

REFERAT By- og Miljøudvalget 2018-21 d. 06-05-2019

Mødedato Mandag d. 06. maj 2019 kl. 21:45

Mødested Udvalgsværelse 1

Indholdsfortegnelse

Meddelelser.....	3
Orientering om 'Trafik- og Mobilitetsplan for hovedstadsregionen'.....	4
Orientering om indsamling af malerbøtter sammen med farligt affald via rød boks.....	7
Forslag til beslutning fra rådmand Mette Bram om at omlægge indkøb af engangsservice til plastfri	9
Frederiksberg Allé: videre arbejde med helhedsplan efter dialog med Slots- og Kulturstyrelsen.....	14
Scenarier for indretning af Platanvej.....	18
Renholdelseskampagne med fokus på cigaretskod og tyggegummi.....	23
Signalanlæg ved Aksel Møllers Have og Godthåbsvej.....	24
Endelig vedtagelse - Bevarende lokalplan 193 for Fuglebakkebebyggelsen.....	26
Hillerødgade 33-35, Nedrivning af kontor- og produktionsbygninger.....	30
Svanemosegårdsvej 6A - 13 altaner.....	32
Rahbeks Allé 26, 3. tv., Etablering af en ny bolig.....	35
Rolighedsvej 15-17. Etablering af to nye familieboliger.....	38
PHS Værnedamsvej - Opfølgning på borgermøde.....	40
Rahbeks Allé og Pile Allé 45-51 Forslag til etablering af ny vejprofil med parkering og træplantning	42
Mulighed for opsætning af count down moduler.....	47
Opfølgning på fælles studietur for Kultur- og Fritidsudvalget og By- og Miljøudvalget.....	50
Delebiler på Frederiksberg.....	51
Etablering af parkeringsplads i henhold til regler om parkeringsfonden i forbindelse med fortovsren	54
Sigtepunkter i effektiviseringsarbejdet til budget 2020.....	58

Punkt 164: Meddelelser

00.22.04-P35-8-18

Sagsfremstilling

a. Besigtigelse

Besigtigelse af Maglekildevej 10-12 – Klage over afgørelse om ikke at fælde træ - foreslås berammet mandag den 20. maj 2019 kl. 8.45.

Sagen behandles på udvalgs mødet den 20. maj 2019.

b. Besigtigelse

Besigtigelse af Dalgas Boulevard 30 – Lovliggørelse af en dobbelt-garage - foreslås berammet mandag den 3. juni 2019 kl. 8.15.

Sagen behandles på udvalgs mødet den 3. juni

c. Parkeringsområde Roskildevej 27B – overfor ZOO

Slots- & Kulturstyrelsen og ZOO har indgået en lejeaftale på 6 måneder med købsoption af matrikel nummer 1bs, og erstatter Frederiksberg Kommunes hidtidige lejeaftale, hvorfor arealet udgår af parkeringszonen, og er at betragte som privatareal per. 1. maj 2019.

Parkeringsordningen varetages i fremtiden af Q-Park, og betalingsparkering på 20 kr. per time for alle parkanter. Områdets drift og vedligeholdelse er derfor heller ikke længere Frederiksberg Kommune.

d. Bas Under Buen 2019

By- og Miljøområdet har endnu engang modtaget en ansøgning fra Bas Under Buen, som i år ønsker at afholde deres musikarrangement under Bispeengbuen den 13. juli fra kl. 9-23. Arrangørerne ansøger ligesom tidligere år om dispensation til at spille musik til kl. 23. Arrangementet har været afholdt ni år i træk med støtte af Frederiksberg Kommune. Der forventes i år 6-10.000 deltagere.

Forvaltningen giver tilladelse til arrangementet og agter også at give tilladelse til udvidet spilletid på samme måde som tidligere år.

e. Mulige datoer for besøg på ARC

Magistraten vedtog, at besøget skal finde sted i september efter budgetkonferencen, det vil sige medio september.

f. Påbud af graffiti

Den 29. april 2019 behandlede udvalget en orienteringssag omkring graffiti. Udvalget tog orienteringen til efterretning og bad forvaltningen om at arbejde videre med påbud i forhold til ejere af kabelskabe, som ikke har fået fastsat vilkår om graffiti afrensning – hvilket særligt gælder for de skabe, som Ørsted har fået overdraget fra Frederiksberg Forsyning. Forvaltningen har derfor for de første 30 skabe afsendt påbud om afrensning til Ørsted, idet forvaltningen havde en formodning om, at dette påbud ville blive påklaget til Vejdirektoratet. Ørsted har imidlertid oplyst, at de vil igangsætte en afrensning, og at bestilling herom er givet til deres graffiti entreprenør.

På den baggrund forventer forvaltningen, at Ørsted også vil acceptere kommende anmodninger om afrensning.

Forvaltningen vil derfor i de næste par måneder gennemgå i første omgang trafikvejen med henblik på at indrapportere skabe til Ørsted med henblik på graffiti afrensning.

Der forventes udsendt en pressemeddelelse ultimo uge 19 om den skærpede praksis.

Punkt 165: Orientering om 'Trafik- og Mobilitetsplan for hovedstadsregionen'

05.00.00-P00-2-19

Resume

Region Hovedstaden har som et ReVUS-fyrtårnsprojekt udarbejdet en 'Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen'. Frederiksberg Kommune har deltaget som en af 20 kommuner, der har indgået i en partnergruppe, der har fulgt processen, siden arbejdet startede i 2017. 'Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen' definerer på baggrund af en række baggrundsanalyser, udfordringer samt 5 strategiske udviklingsområder og 13 indsatser. 'Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen' behandles sideløbende i Region Hovedstaden og i K29, KKR (Klima- og infrastrukturudvalget) og KKU.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog orientering om "Trafik- og Mobilitetsplan for hovedstadsregionen" til efterretning.

Indstilling

By-, Kultur-, og Miljøområdet indstiller, at orientering om 'Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen' tages til efterretning.

Sagsfremstilling

Region Hovedstaden har som et ReVUS-fyrtårnsprojekt udarbejdet en 'Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen'. Frederiksberg Kommune har siden arbejdsstart i 2017 deltaget som en af 20 kommuner, der har indgået i en partnergruppe, der har fået præsenteret delresultater og haft mulighed for at give input til arbejdet med planen. Derudover har KKR-Hovedstaden deltaget, der har været tilknyttet en ekspertgruppe og baggrundsanalyser er udført af rådgivere.

Planens indhold

Regionsrådet behandlede d. 9. april 2019 udkast til 'Trafik- og mobilitetsplanen for hovedstadsregionen' og besluttede "1. at tiltræde, at de fem strategiske udviklingsområder og tilhørende katalog med forslag til 13 indsatser, som beskrevet i den regionale Trafik- og mobilitetsplan, udgør den overordnede ramme for videreudvikling af mobiliteten i hovedstadsområdet og 2. at godkende, at administrationen arbejder videre med at forberede beslutningsgrundlag til de fem strategiske udviklingsområder og 13 indsatser, som hver især vil blive forelagt til politisk godkendelse".

Der blev afgivet flere protokolbemærkninger, og et enigt regionsråd afgav protokolbemærkningen: "Ved godkendelse af sagen binder partierne sig hverken mere eller mindre til listen med de 10 VIP infrastrukturprojekter (som er nævnt på s. 6 i planen) end hidtil."

I sagsfremstillingen til regionsrådsmødet d. 9. april 2019 er indholdet i udkast til 'Trafik- og mobilitetsplanen for hovedstadsregionen' opsummeret til:

- en opsummering af konklusionerne af de gennemførte analyser
- et regionalt trafik- og mobilitetsnet med de centrale vej-, sti- og banestrækninger og forbindelser til naboregionerne samt
- fem strategiske udviklingsområder til at imødegå den stigende trængsel
- et katalog med forslag til 13 indsatser, der kan bringes i spil i det videre arbejde med mobiliteten i hovedstadsregionen. Hver indsats understøtter et eller flere af de strategiske udviklingsområder

I 'Trafik- og mobilitetsplanen for hovedstadsregionen' udpeges et regionalt trafik- og mobilitetsnet, der omfatter både de centrale vej-, cykel-, og banestrækninger samt de vigtigste forbindelser til naboregionerne. Der er i trafik- og mobilitetsnettet fokus på en effektiv og sammenhængende transport, den enkelte pendlers rejsebehov, et samlet transportsystem på tværs af transportformerne og muligheder for problemfrie skift mellem de enkelte transportmidler. I Trafik- og mobilitetsnettet er der behov for regionalt fokus på at forbedre sammenhængen i nettet, give gode alternative rejsemuligheder til bilen og udbedre de væsentligste flaskehalse.

'Trafik- og mobilitetsplan for hovedstadsregionen' definerer fem strategiske udviklingsområder:

- Fremtidens kollektive transport som førstevalg for flere
- Flere cykelpendlere
- Knudepunkter, der skaber sammenhæng
- Trafikinformation og mobilitetsservice med brugeren i centrum
- Attraktiv deletransport

I planen foreslås en række indsatser, som går på tværs af de strategiske udviklingsområder. I sagsfremstillingen til Regionsrådets behandling af udkast til 'Trafik- og mobilitetsplanen for hovedstadsområder' er de foreslåede indsatser opsummeret ved følgende 13 punkter:

1. *Styrket kollektivt hovednet - tilbyde høj frekvens og god fremkommelighed på tværs gennem styrkelse af knudepunkter, servicemål mv.*
2. *Tværgående samarbejde om udvikling af den kollektive transport - etablere samarbejde om at opnå fælles strategisk retning og struktureret strategiproces i DOT-regi*
3. *Mobility as a Service (MaaS) - understøtte samarbejde om at sikre sammenkædning af forskellige transportformer på rejsen via abonnement*
4. *Kørselsafgifter - analysere muligheder for at anvende kørselsafgift til påvirkning af adfærd*
5. *Trafikprognoser og trafikinformation - etablere "vejrudsigten" for trafikken på en app gennem fokus på organisering og fælles set-up blandt aktørerne*
6. *Intelligent signalstyring og trafikledelse - etablere samarbejde om samordning af trafiksignaler og trafikledelse på tværs af kommunegrænser*
7. *Dialogværktøj til udvikling af knudepunkter - udvikle redskaber og principper til fælles screening og rangering af knudepunkter*
8. *Udvikling af transportorienteret byudviklingsmetoder - afdække partnerskabs-, forretnings- og finansieringsmodeller til udvikling af knudepunkter*
9. *Nemme skift og attraktive first/last-mile løsninger - etablere samarbejde om en fælles strategi for til- og frabringstrafik med bl.a. afsæt i Movias forretningsstrategi*
10. *Kombinationsrejser med cykel - etablere samarbejde på tværs af aktører til fremme af cyklen i kombination med kollektiv transport*
11. *Udbygning af Supercykelstinet - undersøge muligheder for fælles finansiering af nye ruter og revurdering af designet*
12. *Udbygning af dele- og samkørselstjenester uden for de store byer - undersøge muligheder for fremme af delemobilitet og opkoblingen til det kollektive trafiktilbud bl.a. gennem pilotforsøg og udbredelse af viden*
13. *Samkørselsknudepunkter for multimodale rejser - udvikle datagrundlag til en samlet plan for styrkelse af eksisterende og etablering af nye knudepunkter med let skift mellem forskellige transportmidler*

Politisk behandling og opfølgning

'Trafik- og mobilitetsplanen for hovedstadsregionen' behandles i perioden fra februar 2019 til maj 2019 i hhv. Regionen, K29, KKR og KGU. De 20 samarbejdskommuner har mulighed for at behandle 'Trafik- og mobilitetsplanen for hovedstadsregionen'.

