 16.00. En udvidelse er i praksis mulig, men vil yderligere begrænse beboernes adgang til parkeringspladserne.

Såfremt udvalget beslutter yderligere tiltag i forhold til særligt fleksarealet, jævnfør ovenfor, eller at gennemføre supplerende analyser, kan skolen for en sikkerheds skyld afstå fra leg og boldspil uden opsyn på fleksarealet, indtil

sådanne tiltag er gennemført. Arealet vil fortsat være egnet til undervisningsformål, ligesom skolen kan anvende det bilfri areal til alle formål der måtte ønskes og anses for hensigtsmæssige inden for rammerne af den nuværende afskærmning med pullerter.

#### *Parkeringskælder*

Fastsættelsen af datoen for åbningen af parkeringskælderen er udskudt til efter behandlingen af denne sag. Politiet har i mail af 13. maj 2019 givet samtykke til en åbning af parkeringskælderen baseret på en besigtigelse af de nuværende forhold. Formelt set kan parkeringskælderen således tages i brug nu.

Forvaltningen kan umiddelbart foreslå at parkeringskælderen åbnes fredag den 24. maj.

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

Det er By-, Kultur- og Miljørådets vurdering, at der er behov for en afklaring af fleksarealets fremtidige status, så der på baggrund heraf kan træffes beslutning om indretningen og afskærmningen af arealet i overensstemmelse med de aktiviteter, der skal være på arealet i forhold til omgivelserne, herunder sikkerheden ud mod Grundtvigsvej og Henrik Steffens Vej.

Det vurderes tillige, at etableringen af et egentligt fortov langs Grundtvigsvej, som beskrevet, vil bidrage til at mindske udfordringerne med ulovlig standsning og parkering her, idet skiltningen alene har vist sig ikke at være tilstrækkelig.

### **Økonomi**

Etablering af egentligt fortov med kanststensopspring på Grundtvigsvej ud for skolen samt opmærkning af en modstrøms cykelbane er anslået til ca. 200.000 kr. Dette kan i givet fald finansieres fra trafiksikkerhedspuljen, hvor der specifikt er disponeret 500.000 kr. til skoler og institutioner.

Udgifter til og finansieringen af en løsning for fleksarealet på Henrik Steffens Vej afhænger af fremtidig status for arealet, som de løsningsmuligheder det medfører. Efter en beslutning om arealets fremtid vil forvaltningen følge op med yderligere belysning heraf.

### **Borgmesterpåtegning**

Ingen.

### **Behandling**

By- og Miljøudvalget, Undervisningsudvalget

### **Bilag**

Nedlæggelse af offentlige veje

Skolen på Grundtvigsvej - fleksareal

Tilbage melding fra forældregruppen 13. maj

# Punkt 211: Åbning af Metro Cityring og Nyt Bynet

13.05.16-A00-1-19

## Resume

Metroselskabet har udsat fastlæggelsen og dermed udmeldelsen af åbningsdatoen for Cityringen. Det giver nogle udfordringer i forbindelse med busplanlægningen, hvilket By- og Miljøudvalget orienteres om med denne sag.

## Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orienteringen om åbningen af Cityringen til efterretning.

## Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om åbningen af Cityringen tages til efterretning.

## Sagsfremstilling

Metroselskabet har udsat fastlæggelsen af åbningsdatoen for Cityringen. Det kan fortsat være i sommeren 2019, men den endelig melding kommer først i slutningen af juni. Det giver nogle udfordringer i forhold til planlægningen af busdriften, kommunikationen af Nyt Bynet og ift. hvilke meldinger Movia kan give til operatørerne af buslinjerne.

Grundet blandt andet indøvning af chauffører i nye linjer, tilpasning af busantal og ændringer af indretningen i busserne skal operatørerne have besked om åbningen af Nyt Bynet senest 3 måneder inden åbningen.

### *Tidlig åbning af Cityringen:*

Hvis Metroselskabet i juni melder ud, at Cityringen fortsat åbner til sommer, er det for sent til, at Movia kan melde det til operatørerne. Det betyder, at der kan opstå en periode, hvor Cityringen og det nuværende busnet kører samtidig. Det vil give en ufinansieret overkapacitet i den kollektive trafik, hvilket vil betyde en ekstra udgift til kommunerne. For Frederiksberg Kommune vil det dreje sig om en udgift på omkring 800.000 kr. per måned i 1½ til 2 måneder.

### *Forsinket åbning af Cityringen:*

Hvis Metroselskabet i juni melder en åbningsdato ud tre måneder inden de åbner, for eksempel at de åbner i midten af september, kan Movia rettidigt nå, at melde åbningsdatoen for Nyt Bynet til operatørerne. Dette kan lade sig gøre såfremt åbningen af Nyt Bynet sker inden 29. september 2019. For at skabe en fleksibilitet har Movia indgået tillægsaftaler med operatørerne, så det er muligt at ændre i driften uden ekstra compensation, hvis dette sker med tre måneders varsel. Disse tillægskontrakter er aftalt med en åbning af Nyt Bynet i perioden fra 4. august til 29. september 2019. Åbner Nyt Bynet efter 29. september skal disse tillægsaftaler genforhandles. Movia åbner disse forhandlinger i juni måned.

### *Åbning efter igangsættelse af nye kontrakter:*

Hvis Metroselskabet i juni melder, at Cityringen bliver forsinket så den åbner senere end 8. december 2019, opstår der en ny situation. De nye kontrakter med elbusser starter den 8. december 2019. Hvis det fortsat er det nuværende busnet, der kører på dette tidspunkt skal det planlægges, hvordan dette skal håndteres. Movia indleder forhandlinger med kommuner og operatører efter sommerferien, hvis denne situation opstår.

### *Busberedskab:*

Movia har gennemført et udbud for kommunerne om et busberedskab i tilfælde af, at der er opstartsproblemer med Cityringen. Dette tages i brug, hvis Metroselskabet melder en åbningsdato, som de så ikke kan overholde, eller at Cityringen kører med opstartsproblemer. Udvalget godkendte udbudet af beredskabet den 29. oktober 2018.

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

Åbningen af Cityringen samtidig med, at det nuværende busnet er i drift vil betyde, at brugerne har en periode til at vænne sig til den nye metro samtidig med, at de har et kendt busnet. Til gengæld vil det betyde, at der for eksempel fortsat vil være en meget høj kapacitet af busdrift fra Frederiksberg mod Indre By, hvor mange nok vil vælge at benytte Cityringen.

## Økonomi

Den ekstra udgift der kan komme i forbindelse med en drift med overkapacitet vil indgå i Movias regnskab for 2019 og dermed i efterreguleringen i 2021. Hvilket betyder, at Frederiksberg Kommune skal betale udgiften med budgettet i 2021.

## Borgmesterpåtegning

Ingen.

## **Behandling**

By- og Miljøudvalget  
JB/ML/SCS