I sagsfremstillingen til regionsrådet beskrives udkast til 'Trafik- og Mobilitetsplan for hovedstadsregionen' som et afsæt for strategiretningen for en effektiv og bæredygtig mobilitet i den kommende regionale udviklingsstrategi (RUS). De fem strategiske udviklingsområder og forslag til 13 indsatser er et katalog, der beskrives som et grundlag for kommende års arbejde med mobilitet i hovedstadsregionen.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Forvaltningen vurderer, at der i arbejdet med 'Trafik- og mobilitetsplanen for hovedstadsregionen' er udarbejdet mange relevante analyser og indsatser som er interessante og væsentlige for arbejdet med den samlede mobilitet i hovedstadsregionen, samt at det vil være relevant at følge disse og overveje deltagelse i eventuelt opfølgende arbejde med de foreslåede indsatser, hvis Region Hovedstaden igangsætter disse.

Forvaltningen vurderer, at valget af fokus på pendlerrejser er interessant og relevant, men at det for Frederiksberg også kan være relevant at overveje, om valget af transportmiddel til fritidsrejser har betydning for valget af transportmiddel på pendlerrejser.

Forvaltningen anbefaler, at Frederiksberg deltager i afklaringsarbejde om videreudvikling af de foreslåede indsatser, med henblik på senere afklaring og politisk drøftelse af, om Frederiksberg ønsker at deltage i evt. opfølgende projekter.

Økonomi

Ingen

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
ML/SLJ

Bilag

Trafik- og mobilitetsplan_RegionH_Samlet_april2019.pdf

Punkt 166: Orientering om indsamling af malerbøtter sammen med farligt affald via rød boks

07.13.04-G01-1-19

Resume

På baggrund af en henvendelse med ønske om etablering af indsamlingsordning for større emner farligt affald fra villaer, har forvaltningen lavet en screening af mulige scenarier. Scenarierne bør undersøges nærmere under indsatsen for farligt affald i forlængelsesperioden for den eksisterende affalds- og ressourceplan med henblik på nærmere kvalificering af behov, effekt og økonomi samt fordele og ulemper ved de enkelte løsninger.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet der ønskedes en uddybet beskrivelse af løsningsmulighed 1.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at orientering om indsamling af malerbøtter sammen med farligt affald via rød boks tages til efterretning.

Sagsfremstilling

På baggrund af en henvendelse med ønske om etablering af indsamlingsordning for større emner/mængder farligt affald fra villaer, fx malerbøtter, har forvaltningen lavet en screening af mulige scenarier.

I dag hentes farligt affald fra villaer via en miljøboks, også kaldet Rød Boks. Ordningen blev indført i foråret 2016 og var tænkt som et supplement til genbrugsstationen, hvor borgerne til enhver tid kan komme af med farligt affald. Formålet med indførelsen af miljøboksen var at sikre, at der ikke havner så meget farligt affald i restaffaldet ved at gøre det nemt for borgerne at håndtere det korrekt. Undersøgelser viser, at størstedelen af det farlige affald, som villaer typisk har, kan være i en miljøboks (fx batterier, it- og teleudstyr, lyskilder og spraydåser).

I dag er det således kun det farlige affald, der kan være i miljøboksen, der afhentes. En ordning hvor større emner/mængder farligt affald, der ikke kan være i boksen, sættes ud på vejen til afhentning er aktuelt fravalgt. Det er den blandt andet fordi forvaltningen vurderer, at det i visse tilfælde vil være uforsvarligt at have farligt affald stående frit fremme. Det gælder fx, hvis der står flasker eller dunke med miljø- eller sundhedsskadelige stoffer, som forbipasserende uforvarende kan komme til at åbne, anvende eller vælte. Det gælder også lysstofrør, der kan vælte og gå i stykker. Samtidig er der risiko for spild af maling på vej og fortov, hvis en hank på en malerbøtte fx knækker i forbindelse med afhentning. Farligt affald i miljøboksen er umiddelbart beskyttet mod den slags. Med dette fravalg er det op til borgerne selv at aflevere større emner/mængder farligt affald på kommunens genbrugsstation.

Forvaltningen får stort set aldrig henvendelser fra borgere, der har problemer med at komme af med større emner/mængder farligt affald. De enkelte, der er kommet har handlet om malerbøtter, der har været for store til at komme ned i miljøboksen. Er malerbøtterne tomme, skal de i beholderen til restaffald. Er der maling i bøtterne, skal de afleveres som farligt affald. Dels fordi det kan indeholde sundhedsskadelige eller miljøfremmede stoffer affald, dels fordi der drypper maling ned på vejen, hvis det indsamles i komprimatorbilerne til restaffald. Disse er nemlig ikke altid 100 % tætte.

I fremlæggelsen af sagen om forlængelse af Affalds- og Ressourceplanen 2018 på By- og Miljøudvalgets møde den 29. april 2019 er der lagt op til en øget indsats for at få mere farligt affald samlet ind. I den forbindelse vil det være naturligt at undersøge, om der fremadrettet kan indsamles større mængder/emner farligt affald fra villaer.

Følgende scenarier foreslås undersøgt nærmere med henblik på kvalificering af behov, effekt og økonomi samt fordele og ulemper ved de enkelte løsninger:

1. Udvidelse af eksisterende miljøboks til også at omfatte afhentning af stort farligt affald

Vurderes ikke at være en mulighed. Dels fordi der ikke er plads til mere på bilen, og dels på grund af arbejdsmiljømæssige hensyn til skraldemanden.

2. Miljøboks med fast ruteindsamling suppleret med mulighed for afhentning af stort farligt affald mod gebyr

Eksisterende miljøboks bevares i den nuværende form med fast ruteindsamling, men suppleres af mulighed for bestilling af afhentning af stort farligt affald mod et særligt gebyr. Det skønnes, at prisen vil komme til at ligge mellem 300-350 kr. pr. bestilling. Prisen skal dog kvalificeres nærmere, da den vil afhænge af, om der skal indkøbes en ny bil, og hvor stor efterspørgsel der er på ordningen.

3. Miljøboks som bestillerordning suppleret med mulighed for bestilling af afhentning af stort farligt affald

Eksisterende miljøboksordning med fast ruteindsamling erstattes af bestillerordning og suppleres med mulighed for bestilling af afhentning af stort farligt affald. Det vurderes umiddelbart, at denne ordning vil kunne implementeres uden meromkostninger, da den vil erstatte den eksisterende ruteindsamling, og der vil være besparelser forbundet med hun at køre efter bestilling fremfor at køre hele ruter igennem som i dag.

4. Miljøbilsordning med faste holdepladser

Der indføres en særskilt miljøbilsordning som kører rundt til faste holdepladser i villaområderne, hvor borgerne kan komme aflevere malerbøtter, lysstorrør og lignende. Der har tidligere eksisteret en miljøbilordning på Frederiksberg. Ordningen blev dog afskaffet, da der ikke var ret mange der gjorde brug af muligheden. Ordningen vil derfor skulle nytænkes, fx kan indsamlingstidspunktet ændres fra hverdage til lørdage. Det skønnes at prisen vil ligge omkring 10.000 kr. pr. lørdag.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

På baggrund af forvaltningens screening af problemets omfang vurderes der for nuværende ikke, at der er behov for ændringer i den eksisterende indsamlingsordning for farligt affald fra villaer. Forvaltningen vil dog lade det indgå i den planlagte overordnede analyse af potentielle indsatser for at få mere farligt affald samlet ind i forlængelsesperioden af Affalds- og Ressourceplanen 2018 med henblik på at lægge indsatsen, hvor der er størst effekt. Det foreslås endvidere, at der i forbindelse med udarbejdelsen af den kommende Affald- og Ressourceplan, indgår overvejelser om generelt øget fleksibilitet i ordningerne ved eksempelvis at øge antallet af hente- og bringeordninger.

Økonomi

Sagen har ikke økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
CS/SR

Punkt 167: Forslag til beslutning fra rådmand Mette Bram om at omlægge indkøb af engangsservice til plastfri materialer i kommunens institutioner og afdelinger

88.20.12-Ø54-1-18

Resume

På baggrund af forslag fra rådmand Mette Bram om konvertering af kommunens indkøb af poser og engangsservice til alene at omfatte bionedbrydelige varer, har forvaltningen gennemgået mulighederne herfor. Det konstateres, at nuværende aftalekompleks ikke rummer mulighed for en udtømmende konvertering, ligesom der ses behov for at undersøge de miljømæssige aspekter nærmere. Derfor foreslås det at arbejde videre med en delvis konvertering og vurdere miljøbelastningen ved alternativerne nærmere.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes, idet:

1. at kommunen så vidt muligt indkøber genbrugs- og biobaseret engangsservice, idet der stilles krav om, at den indkøbte engangsservice indeholder den størst mulige andel genanvendt materiale og i størst muligt omfang er baseret på bioplast eller andet ikke-fossilt stof, der samtidig kan genanvendes,
2. at der gennemføres forsøg med forbud imod engangsservice i størsteparten af kommunens institutioner,
3. at der udarbejdes en ambitiøs plaststrategi som en del af den kommende affalds- og ressourceplan og
4. at forslaget til udmøntning af midler bevilget ved budgetforhandlingerne i 2018 godkendes.

Indstilling

Forvaltningen indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes, således:

at der med udgangspunkt i gældende aftale på området arbejdes mod en konvertering til produkter fremstillet af alternative materialer på områder, hvor det vurderes at være praktisk muligt og samlet set har en miljømæssig gevinst, at der arbejdes videre med, hvor og hvordan plast i blandt andet engangsservice og poser kan erstattes med mindre miljøbelastende alternativer, samt at der i forbindelse med genudbuddet af den forpligtende fælleskommunale SKI-aftale for forbrugsartikler søges indarbejdet øgede miljøkrav til materialer på området.

Sagsfremstilling

Magistraten vedtog på mødet den 14. januar 2019 at sende sagen til høring i By- og Miljøudvalget med henblik på udvalgets bemærkninger til mødesagen. Forvaltningen blev anmodet om at sikre, at kommunalbestyrelsens tidligere beslutning om at undgå drikkevand i plastfasker blev efterlevet på kommunens institutioner.

Sagens forløb

Da sagen har været behandlet i flere omgange, og over lang tid, vurderes der at være behov for en kort opsummering af sagens forløb.

Den 11. juni 2018 oversendte kommunalbestyrelsen forslag til beslutning fra rådmand Mette Bram om at omlægge indkøb af engangsservice og poser til plastfri materialer i kommunens institutioner og afdelinger.

Den 24. september 2018 behandlede magistraten sagen. Forvaltningen fremlagde i sagen mulighederne for at gennemføre forslaget indenfor kommunens nuværende indkøbsaftale samt fremadrettet ved nyudbud. Magistraten udsatte sagen idet forvaltningen blev anmodet om en redegørelse for, hvorvidt engangsservice i plastfri materialer altid er miljømæssigt fordelagtigt.

Den 14. januar 2019 blev sagen igen forelagt for magistraten. Forvaltningens vurdering, som fremgik af sagen var, at konvertering til engangsservice i bionedbrydelige materialer formentlig kun i sjældne tilfælde er miljømæssigt fordelagtigt. Forvaltningen indstillede i forlængelse heraf til en beslutning om, at forvaltningen så vidt muligt skulle indkøbe og efterspørge miljøvenligt engangsservice samt arbejde videre med, hvor og hvordan engangsemballage og poser i kommunen kan blive mere miljøvenlige. Magistraten sendte sagen i høring i By- og Miljøudvalget, idet By- og Miljøudvalget blev anmodet om input til et mere konkret og miljømæssigt ambitiøst beslutningsforslag. Samtidig blev forvaltningen anmodet om at sikre efterlevelse af kommunalbestyrelsens tidligere beslutning om at undgå drikkevand i plastflasker i kommunens institutioner.

Nedenfor følger forvaltningens kommentarer som grundlag for høringen i By- og Miljøudvalget. Dernæst følger de tidligere sagsfremstillinger.

Et mere konkret og miljømæssigt ambitiøst beslutningsforslag

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at der ud fra et miljømæssigt perspektiv tegner sig tre hensigtsmæssige initiativer til beslutning. De miljømæssige overvejelser som ligger til grund for de foreslåede initiativer fremgår af bilag 2.

By-, Kultur og Miljøområdet anbefaler, at By- og Miljøudvalget indstiller til magistraten at vedtage gennemførelse af de tre initiativer således, at kommunen 1) så vidt muligt indkøber genbrugs- og biobaseret engangsservice, 2) gennemfører forsøg med forbud imod engangsservice i størsteparten af kommunens institutioner, og 3) udarbejder en ambitiøs plaststrategi som en del af den kommende affalds- og ressourceplan samt forslaget til udmøntning af midler bevilget ved budgetforhandlingerne i 2018.

Initiativ 1: I det omfang der stadig indkøbes engangsservice i kommunen stilles krav om, at den indkøbte engangsservice indeholder den størst mulige andel genanvendt materiale og i størst muligt omfang er baseret på bioplast eller andet ikke-fossilt stof, der samtidig kan genanvendes. Om nødvendigt forhandles en tillægsaftale til den fælleskommunale SKI-aftale for forbrugsartikler, hvorigennem kommunen indkøber engangsservice og poser.

Initiativ 2: Forsøg med generelt forbud mod brug af engangsservice i Frederiksberg Kommunes institutioner herunder på rådhuset i 2020 og 2021. Dog undtaget foreslås engangsdrikkebægre i Borgerservice, jobcentre og sundhedscentre, hvor der kommer mange mennesker i kort tid ad gangen. Forsøget skal vise hvilke eventuelle barrierer der er for at undgå engangsservice i kommunens institutioner, blandt andet hvorvidt det er hensigtsmæssigt med yderligere undtagelser end Borgerservice, jobcentre og sundhedscentre.

Med det formål, at færrest mulige institutioner i kommunen i sidste ende skal undtages fra forbuddet mod at benytte engangsservice, foreslås et eller flere mindre forsøg med henblik på at bearbejde nogle af de barrierer, som forventeligt vil komme frem under forsøget. Eksempelvis forsøg med flergangsservice, der tages tilbage, vaskes og benyttes igen på et område, hvor der hidtil er blevet benyttet engangsservice, for eksempel i forhold til mad i ældreplejen.

Ved udgangen af forsøget forelægges en evaluering for By- og Miljøudvalget med henblik på at tage stilling til, hvorvidt og i hvilket omfang forbuddet mod engangsservice i kommunens institutioner skal gøres permanent.

En kampagne målrettet institutionerne, der gør opmærksom på at man ikke længere må indkøbe og benytte engangsservice, anses for at være afgørende for gennemførelse af forsøget.

Initiativ 3: Frederiksberg Kommune arbejder frem imod en ambitiøs strategi på plastområdet, som vil fremgå af den kommende Affalds- og Ressourceplan, der forventeligt træder i kraft primo 2021.

Der er ny lovgivning og nye målsætninger på vej på plastområdet - både på EU- og nationalt niveau. Se eventuelt bilag 3, 4 og 5. Samtidig sker der meget på markedet for plast og i forhold til affaldsbehandlingen af plast. Der kan imødeses ændringer af vilkår og nye muligheder, som forventeligt vil blive realiserede indenfor en kort årrække. På den baggrund vurderer forvaltningen, at der er god reason i at udforme en strategi, som peger lidt længere ud i fremtiden.

Plastflasker

Forbuddet mod brug af plastflasker til drikkevand er som sådan taget til efterretning i kommunens indkøbsaftaler, idet der ikke er indgået aftaler om indkøb af sådanne flasker. Med henblik på efterlevelse af forbuddet, foreslår forvaltningen en oplysningskampagne målrettet de mange decentrale indkøbere i kommunen.

Økonomi

Forslag til udmøntning af midler bevilget ved budgetforhandlingerne 2018 (150.000 kr. per år i 2019, 2020 og 2021)

Med henblik på gennemførelse af initiativ 1 foreslås, at der forhandles en tillægsaftale således, at kommunen kan indkøbe engangsservice, der indeholder den størst mulige andel genanvendt materiale og i størst muligt omfang er baseret på bioplast eller andet ikke-fossilt stof, der samtidig kan genanvendes. Omfanget af en sådan aftale foreslås tilpasset, så varekøb via aftalen forventeligt ikke overskrider 75.000 kr. per år i 2019, 2020 og 2021. Herefter vil der igen skulle tages stilling til økonomien.

Som led i gennemførelse af initiativ 1 og 2 foreslås en omfattende kampagne målrettet de mange decentrale indkøbere i kommunen, således at alle bliver bekendt med forsøget om generelt forbud imod indkøb og brug af engangsservice, samt kommunens retningslinjer for køb, hvor engangsservice ikke kan undgås. Kampagnen foreslås planlagt således, at den kan gennemføres inden for rammerne af 3 x 25.000 kr. over 3 år.

For yderligere at understøtte initiativ 2, foreslås at der gennemføres mindre forsøg med for eksempel flergangsservice der tages tilbage, vaskes og benyttes igen på et område, hvor der hidtil er blevet benyttet engangsservice, f.eks. i forhold til mad, der bringes ud til de ældre, eller ved arrangementer. Forsøget eller forsøgsrækken foreslås planlagt således, at det kan gennemføres indenfor rammerne af 3 x 50.000 kr. over 3 år.

I øvrigt forventes der ikke at være udgifter forbundet med initiativ 2, idet eventuelle udgifter til investering i flergangsservice forventeligt over tid vil blive udlignet ved, at der ikke længere kontinuerligt indkøbes engangsservice. Udarbejdelsen af en plaststrategi i sammenhæng med den kommende affalds- og ressourceplan, jævnfør Initiativ 3, er finansieret via affaldsgebyrmidler og har derfor ikke konsekvenser for det skattefinansierede område. Økonomien der knytter sig til den kommende plaststrategi, vil blive fremlagt i forbindelse med selve strategien.

Det vil være oplagt, at der som et led i en kampagne med henblik på gennemførelse af initiativ 1 og 2, oplyses om kommunalbestyrelsens tidligere beslutning om at undgå drikkevand i plastflasker. Alternativt kan gennemføres en mindre kampagne, hvor fokus alene er at undgå plastflasker til drikkevand. En lille kampagne kan eksempelvis bestå af en eller flere nyheder på kommunens intranet, samt en mail der udsendes til alle miljøambassadørerne i kommunens institutioner. En lille kampagne med disse elementer vil kunne gennemføres uden yderligere tilført økonomi.

Tidligere sagsfremstilling

Magistraten udsatte den 24. september 2018 sagen, idet forvaltningen blev anmodet om en redegørelse om, hvorvidt engangsservice af plast altid er mere miljøbelastende end engangsservice af andet materiale.

Redegørelsen i bilag 1 beskriver, at der i mange situationer kan opnås en mindre miljøbelastning ved i stedet for nedbrydelighed at fokusere på genanvendelse af ikke-nedbrydelig plast, indkøb af produkter med indhold af genanvendt plastik og anvendelse af fornybare ressourcer, som for eksempel bioplast ved fremstillingen.

For forskellige typer af produkter kan der være specifikke forhold, som gør det relevant at overveje alternativer afhængig af tilgængelige produkter, meromkostningerne og den konkrete anvendelse.

Desuden kan det overvejes, om køb af engangsprodukter kan reduceres og eventuelt erstattes med flergangsservice og andre produkter, der kan genbruges.

Forvaltningens vurdering

På grund af problemstillingens kompleksitet foreslås det, at der ud over konvertering til produkter fremstillet af alternative materialer, hvor det umiddelbart vurderes at være en miljømæssig gevinst, arbejdes videre med, hvor og hvordan plast i blandt andet engangsservice og poser kan erstattes med mindre miljøbelastende alternativer.

Det kan ske ved i endnu højere grad at fokusere på de krav, der stilles ved udbud af plastprodukter i bred forstand, herunder de udbud kommunen deltager i sammen med en række andre kommuner via Statens og Kommunernes Indkøbsservice (SKI).

Disse tiltag kan koordineres med udarbejdelsen af kommunens kommende affalds- og ressourceplan og udmøntes i kommunens indkøb.

Sagsfremstilling til Magistraten den 24. september 2018:

Kommunalbestyrelsen besluttede på møde den 11. juni 2018 at oversende følgende beslutningsforslag fra rådmand Mette Bram til behandling i Magistraten:

"At kommunen i samtlige institutioner og afdelinger omlægger indkøb af engangsservice (fx glas, kopper, bestik) og poser/sække (fx bæreposer, affaldsposer) til plastfri materialer.

Begrundelse:

Frederiksberg Kommune ønsker at fremme miljørigtige indkøb ved at vægte genbrugsfremmende indkøb.

Med udgangspunkt i kommunens miljø-, indkøbs- og udbudspolitik ønskes det at benytte leverancer med en bedre miljøprofil i alle udbud og indkøb, hvor plastik anvendes i dag.

Der kommer løbende nye plastfri produkter til, og de har nu opnået en kvalitet, der gør det attraktivt at omstille indkøbene til disse produkter.

Da de nye produkter er lavet af biologiske resurser som fx det majsbaseerede PLA, belaster de ikke miljøet på samme måde som ved fremstilling af traditionelle plasttyper, hvor man bruger olie som råmateriale.

Links: For nyudviklede produkter se fx <http://greenway-denmark.dk/Shop/greenway/glas-pla/Default.aspx>.

Forvaltningen skal til beslutningsforslaget anføre følgende:

Kommunens forbrug

I forbindelse med kommunens gennemgang af omsætningen på de områder, hvor der ønskes sikret en tilpasning af indkøbsadfærden, kan der konstateres følgende forbrugsmønster:

Tabel 1: oversigt over kommunens udgifter til engangsservice og poser i 2017

UNSPSC	Beløb	Faktureret Antal
Total	665.013,53	40.928
Engangsbeholdere til madvarer (52151506)	292.107,62	1.929
Engangskopper glas og låg (52151504)	211.647,16	10.865
Plastikposer (24111503)	76.439,63	9.560
Engangstallerkner (52151502)	67.857,72	4.100
Engangsbestik (52151503)	15.432,85	14.386
Engangssugerør til drinks (52151507)	1.034,43	77
Engangsrøreskeer (52151505)	494,12	11

Af tabellen fremgår det, at den samlede omsætning for så vidt angår kategorien engangsservice (der er ekspliciteret for oven) beløber sig til 665.000 kr.

Heraf udgør poseindkøb ca. 76.000 kr., hvilket svarer til ca. 11 pct. af den samlede omsætning, mens de resterende 89 pct. kan henføres til diverse engangsprodukter.

Frederiksberg Kommunes indkøb af nævnte produkter skal håndteres via en forpligtende SKI-aftale omhandlende forbrugsartikler, som kommunen har været omfattet af siden efteråret 2016.

SKI (Statens og Kommunernes Indkøbsservice - www.ski.dk), er en landsdækkende indkøbsorganisation, som har til

opgave at tilvejebringe aftaler til hele den offentlige sektor.

Den nævnte aftale løber frem til medio 2020 og regulerer kommunens handlemuligheder for så vidt indkøb af forbrugsartikler frem til dette tidspunkt. Det bemærkes, at de produkter aftalen omfatter, svarer til indholdet i den kravspecifikation, som er tilvejebragt af SKI efter dialog med en række kommuner i hele landet.

I forbindelse med det stillede beslutningsforslag, har forvaltningen konsulteret SKI for en afklaring af mulighederne for at foretage den ønskede konvertering af kommunens forbrug til plastfri materialer. Resultaterne præsenteres kort nedenfor.

Poser

For så vidt angår konverteringsmulighederne ift. poser, er der begrænsede muligheder for at foretage et skift til andre produkter, idet den gældende aftale alene indeholder én bionedbrydelig posetype.

I lyset heraf vurderes det ikke umiddelbart muligt at konvertere forbruget til bionedbrydelige produkter.

Engangsservice

I forhold til kategorien engangsservice, der omfatter indkøb af bl.a. tallerkner, drikkeglas, bestik mm., vurderes der at være et bedre grundlag for konvertering af forbruget, idet det dog anføres, at det er usikkert, hvorvidt de identificerede bionedbrydelige produkter rækker til en udtømmende konvertering.

Nedenfor illustreres de aftaledækkede bionedbrydelige produkter.

Tabel 2: Oversigt indeholdende bionedbrydelige produkter på SKI's aftale 50.20.

Oversigt over bionedbrydelige produkter indenfor engangsservice på aftale 50.20

Gaffel, naturplast, 16-17 cm, bionedbrydelig, PLA

Grillspyd træ eller bambus, splintfri, 20-23 cm, egnet til fødevarer, bionedbrydelig

Kniv, naturplast, 16-17 cm, bionedbrydelig, PLA

Spiseske, naturplast, 16-17, bionedbrydelig, PLA

Teske, naturplast, 12-13 cm, bionedbrydelig, PLA

Kaffebæger, 24-25 cl (8oz), bionedbrydeligt

Kaffebæger, 30-36 cl (12 oz), bionedbrydeligt

Låg, t/ tilbudte kaffebæger SKI-ID 50200015-00080019, 24 cl (8 oz), bionedbrydeligt

Låg, t/ tilbudte kaffebæger SKI-ID 50200015-00080020, 36 cl (12 oz), bionedbrydeligt

Drikkeglas, Bionedbrydelige, PLA, 18-20 cl., klar

Drikkeglas, Bionedbrydelige, PLA, 30 cl., klar

Drikkeglas, Bionedbrydelige, PLA, 40 cl., klar

Drikkeglas, Bionedbrydelige, PLA, 50 cl., klar

Tallerken, flad, bionedbrydelig, Ø15 cm, Hvid

Tallerken, flad, bionedbrydelig, Ø18 cm, Hvid

Pølsetallerken, pap, bionedbrydelig, 130-150x200 mm, hvid

Pølsebakke m/kant, Pap, PE-lamineret, min. 230 gr/m2, 200 x 90 X 20 mm

Pølsetallerken, pap, 130 x 200mm, hvid

Ved gennemgang af kommunens forbrug kan det i forlængelse af ovenstående konstateres, at der også findes produkter, hvor der ikke findes alternative produkter og dermed foreligger mulighed for konvertering. Som eksempel nævnes bakker med flere rum, som anvendes i forbindelse med fx plejehjemskøkkeneres madproduktion til beboere, og som udgør over 20 pct. af den samlede omsætning indenfor kategorien engangsservice.

Med udgangspunkt heri er det således ikke praktisk muligt at foretage en total konvertering af engangsservice til bionedbrydelige produkter, idet større dele af kommunens nuværende indkøb af engangsservice ikke findes i en form, der er bionedbrydelig.

Anbefaling

På baggrund af ovennævnte gennemgang foreslås, at forvaltningen gennemfører tiltag, der har til formål at øge indkøbet af bionedbrydelige produkter i forhold til de produkter, hvor det er muligt.

Helt konkret foreslås det at udarbejde en favoritliste i kommunens e-handelssystem, hvorigennem kommunens brugere kan indkøbe varer, indeholdende de bionedbrydelige produkter. Listen gøres tilgængelig for samtlige brugere i kommunen, og udbredelse af kendskabet til denne søges sikret gennem en informationskampagne på relevante kommunale platforme/medier.

Herudover anbefales det, at kommunen i forbindelse med genudbuddet af SKI-aftalen arbejder for indarbejdelse af krav til flere bionedbrydelige produkter. Dette med henblik på at sikre, at der kommer flere bionedbrydelige produkter på den kommende aftale, og at det dermed på sigt bliver muligt at foretage en endnu større konvertering, end tilfældet er i dag.

Økonomi

De bionedbrydelige produkter er – samlet set – ikke dyrere end de øvrige alternativer. Ud fra et alt-andet-lige betragtning vurderes den delvise konvertering derfor ikke at være forbundet med økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget, Magistrat, Kommunalbestyrelse
CS/MM

Historik

Opfølgning på sag nr. 338 på Magistratens dagsorden d. 24. september 2018

Magistraten_2018-21, 14. januar 2019, pkt. 5:

Magistraten sendte sagen til høring i By-og Miljøudvalget med henblik på udvalgets bemærkninger til mødesagen. Forvaltningen blev anmodet om at sikre, at Kommunalbestyrelsens tidligere beslutning om at undgå drikkevand i plastfasker blev efterlevet på kommunens institutioner.

Indstilling 14. januar 2019, pkt. 5:

Forvaltningen indstiller, at beslutningsforslaget tiltrædes, således:

- at der med udgangspunkt i gældende aftale på området arbejdes mod en konvertering til produkter fremstillet af alternative materialer på områder, hvor det vurderes at være praktisk muligt og samlet set har en miljømæssig gevinst,
- at der arbejdes videre med, hvor og hvordan plast i blandt andet engangsservice og poser kan erstattes med mindre miljøbelastende alternativer, samt
- at der i forbindelse med genudbuddet af den forpligtende fælleskommunale SKI-aftale for forbrugsartikler søges indarbejdet øgede miljøkrav til materialer på området.

Bilag

Miljøbelastning ved erstatning af engangsservice af plast

Bilag 2 Baggrundsnotat om engangsservice af plast

Bilag 3 EU direktiv om plast

Bilag 4 Regeringens_plastikhandlingsplan_web_FINAL

Bilag 5 FT Enighed_om_samarbejde_om_plastik

Ref. Mag. 24. sept. 2018

Punkt 168: Frederiksberg Allé: videre arbejde med helhedsplan efter dialog med Slots- og Kulturstyrelsen

05.00.00-G01-14-16

Resume

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 4. februar 2019 sagen om scenarier for etablering af cykelstier eller cykelbaner på Frederiksberg Allé, idet forvaltningen blev anmodet om at belyse supplerende scenarier. På baggrund af de supplerende scenarier, samt de tidligere belyste scenarier, skal udvalget tage stilling til, hvilke scenarier, der skal viderebearbejdes som skitseforslag med henblik på gennemførelse af borger- og aktørinddragelse.

Beslutning

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

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at udvalget beslutter, hvilke af de belyste scenarier for etablering af cykelsti eller cykelbane på Frederiksberg Allé, der skal viderebearbejdes som skitseforslag med henblik på gennemførelse af borger- og aktørinddragelse
2. at den reviderede tidsplan tages til efterretning
3. at orientering om Slots- og Kulturstyrelsen formelle godkendelse af Metroforpladsen ved Frederiksberg Allé Metrostation tages til efterretning

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 4. februar 2019 sagen om det videre arbejde med helhedsplan efter dialog med Slots og Kulturstyrelsen. Forvaltningen blev anmodet om at belyse supplerende alternative scenarier for etablering af cykelstier på Frederiksberg Allé, hvor parkering så vidt muligt bevares.

Forvaltningen har for overskuelighedens skyld valgt at udarbejde en ny sag, der særligt belyser de supplerende scenarier, samt opsummerer de samlede scenarier fra den tidligere sagsfremstilling, vedlagt som bilag 7 til denne sag.

Belysning af supplerende scenarier:

Udvalget har anmodet om at få belyst supplerende scenarier, hvor der tages afsæt i en ensretning af Frederiksberg Allé, eventuelt med modsat ensretning af Gammel Kongevej, samt etablering af skråparkering i parallelgaderne mellem træerne.

Nyt scenarie I : Cykelsti i hovedgaden ved ensretning af Frederiksberg Allé

Ensretning af alléen i sin fulde længde fra Sankt Thomas Plads til Rundelen, evt. startende ved Værnedamsvej, vil muliggøre at der etableres cykelstier eller cykelbaner mod promenadestrøget i den anbefalede minimumsbredde, samtidig med at den eksisterende bilparkeringbevares. Ensretning vil som udgangspunkt ikke konflikte med fredningen af alléen. I givet fald vil ensretning af alléen være et ret væsentligt indgreb i trafikafviklingen i området og vil medføre betydelig omvejskørsel og øget trafik på andre veje i området. Hvis det ønskes at ensrette Alléen, bør en ensretning ske i østlig retning, da det giver færrest mulige gener for den samlede trafik. Målt i overflyttede trafikmængder er konsekvenserne af en ensretning mod vest næsten dobbelt så store som ved en ensretning mod øst. De trafikale konsekvenser er nærmere beskrevet i bilag 6.

For bustrafikken vil en ensretning af Frederiksberg Allé kræve en revidering af det besluttede Nyt Busnet, som sættes i drift efter åbningen af Metrocityringen, som er planlagt til at åbne medio 2019. Linje 7A og linje 26 skal omlægges ved en ensretning af alléen. Denne omlægning kan i givet fald foreslås at være ad Vesterbrogade for linje 7A og ad Gammel Kongevej for linje 26. Dette vil dog betyde, at linje 7A og 26 i den ene retning ikke vil stoppe direkte ved den nye Frederiksberg Allé Metrostation. I givet fald vil spørgsmål om ændring af linjeførelse på linje 7A og 26 skulle drøftes med øvrige kommuner som linjerne betjener, samt Movia.

Ved en eventuel ensretning af Frederiksberg Allé (Scenarie I), har styrelsen tilkendegivet, at denne bør ensrettes fra Sankt Thomas Plads mod Runddelen og Frederiksberg Have (mod vest), da dette vil understøtte barokanlægges historiske funktion og majestætiske udformning, hvor Frederiksberg Have og Frederiksberg Slot er den naturlige destination for enden af alléen.

Nyt scenarie J : Cykelsti i hovedgaden ved ensretning af Frederiksberg Allé og modsat ensretning af Gammel Kongevej
Gammel Kongevej er, i modsætning til Frederiksberg Allé, en direkte del af et længere vejforløb, og således med mere trafik, der primært er orienteret i retning mod øst. En eventuel ensretning af både alléen og Gammel Kongevej kan muliggøre bedre forhold for cyklister og fodgængere, plads til mere udeservering og beplantning i gadeforløb, mens antallet af parkeringspladser overordnet set kan bibeholdes.

I givet fald bør Gammel Kongevej, isoleret set, ensrettes i retningen mod øst, da det vil give færre konsekvenser for trafikken. Set i en sammenhæng med en modsat ensretning af Frederiksberg Allé, vil dette scenarie dog samlet set medføre større negative påvirkning af trafikken i området end ensretning af begge veje i modsat retning. Som i scenarie I vil ensretning af de to veje i givet fald medføre omvejskørsel og øget trafik på andre veje, men i et større omfang. En

ensretning af Frederiksberg Allé og Gammel Kongevej vil have store konsekvenser for fremkommeligheden i den sydøstlige del af Frederiksberg, og vil have en væsentlig trafikpåvirkning på de mindre veje, samt betyde øget trængsel på det omkringliggende vejnet, som allerede i dag har nået deres kapacitet i myldretiden. Yderligere vil beslutning om udformning af Platanvej skulle indarbejdes i en senere undersøgelse og konkretisering af mulig ensretning af Frederiksberg Allé og modsat ensretning af Gammel Kongevej.

Herudover stiger kompleksiteten for busstrafikken kraftigt ved ensretning af Frederiksberg Allé og modsat ensretning af Gammel Kongevej, da linje 7A, 9A, samt linjerne 26 og 31 skal omlægges. Revidering af det Nyt Busnet vil i givet fald skulle konkretiseres i en mulig videre analyse i samarbejde med øvrige berørte kommuner og Movia. Betjening af Frederiksberg Allé Metrostation vil nødvendigvis besværliggøres, da kun én retning af omfattede busser som forudsat i det Nye Busnet, vil kunne køre til stationen.

Nyt scenarie K : Cykelsti / -bane i hovedgaden med skråparkering i parallelgader:

Etablering af 30 eller 45 graders skråparkering mellem træerne fra parallelgadesiden vil i givet fald medføre, at der kan etableres cykelbane eller cykelsti på hovedgaden. Parallelgaderne vil i dette scenarie skulle ensrettes, da dette er en forudsætning for at kunne manøvre ind på skråparkeringspladserne. Afhængigt af, hvilken vinkel der anvendes, og hvilken afstand til træerne, det tillades at parkeres i, vil en sådan løsning kunne mindske behovet for nedlæggelse af bilparkeringspladser og under visse betingelser øge antallet af pladser.

Imidlertid vil vinkelparkering medføre, at promenadefortovene indskrænkes væsentligt, og de parkerede biler vil blive et dominerende visuelt element i det langsgående indblik langs alléen.

For at sikre træernes vækstvilkår og undgå beskadigelse af rodnettet, er den faglige vurdering, at der som udgangspunkt ikke bør kunne parkeres tættere på træerne end en afstand af 2,5 meter fra træernes stammer, da parkering her vil forårsage en komprimering af vækstmulden, og afgive salt i vinterhalvåret, som over tid vil beskadige træernes rodnet.

Der parkeres i parallelgaderne i dag tættere på, dog kun på én side af træerne.

Ved anvendelse af en vækstzone viser en opmåling af 30 og 45 graders skråparkering (se bilag 2), at det praktisk ikke vil være muligt at etablere nogle parkeringspladser. Ved en mindre anvendelse af vækstzonen kan der etableres én parkeringsplads imellem træerne ved henholdsvis 30 og 45 graders skråparkering (se bilag 2). Dette vil praktisk betyde en nedlæggelse af 33% af parkeringspladserne på parallelgaderne ca. 73 parkeringspladser.

Såfremt vækstzone omkring træerne udnyttes helt, vil der ved 45 grader kunne etableres 2 skråparkeringspladser imellem træerne. Dog vil disse parkeringspladser gå fra stamme til stamme, hvor åbning af bildøre kan være problematisk, og betyde både en fare for påkørsel af træerne, samt en beskadigelse af det eksisterende rodnet helt tæt ved stammerne. Det vil her være muligt at forøge parkeringskapaciteten med ca. 25% på parallelgaderne, og betyde etablering af ca. 55 ekstra parkeringspladser.

Grundet det nødvendige manøvreareal ved både 30 og 45 grader skråparkering vil fortovet mere end halveres, og bilerne vil helt dominere byrummet imellem træerne. Ved 45 graders parkering vil fodgængere kun have én flise til rådighed, hvor gående i begge retninger skal passere. Byrumsudstyr som bænke, affaldskurve og cykelstativer, som i dag primært er placeret imellem træerne mod parallelgaden, vil skulle flyttes til en placering, hvor udsynet og muligheden for at nyde solen vil være forringet.

Skråparkering imellem trærækkerne skal som udgangspunkt, grundet fredningen, ske på den nuværende belægning af chausséen og Københavnfortov på parallelgaden og promenadefortovet.

Eventuelle kombinerede scenarier

I sagsfremstillingen fra 4. februar er der beskrevet et scenarie H med smal cykelsti på 1,5 m ved udvidelse af promenadefortov mod hovedgade, hvor det fulde antal bilparkeringspladser langs hovedgaden bevares som i dag. Den smalle bredde betyder imidlertid, at det vil være svært, omend ikke umuligt at foretage overhalinger, samt at der er betydelig risiko for, at flere cyklister vil vælge at benytte kørebanen, hvilket ikke er ønskeligt.

Forvaltningen har derfor undersøgt potentialet i at kombinere Scenarie H med for eksempel Scenarie C eller I, hvor der etableres smalle cykelstier på en delstrækning af Frederiksberg Allé og parkering kan bevares som i dag. På en anden delstrækning enten fjernes parkering eller alléen ensrettes, så eksisterende parkering kan bevares. Dette muliggør, at der på en delstrækning kan etableres en smal cykelsti (Scenarie H), og på en anden delstrækning kan skabes bredere cykelstier efter normal standard (Scenarie C og I).

I Scenarie H+I, hvor Frederiksberg Alle ensrettes på en delstrækning, anbefaler forvaltningen, at ensretningen bør være fra Platanvej mod Frederiksberg Have, da dette muliggøre busbetjening af den nye Frederiksberg Allé Station i begge retninger af linje 7A, og vil således have en mindre påvirkning af det besluttede Nyt Busnet.

Det skal bemærkes, at hybridscenarierne C+H og H+I vurderes at gå imod de formulerede fredningsprincipper, som udtrykt af Det Særlige Bygningssyn og af Styrelsen i forbindelse med godkendelsen af etablering af Metroforpladsen ved Frederiksberg Allé Station (se bilag 3, 4 og 5), da symmetrien af længdeaksen af Frederiksberg Allé ikke bevares.

Oversigt over belyste Scenarier A-K

Der er udarbejdet en sammenfattende oversigt over alle belyste scenarier med kort sammendrag af de umiddelbart vurderede fordele og ulemper.

Dette oversigtsskema er vedhæftet som bilag 1.

Revideret tidsplan for helhedsplan for Frederiksberg Allé

Den oprindelige tidsplan for det videre arbejde med helhedsplanen blev godkendt af By- og Miljøudvalget d. 17. september 2018. På grund af arbejdet med supplerende scenarier er der behov for en revideret tidsplan.

Den reviderede tidsplan omfatter:

- 2. kvartal 2019: By- og Miljøudvalget vælger, hvilke scenarier, der skal viderebearbejdes
 - 3. kvartal 2019: By- og Miljøudvalget får fremlagt konkretiserede udviklingsscenarier
 - 3. og 4. kvartal 2019: Borgerinddragelse og aktørdialog.
 - 4. kvartal 2019 og 1. kvartal 2020: Afrapportering til By- og Miljøudvalget vedr. borgerdialog samt udarbejdelse af helhedsplan
 - 1. kvartal 2020: By- og Miljøudvalget, magistraten og kommunalbestyrelse behandler forslag til helhedsplanen
- Efter vedtagelse af helhedsplan for Frederiksberg Allé kan projektering af omfattede udviklingsprojekter igangsættes, med politisk behandling af anlægsforslag, frem mod indsendelse af ansøgning til godkendelse hos Styrelsen af detailprojekter. Ud fra denne tidsplan vil det fortsat være muligt at igangsætte etablering af ny belysning og cykelsti eller cykelbane på Frederiksberg Allé inden udgangen af 2020.

Orientering om Slots- og Kulturstyrelsens formelle godkendelse af etablering af metroforplads på Frederiksberg Allé

Slots og Kulturstyrelsen har, i forbindelse med den løbende afklaringsdialog, gjort opmærksom på at fredningen af Frederiksberg Allé betyder, at der skal søges om formel tilladelse til anlæg af metroforpladsen, som kommunalbestyrelsen besluttede udformningen af tilbage i 2013. Forvaltningen har derfor søgt om styrelsens formelle tilladelse, som blev givet den 25. januar 2019.

Udtalelsen fra Det Særlige Bygningstilsyn i forbindelse med tilladelsen (bilag 4), samt selve tilladelsen fra Styrelsen (bilag 5) har rammesættende virkning for fremtidige tiltag på alléen. Det forhold, at fredningen først er kommet efter den kommunale beslutning om metroforpladsen, og at arbejdet med etablering er påbegyndt, har haft stor indflydelse på Styrelsens tilladelse. Tilladelsen indikerer dog overordnet, at der formentlig ikke ville være givet tilladelse til etablering af forpladsen, hvis fredningen var blevet gennemført inden den kommunale beslutning, idet bl.a. metroforpladsens indvirkning på fortov og parallelgade "forstyrrer" alléens symmetri.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at en løsning med etablering af cykelbaner eller cykelstier på Frederiksberg Allé i alle viste scenarier indebærer væsentlige udfordringer, hvor der overordnet er behov for en prioritering mellem nedlæggelse af et antal bilparkeringspladser, ensretning af Frederiksberg Allé med væsentlige trafikale konsekvenser og forringet fremkommelighed til følge eller etablering af cykelstier/-baner, der ikke lever op til vanlig standard.

Forvaltningen har i bilag 1 i en oversigt vurderet de enkelte scenarier i forhold til trafiksikkerhed, effekt på parkering og alléens egenart samt styrelsens vurdering.

Ud fra en trafiksikkerhedsmæssig vurdering anbefaler forvaltningen en videre bearbejdning af Scenarierne C (cykelsti i hovedgaden ved nedlæggelse af bilparkeringspladser) og I (cykelsti i hovedgaden ved ensretning af Frederiksberg Allé). Fordelen ved scenarie C er at det er muligt at anlægge cykelstier eller cykelbaner på hovedgaden, hvor cyklisterne bliver tilgodeset ved en trafiksikker løsning i vanlig standard, og det er den løsning som bedst lever op til intentionerne om cykelstier på alle trafikveje. Ulemper er at der nedlægges et stort antal bilparkeringspladser på Alléen.

Fordelen ved scenarie I er, at ensretningen af Frederiksberg Allé (Scenarie I) er det eneste af de fremlagte scenarier, hvor den eksisterende parkering på alléen kan bevares som i dag, hvor det er muligt at etablere cykelstier eller baner i den anbefalede minimumsbredde på 2 m, uden indgriben i træækker eller promenadefortov. Ulempen er, at ensretningen af alléen vil betyde forringet fremkommelighed og et øge pres på det omkringliggende vejnet i området.

Herudover vurderer forvaltningen, at ensretningen af Gammel Kongevej (Scenarie J) går ud over perspektivet for helhedsplanen for Frederiksberg Allé og har for store trafikale konsekvenser, samt at de nævnte kombiløsninger vil give en cykelsti, som ikke lever op til den anbefalede minimumsbredde, forsat vil skabe problemer for fremkommeligheden og være i strid med fredningens intentioner.

Endelig vurderer forvaltningen, at scenarierne for Frederiksberg Alle - særligt Scenarie I og J, og den snarlige genåbning af Platanvej i forbindelse med åbning af Frederiksberg Allé station, hvortil der er flere udviklingsscenarier i spil (senest fremlagt udvalget d. 4. marts 2019), bør ansues ud fra et helhedsorienteret perspektiv, og kræver en dybtgående analyse af konsekvenserne for trængsel på det øvrige vejnet.

Økonomi

Der vil være udgifter til ekstern rådgiver til udarbejdelse af skitseforslag for scenarierne. Udgifterne er anslået til 250.000 kr., og afholdes via puljen til Opgradering af belysningen på Frederiksberg Allé, hvor der er bevilget 2 mio. kr. til udvikling af en unik lampe til alléen. Udviklingen af lampen og dens funktion er afhængig af den løsning, der findes for etablering af cykelstier på alléen, og dermed det fremtidige tværprofil der skal oplyses.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget

ML/MAD

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 4. februar 2019, pkt. 56:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse, idet der anmodedes om flere alternativer.

Indstilling 4. februar 2019, pkt. 56:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at orienteringen om afklaringsdialogen med Slots- og Kulturstyrelsen vedrørende fredningen af Frederiksberg Allé tages til efterretning,
2. hvorvidt der på baggrund af afklaringsdialogen og som forberedelse af borger- og aktørinddragelse, skal udarbejdes skitseforslag for følgende scenarier:
 - A: Etablering af cykelbane i parallelgaden
 - C: Etablering af cykelbane eller cykelsti i hovedgaden
 - G: Etablering af cykelbaner "uden på" opstribet længdeparkering i hovedgaden
 - H: Etablering af cykelstier ved udvidelse af promenadefortov

Bilag

Bilag 1_ Skema_vurdering af Scenarier Frb Alle

Bilag 2_ Frederiksberg Alle_Scenarier A til K

Bilag 3_Afklaringsdialog med Slots og Kulturstyrelsen

Orientering om udtalelse fra Det Særlige Bygningssyn

Afgørelse Styrelsen_Metroforplads

Bilag 7_Notat_Trafikale konsekvenser af ensretning

Bilag 6_Referat tidl. sag_BMU_4. februar 2019

Punkt 169: Scenarier for indretning af Platanvej

05.01.00-P20-5-15

Resume

Der er i budget 2019 afsat 6,1 mio. kr. til etablering af cykelstier på Platanvej, hvilket er i overensstemmelse med den politiske beslutning om at etablere cykelsti eller cykelbane på alle trafikveje inden udgangen af 2020. Etablering af cykelstier vil medføre, at antallet af bilparkeringspladser bliver kraftigt reduceret, hvilket har givet forvaltningen anledning til at undersøge, om Platanvej kan indrettes på andre måder. Frederiksberg Kommune har i forbindelse med planlægning af cykelstier på Platanvej i samarbejde med Gehl Arkitekter udarbejdet fem forskellige scenarier for indretning af Platanvej. By- og Miljøudvalget skal i denne sag tage stilling til de forskellige scenarier for Platanvej samt beslutte, hvilke scenarier der skal sendes i borgerhøring.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at tage notat om scenarier for Platanvej til efterretning,
2. at scenarierne 1, 3, 4 og 5 sendes i borgerhøring.

Udvalget udsatte stillingtagen til spørgsmålet om Platanvejs åbning og bad om en tidsplan.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at notat om scenarier for Platanvej tages til efterretning,
2. hvorvidt scenarierne 0, 1, 2, 3 og/eller 4 sendes i borgerhøring.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 4. marts 2019 sagen.

Udvalget ønskede at få udarbejdet et ekstra scenarie, hvor fokus primært er på at optimere antallet af bilparkeringspladser på Platanvej. Forvaltningen har fået udarbejdet et ekstra scenarie (scenarie 5), hvor antallet af bilparkeringspladser opretholdes ved hjælp af smallere fortove og inddragelse af private arealer.

Ny indstilling:

På baggrund af den supplerende sagsfremstilling ændres indstillingen til:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at notat om scenarier for Platanvej tages til efterretning,
2. hvorvidt scenarierne 0, 1, 2, 3, 4 og/eller 5 sendes i borgerhøring,
3. hvorvidt Platanvej holdes lukket eller åbnes for gennemkørende biltrafik indtil ny indretning af Platanvej tages i brug.

Scenarie 5 - Trafikvej med cykelsti og max bilparkering:

Platanvej genåbnes for gennemkørende trafik og vejen opretholdes som trafikvej. Der etableres cykelsti i begge sider, hvilket giver en god kobling med cykelstierne på den første del af Platanvej ved metrostationen. Der er på Platanvej en vejbyggelinie, som giver mulighed for at foretage ekspropriation. Ved at ekspropriere forarealerne til Platanvej nr. 12, 14 og 30 samt etablere smallere fortove i begge sider, er det muligt at opretholde antallet af parkeringspladser på strækningen. Ekspropriationen betyder, at der skal fældes ca. 9 træer. Scenarie 5 frigør ikke plads til ny byrumsdannelse, men det vurderes, at der vil kunne plantes 7-10 nye træer. Løsningen kræver en mindre tilpasning af cykelstierne på metroforprojektet.

Trafikale konsekvenser:

Scenarie 5 har samme trafikale konsekvenser som scenarie 1, dog med den forskel, at forholdene for fodgængerne må forventes at blive forringet, da fortovet bliver smallere. Til gengæld opnås fuldt tilfredsstillende forhold for cyklister.

Oversigt over de 6 scenarier er:

Scenarie	Beskrivelse	Cykelsti	Gennemkørende biltrafik	Forventet antal bilparkeringspladser (Eksisterende: 54 stk)**)	Forventet antal træer* (Eksisterende: 5)	Ekstra byrum	A-busser i begge retninger	Særlige tiltag
0	Tilbage til 2010	Nej	Ja (ca. 13.000 biler/døgn)	54 stk**	5 stk	Nej	Ja	Platanvej genåbnes uden tiltag
1	Trafikvej med cykelsti	Ja	Ja (ca. 13.000 biler/døgn)	15-20 stk	5-10 stk	Nej	Ja	Platanvej med cykelsti i begge sider
2	Trafikdæmpning	Nej	Ja (ca. 10.000 biler/døgn)	22-27 stk	10-20 stk	Lidt	Ja	Platanvej trafikdæmpes/trafiksaneres. Cykeltrafik afvikles på kørebanen
3	Grøn cykel- og busgade	Nej	Nej (ca. 3.000 biler/døgn)	28-33 stk	15-25 stk	Middel	Ja	Platanvej lukkes for gennemkørende biltrafik og trafikken er på cyklisterens vilkår. Ingen cykelsti. Fokus på træer og byrum

4	Bygaden	Nej	Nej (ca. 3.000 biler/døgn)	15-20 stk	15-30 stk	Meget	Ja	Nytænkning af Platanvej. Platanvej lukkes for gennemkørende biltrafik. Ingen cykelsti. Der er stort fokus på træer og byrum og en mere menneskelig skala via nye bygninger i lille skala
5	Trafikvej med cykelsti og max bilparkering	Ja	Ja (ca. 13.000 biler/døgn)	55-60 stk	7-10 stk (der fældes ca. 9 stk.	Nej	Ja	Ekspropriation af forarealerne til nr. 12, 14 og 30. Der etableres smalle fortove i begge sider (1,5-1,75 m)

* Nye træer er et mix af store træer (Plataner) og små træer. Antallet af træer afhænger af, hvor der er placeret ledninger i jorden.

** Bemærk at tallet er ændret i forhold til den første sagsfremstilling, hvor 8 bilparkeringspladser på metroforpladsens entreprise var medtaget i den samlede optælling.

Ny tidsplan:

Tidsplanen afhænger af resultat af borgerdialogen, samt hvilket scenarie By- og Miljøudvalget siden hen vælger til videre projektering. Ligeledes vil det påvirke tidsplanen, hvis der skal foretages ekspropriation.

Forvaltningen har foreløbig lagt følgende tidsplan:

- April 2019: Politisk behandling 1 (Præsentation af de 6 scenarier og beslutning om at sende scenarierne i borgerhøring)
- Juni 2019: Borgerdialog 1 i 2-3 uger (Udvalgte scenarier sendes i borgerhøring)
- September 2019: Politisk behandling 2 (Valg af scenarie)
- Oktober-januar 2019: Detailprojektering og udarbejdelse af udbudsmateriale
- Februar 2019: Borgerdialog 2 (af detailprojekt)
- Marts 2020: Politisk behandling 3 (Godkendelse af detailprojekt)
- April 2020: Anlægsstart (anlægsperiode 4-5 måneder)

I følge ovenstående tidsplan skal By- og Miljøudvalget vælge et scenarie til detailprojektering i september 2019. På det tidspunkt er Cityringen åbnet, og der skal køre busser på Platanvej. Det vil være hensigtsmæssigt, at der i forbindelse med denne sag tages stilling til, om Platanvej skal holdes lukket for gennemkørende biltrafik eller åbnes op, indtil ny indretning af Platanvej tages i brug. Forvaltningen vurderer, at det i forbindelse med valg af scenarie og optimal gennemførsel af anlægsfasen bør overvejes, om det vil være hensigtsmæssigt, at holde Platanvej lukket for biltrafik i mellemperioden, for at imødegå at Platanvej genåbnes for gennemkørende biltrafik i en kort periode, når metroen åbner, og lukkes igen i forbindelse med anlægsarbejdet.

Ny økonomi:

Det er endnu uvist, hvad ekspropriationen af de 3 arealer har af økonomiske konsekvenser for kommunen. Det vurderes ikke, at udgifter til ekspropriation vil kunne afholdes inden for de afsatte midler. Finansiering af eventuelle merudgifter håndteres, når sagen kommer tilbage fra borgerhøring.

Tidligere sagsfremstilling

Platanvej blev bysaneret fra midten af 1960'erne, hvor hovedparten af vejens villaer blev erstattet med solitære høje huse på mellem 4 og 14 etager, og platantræerne langs vejen blev i den anledning også fældet. Byggerierne på Platanvej indplacerer sig dårligt i det omkringliggende område, som fortsat er karakteriseret af ældre villaer og karréer. Platanvej står således i skærende kontrast til Frederiksberg Allés majestætiske udformning med en veldefineret karréstruktur, veldefinerede kantzoner, og hvor lindetræerne skaber en særlig rolig stemning samt i forhold til områdets mindre sidegader, som har en intim stemning.

Indretning af Platanvej:

Platanvej er i Kommuneplanen udpeget som trafikvej, og fungerede inden sin lukning i 2011 som en tværgående forbindelse mellem Vesterbro og Frederiksberg. Det er besluttet at etablere cykelstier på alle trafikveje inden udgangen af 2020. Cykelstier øger trafiksikkerheden og trygheden for cyklisterne, og får flere til at vælge cyklen. Da Platanvej er forholdsvis smal, er det ikke muligt at etablere cykelstier uden også at skulle reducere kraftigt i antallet af bilparkeringspladser. Dette forhold har givet forvaltningen anledning til at undersøge muligheden for at se på Platanvej på en ny måde. Frederiksberg Kommune har i samarbejde med Gehl Arkitekter udarbejdet 5 forskellige scenarier for indretning af Platanvej. Scenarierne er udarbejdet på et overordnet konceptniveau, og er med til at illustrere spændvidden i mulighederne for indretning af Platanvej. Et mere detaljeret design afventer borgerprocessen og den politiske beslutning om den videre proces. Spørgsmålet er, om cykelstierne skal fortsætte hele vejen til Vesterbrogade som planlagt og budgetteret, eller om Platanvej skal have en helt anden funktion og indretning. Ligeledes er det spørgsmålet, om Platanvej skal genåbnes for biltrafik i begge retninger, eller om Platanvej skal lukkes for gennemkørende biltrafik, som det har været tilfældet de sidste 8 år.

Platanvej har været lukket for gennemkørende biltrafik siden 2011 som følge af anlæg af ny metrostation på hjørnet af Platanvej og Frederiksberg Allé. Den nye metrostation står klar i anden halvdel af 2019. Med mindre der beslutes andet, vil Platanvej igen blive åbnet for gennemkørende biltrafik. Trafikmodelberegninger viser, at en genåbning af Platanvej vil generere en trafikbelastning på Platanvej på ca. 13.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Det er allerede besluttet, at der skal køre A-busser i begge retninger på Platanvej, som følge af tilpasning til Cityringen. Ligeledes er det besluttet, at en 1/3 af Platanvej fra Frederiksberg Allé skal anlægges med cykelsti (ca. 150 m), som en del af metroforpladsens entreprise, som forventes færdig i løbet af sommeren 2019. Disse forhold har været forudsætninger for udarbejdelse af de 5 scenarier for ny indretning af Platanvej.

Scenarie 0 - Tilbage til 2010:

Platanvej genåbnes for gennemkørende trafik, og der etableres ikke cykelsti. Platanvej opretholdes som trafikvej, og antallet af bilparkeringspladser og træer er uændret. Der vil være en manglende sammenhæng mellem den del af Platanvej, som er opgraderet med cykelsti som følge af metroprojektet og den del, der ikke er.

Scenarie 1 - Trafik med cykelsti:

Platanvej genåbnes for gennemkørende trafik og vejen opretholdes som trafikvej. Der etableres cykelsti i begge sider, hvilket giver en god kobling med cykelstierne på den første del af Platanvej ved metrostationen. Scenarie 1 medfører nedlæggelse af 42-47 bilparkeringspladser, da der ikke længere er plads til at skråparkering på vejen. Scenarie 1 frigør ikke plads til ny byrumsdannelse, men der vil kunne plantes 5-10 nye træer.

Scenarie 2 - Trafikdæmpning:

Platanvej genåbnes for gennemkørende trafik, og der etableres ikke cykelsti. I stedet bliver Platanvej trafikdæmpet ved hjælp af eksempelvis bump, hævede flader, nedsat hastighedsgrænse og et let slynget forløb. Scenarie 2 medfører nedlæggelse af 35-40 bilparkeringspladser, da skråparkeringen af trafikikkerhedsmæssige hensyn konverteres til længdeparkering. Der kan plantes mellem 10-20 træer, og der frigøres også plads til at etablere et bredere fortov samt plads til et mindre byrum. Der vil være en manglende sammenhæng mellem den del af Platanvej, som er opgraderet med cykelsti som følge af metroprojektet og den del, der ikke er.

Scenarie 3 - Grøn cykel- og busgade:

Platanvej lukkes for gennemkørende trafik - busser undtaget, hvormed mængden af trafik på Platanvej reduceres. Biler, busser og cykler deler kørebanen, som får et let slynget forløb. Scenarie 3 medfører nedlæggelse af 29-34 bilparkeringspladser. Der kan plantes op mod 15-25 træer, og der frigøres plads til at etablere et bredere fortov samt plads til ekstra byrum. Der vil være en manglende sammenhæng mellem den del af Platanvej, som er opgraderet med cykelsti som følge af metroprojektet og den del, der ikke er. Med den foreslåede indretning kan Platanvej nedklassificeres til lokalvej.

Scenarie 4 - Bygaden:

Platanvej lukkes for gennemkørende trafik - busser undtaget, hvormed mængden af trafik på Platanvej reduceres. Scenarie 4 ansporer til et større byudviklingsprojekt, hvor der åbnes for muligheden for mere bebyggelse i "villa-størrelse", således at vejens skala kan nedbringes. Den mindre og intime skala vil bidrage til, at der skabes et gadeforløb, hvor forretningerhverv og nye byrum vil kunne animere stueetagerne og give liv til gaden. Scenarie 4 medfører nedlæggelse af 42-47 bilparkeringspladser, og der plantes mellem 15-30 nye træer. Der vil være en manglende sammenhæng mellem den del af Platanvej, som er opgraderet med cykelsti som følge af metroprojektet og den del, der ikke er. Med den foreslåede indretning kan Platanvej nedklassificeres til lokalvej.

Oversigt over de fem scenarier er:

Scenarie	Beskrivelse	Cykelsti	Gennemkørende biltrafik	Forventet antal bilparkeringspladser (Eksisterende: 62 stk)	Forventet antal træer* (Eksisterende: 5)	Ekstra byrum	A-busser i begge retninger	Særlige tiltag
0	Tilbage til 2010	Nej	Ja (ca. 13.000 biler/døgn)	62 stk	5 stk	Nej	Ja	Platanvej genåbnes uden tiltag
1	Trafikvej med cykelsti	Ja	Ja (ca. 13.000 biler/døgn)	15-20 stk	5-10 stk	Nej	Ja	Platanvej med cykelsti i begge sider
2	Trafikdæmpning	Nej	Ja (ca. 10.000 biler/døgn)	22-27 stk	10-20 stk	Lidt	Ja	Platanvej trafikdæmpes/trafiksaneres. Cykeltrafik afvikles på kørebanen
3	Grøn cykel- og busgade	Nej	Nej (ca. 3.000 biler/døgn)	28-33 stk	15-25 stk	Middel	Ja	Platanvej lukkes for gennemkørende biltrafik og trafikken er på cyklisternes vilkår. Ingen cykelsti. Fokus på træer og byrum
4	Bygaden	Nej	Nej (ca. 3.000 biler/døgn)	15-20 stk	15-30 stk	Meget	Ja	Nytænkning af Platanvej. Platanvej lukkes for gennemkørende biltrafik. Ingen cykelsti. Der er stort fokus på træer og byrum og en mere menneskelig skala via nye bygninger i lille skala

* Nye træer er et mix af store træer (Plataner) og små træer. Antallet af træer afhænger af, hvor der er placeret ledninger i jorden.

Trafikale konsekvenser:

Biltrafik: Scenariene 0, 1 og 2 genåbner Platanvej for biltrafik i begge retninger. Modelberegninger viser, at der ved en genåbning kan forventes mellem 10.000-13.000 køretøjer pr. døgn på Platanvej. Ligeledes viser modelberegningerne, at der også kan forventes en trafikstigning på Madvigs Allé (+57%) og på Bülowvej (+16%). Beregningerne viser derimod, at mange af parallelgaderne vil opleve en reduktion i mængden af trafik, Kingosgade (-16%), Pile Allé (-12%) og Frederiksberg Allé øst (-11%). Samlet set vil en genåbning af Platanvej for gennemkørende trafik forventes at generere mere biltrafik gennem Frederiksberg Kommune end dagens situation, hvor Platanvej er lukket for gennemkørende trafik. Scenariene 3 og 4 lukker for gennemkørende trafik, hvorved mængden af trafik på Platanvej vil falde til ca. 3.000 køretøjer pr. døgn. En fortsat lukning af Platanvej påvirker især Kingosgade og Alhambravej, hvor trafikken allerede i dag er på kapacitetsgrænsen.

Cykeltrafik: Platanvej er en vigtig tværgående forbindelse mellem Vesterbro og Frederiksberg. Der er i dag 5.000-8.000 cyklister på Platanvej i døgnet, og 600-800 cyklister i spidstimen. Dette tal forventes at stige, når metroen åbner, og hvis det besluttes at etablere cykelsti langs hele Platanvej. Cykelstier øger erfaringsmæssigt antallet af cyklister, da cykelstier øger sikkerheden og trygheden for cyklister.

Busser: Med åbning af Cityringen tilpasses hele busnettet på Frederiksberg, hvilket bl.a. betyder, at der kommer busdrift på Platanvej. Det er besluttet, at buslinjerne 7A og 9A skal have rute og busstop på Platanvej. I myldretiden medfører dette 24-32 busser per time på Platanvej. Som en del af metroforpladsen etableres der busstoppesteder på Platanvej ud for metrostationen, så der sikres en god kobling mellem bus og metro.

Fodgængere: Platanvej fungerer som en tværgående forbindelse mellem Vesterbrogade og Frederiksberg Allé. Der er i dag 800-1.500 fodgængere i døgnet, og 100-150 fodgængere i spidstimen. Åbning af Madkulturens Hus og metrostationen i krydset med Frederiksberg Allé vil bidrage med en destination, hvilket vil øge mængden af fodgængere på Platanvej og de omkringliggende veje.

Bilparkering:

En betydelig del af gaderummet er i dag disponeret til bilparkering. Platanvej har i dag 62 offentlige bilparkeringspladser fordelt på skrå- og langsgående bilparkering. Derudover er der ca. 190 private bilparkeringspladser på terræn og ca. 100-120 bilparkeringspladser fordelt på 4 private parkeringskældre og flere garager. Registrering af bilparkeringen på Platanvej viser, at belægningsgraden på de offentlige bilparkeringspladser er meget høj, og svinger mellem 82-103% afhængig af dag og tidspunkt. Derimod viser registreringen, at der er ledig kapacitet på de private bilparkeringspladser på terræn, hvor belægningsgraden i gennemsnit svinger mellem 57-78%. Det samme billede gør sig sandsynligvis også gældende i de private bilparkeringskældre langs Platanvej, hvor forvaltningen ikke har haft mulighed for at foretage en registrering. Belægningsgraden på de offentlige bilparkeringspladser er langt højere end på de private bilparkeringspladser, hvilket også er tendensen på resten af Frederiksberg.

Tidligere undersøgelser viser, at området omkring Frederiksberg Allé er det sted på Frederiksberg, hvor belægningsgraden for de offentlige bilparkeringspladser er højest (98-104%). Den gennemsnitlige søgetid i området omkring Frederiksberg Allé er ca. 4-12 min afhængig af tidspunktet på døgnet. Mange borgere fravælger at tage bilen, fordi det er svært at finde en bilparkeringsplads, når de kommer hjem. Dette bekræftes af en registrering af de parkerede biler, som viser at der kun sker en lille udskiftning af parkerede biler. 53% af alle parkanter parkerer mere end 3,5 timer, mens 43% af alle parkanter parkerer i mere end 7,5 timer. Derudover viser registreringen, at af de som parkerer på de offentlige bilparkeringspladser i aftentimerne har 82% en parkeringslicens. På de private bilparkeringspladser på terræn har 35% af parkanterne en parkeringslicens.

Der er stort pres på de offentlige bilparkeringspladser på Platanvej, mens der er i gennemsnit er ledig kapacitet på de private bilparkeringspladser på 58 bilparkeringspladser. Dertil kommer de private bilparkeringskældre på Platanvej, hvor der sandsynligvis også er en del ledig kapacitet. Registreringen af bilparkering på Platanvej viser, at de private bilparkeringspladser har et stort potentiale, men udnyttelsen af det samlede antal bilparkeringspladser ikke er optimal. Presset på de offentlige bilparkeringspladser skyldes primært, at de private bilparkeringspladser ikke bliver brugt, hvilket sandsynligvis skyldes den relative store prisforskel mellem en parkeringslicens og prisen for en privat bilparkeringsplads. Det kan også skyldes, at nogle af de private bilparkeringspladser er overdimensionerede, hvilket betyder, at udbuddet af private bilparkeringspladser er større end efterspørgslen. Et vigtigt element i borgerdialogen bliver at afklare, hvorfor flere af de private bilparkeringspladser ikke bliver brugt, og hvad der skal til for at få en bedre udnyttelse af den samlede parkeringskapacitet på Platanvej.

Borgerhøring:

Den 6. november 2018 var der borgermøde om Lejerbos projektforslag med 24 nye lejligheder på Platanvej. På dette møde fik borgerne også mulighed for at komme med ønsker til indretning af Platanvej. Det var tydeligt på mødet, at udsigten til, at Platanvej genåbnes for biltrafik bekymrer mange beboere, hvilket bl.a. hænger sammen med at flere af beboerne på Platanvej ikke har oplevet andet end vejen som lukket. Der var mange forskellige ønsker for Platanvej herunder bl.a. følgende:

1. Lukket for biltrafik – evt. ensrettet eller med bussluse
2. Flere træer og mere grønt. Bedre forhold for ophold – bl.a. flere bænke.
3. Cykelstier
4. Mere bilparkering
5. Lavere hastigheder – evt. flere bump
6. Ny og forbedret vejbelysning
7. Mindre støj – gerne støjsvag asfalt og el-busser.

Forvaltningen foreslår på baggrund af de udarbejdede scenarier at gå i dialog med byens borgere omkring udviklingen af Platanvej, således at der kan skabes afklaring omkring, hvilken udvikling borgerne ønsker. Borgerdialogen vil afklare, hvorvidt der er et ønske om, at Platanvej ønskes åbnet eller lukket for gennemkørende biltrafik, forud for at denne i udgangspunktet åbnes, når metroen sættes i drift medio 2019. Når borgerdialogen er afsluttet, vil forvaltningen forelægge By- og Miljøudvalget en ny indstilling, hvor der skal tages stilling til, hvilket scenarie udvalget ønsker at etablere på Platanvej.

Tidsplan:

Tidsplanen afhænger af resultat af borgerdialogen, samt hvilket scenarie By- og Miljøudvalget siden hen vælger til videre projektering. Forvaltningen arbejder på nuværende tidspunkt med følgende tidsplan:

- Marts 2019: Politisk behandling 1 (Præsentation af de 5 scenarier og beslutning om at sende forslag i borgerhøring)
- April 2019: Borgerdialog 1 (Udvalgte scenarier sendes i borgerhøring)
- Juni 2019: Politisk behandling 2 (Valg af scenarie)
- Juli–november 2019: Detailprojektering og udarbejdelse af udbudsmateriale
- Januar 2019: Borgerdialog 2 (af detailprojekt)
- Februar 2020: Politisk behandling 3 (Godkendelse af detailprojekt)
- Marts 2020: Anlægsstart (anlægsperiode 4-5 måneder)

Det vil være hensigtsmæssigt, at der er taget en beslutning om indretning af Platanvej inden metroen åbner. Hvis By- og Miljøudvalget vælger et scenarie, hvor Platanvej lukkes for gennemkørende biltrafik, er det hensigtsmæssigt, at Platanvej ikke bliver genåbnet for gennemkørsel i en kort periode, når metroen åbner, for derefter at lukke Platanvej igen.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at Gehls notat tilfredsstillende anskueliggør, hvorledes Platanvej kan designes indenfor den givne tværprofil, og at Gehl har anskueliggjort, at det er muligt at skabe bedre forhold for cyklister og fodgængere, samt at der kan skabes bedre byrum. For hvert scenarie er der udarbejdet en visualisering, en plantegning, et sektionssnit, og der er fremhævet særlige relevante varianter af de givne scenarier. Forvaltningen vurderer, at notatet har en kvalitet og en overskuelighed, som kan bruges i den efterfølgende borgerdialog. Forvaltningen vurderer, at de udarbejdede scenarier så vidt muligt dækker beboernes ønsker for indretning af Platanvej. Der er fordele og ulemper ved alle scenarier, og det er

ikke muligt at få alle fordelene samlet i én og samme løsning. Platanvej er udfordret på pladsen, og det er derfor nødvendigt at prioritere. Spørgsmålet er især om cykelstierne skal fortsætte hele vejen til Vesterbrogade som planlagt, og hvorvidt Platanvej skal genåbnes eller lukkes for gennemkørende biltrafik.

Økonomi

Der er i 2019 i alt 6.1 mio. kr. til at etablere cykelstier på Platanvej. Der er store forskelle i økonomien for de enkelte scenarier, og økonomien afhænger af, hvilket forslag som vælges. Forvaltningen vurderer på nuværende tidspunkt, at alle scenarier kan holdes inden for rammen.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
ML/LKJ

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 4. marts 2019, pkt. 85:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 4. marts 2019, pkt. 85:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at notat om scenarier for Platanvej tages til efterretning,
2. hvorvidt scenarierne 0, 1, 2, 3 og/eller 4 sendes i borgerhøring.

Bilag

Scenarier for Platanvej, endelig udgave

Scenarier for Platanvej

Punkt 170: Renholdelseskampagne med fokus på cigaretskod og tyggegummi

05.07.01-G01-3-19

Resume

By- og Miljøudvalget godkendte på møde den 11. marts 2019, at dette års renholdelseskampagne gennemføres i løbet af forsommeren 2019 og retter fokus på både cigaretskod og tyggegummi.

Forvaltningen har siden arbejdet med kampagneindholdet, som i denne sag forelægges til udvalgets godkendelse.

Beslutning

By- og Miljøudvalget godkendte kampagnematerialet med fokus på cigaretskod og tyggegummi.

Udvalget bad om, at der i forbindelse med næste års kampagne arbejdes med flere kreative kampagneideer.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at kampagnematerialet med fokus på cigaretskod og tyggegummi godkendes

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget godkendte på møde den 11. marts 2019, at dette års renholdelseskampagne gennemføres i løbet af forsommeren 2019 og retter fokus på både cigaretskod og tyggegummi.

Kampagneindhold

Kampagnematerialet består henholdsvis af skilte, der fastgøres til affaldsspande, og af plakater, der opsættes i buslæskure (der, hvor der tidligere var rutekort). Skiltene vil blive udformet som overdimensionerede manillamærker (ca. 40x20 cm) og udarbejdes i vejrbestandigt materiale. I byrummet vil der desuden blive anlagt "nudging-fodspor" på belægning nær affaldsspande med henblik på at gøre borgere opmærksomme på disse.

Kampagnen benytter sloganet "God stil" med henblik på at skabe genkendelighed til sidste års kampagne. Budskaberne er lavet med ønske om at nudge/venligt henstille til, at borgerne bruger affaldskurve og askebæger, når de skal skille sig af med cigaretskod og tyggegummi.

Udkast til kampagnemateriale er vedlagt som bilagsmateriale.

Kampagnen er planlagt til at forløbe i tre uger med start den 27. maj 2019.

Markedsføring

Kampagnen vil blive markedsført digitalt via facebook og henholdsvis på frederiksberg.dk, FK-intra samt på bibliotekernes og Borgerservicecentrets infoskærme. Kampagnen vil desuden blive omtalt i pressemeddelelser, i nyhedsbreve til virksomheder og i de lokale informationsannoncer.

"Manillamærkerne" og plakater opsættes primært på byens travle buslæskure, handelsområder og institutioner.

Frederiksberg Gartner- og Vejservice opsætter og nedtager materialet.

Kommunikationsplan er vedlagt som bilagsmateriale.

Økonomi

Der er afsat 10.000 kr til print af skilte og plakater, diverse kommunikationstiltag, samt opsætning og nedtagning af skilte og plakater. Det finanseres af driftsmidlerne til renhold.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
SV/SBR

Bilag

Kommunikationsplan

Udkast til renholdelseskampagnemateriale 2019

Punkt 171: Signalanlæg ved Aksel Møllers Have og Godthåbsvej

13.05.16-G01-2-17

Resume

By- og Miljøudvalget skal med denne sag tage stilling til, hvorvidt signalanlægget ved Aksel Møllers Have og Godthåbsvej skal nedlægges.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, hvorvidt signalanlægget ved Aksel Møllers Have og Godthåbsvej skal fjernes eller bibeholdes.

Sagsfremstilling

På By- og Miljøudvalgets møde den 1. april 2019 behandlede udvalget en anlægsbevilling angående tilpasning af stoppestederne på linje 2A. Her anmodede udvalget forvaltningen om at forelægge en særskilt sag om fjernelse af det midlertidige signalanlæg ved Aksel Møllers Have og Godthåbsvej efter færdiggørelse af metroarbejdet.

Signalanlægget er oprindeligt etableret som et midlertidigt anlæg for at skabe bedre udkørsel for metroarbejdet. Signalanlægget har været i funktion i 8 år og metroarbejdet er snart færdigt. Derfor skal det beslutes, hvad der skal ske med signalanlægget. Signalanlægget er også blev brugt som en sikker overgang for forgængere ved Aksel Møllers Have, der før benyttede et nu nedlagte støttepunkt.

Der er tre mulige scenarier i forhold til signalanlægget:

1 Fjernelse af signalanlægget

I anlægsprojektet med tilpasningen af stoppestederne for linje 2A vil der udover fremrykkede busperroner, blive etableret et støttepunkt for fodgængerne ca. 40 meter vest for signalanlægget, som derved bliver placeret direkte ud for den kommende metrostation. Det forventes, at mange af de fodgængere, der benytter signalanlægget i dag, i fremtiden vil benytte det nye støttepunkt. Ved at fjerne det midlertidige signalanlæg vil fremkommeligheden for busser, cykler og køretøjer forbedres på Godthåbsvej. Sidevejstrafikken fra Aksel Møllers Have er meget begrænset, men disse vil mærke at tilkørslen til Godthåbsvej vil blive forringet. Noget af signalanlæggets materiel vil kunne genanvendes, fx på Platanvej ved den nye metrostation.

2 Bibeholde signalanlægget med nødvendige opgraderinger

Hvis signalanlægget skal gøres permanent, skal det opgraderes, hvis det skal leve op til anbefalingerne i vejreglerne. Der skal suppleres med ekstra signaler og der skal ske en ændringer af vejgeometrien i krydset. Bibeholdelsen af signalanlægget betyder en forringelse af busfremkommeligheden og den generelle fremkommelighed for både cykler og køretøjer på Godthåbsvej. 1/3 af tiden i signalanlæggets omløbstid bliver brugt til grøntid fra Aksel Møllers Have, der bliver taget fra Godthåbsvej, hvor der er markant mere trafik. Sidevejstrafikken fra Aksel Møllers Have er meget begrænset. Ønskes der fremkommelighed for busserne, skal der en signalprogrammering til.

3 Bibeholde signalanlægget, som i dag

Selvom signalanlægget ikke lever ikke op til anbefalingerne i vejreglerne, kan det godt bibeholdes i en periode. Men med anlægsprojektet af fremrykkede busperroner skal der alligevel ske ændring af placering af to signalstandere og der skal laves et ny signalprogram. Det vil derfor være oplagt at gennemføre opgraderingen af signalanlægget samtidig.

By- Kultur og Miljørådets vurdering

By-, Kultur og Miljøområdet vurderer, at en bibeholdelse af signalanlægget ved Aksel Møllers Have og Godthåbsvej væsentligt forringer bussernes, køretøjers og cyklisters fremkommelighed på Godthåbsvej i forhold til den gevinst som signalanlægget har for de få udkørende og krydsende fodgængere. Fodgængere vil have mulighed for at benytte det nærliggende støttepunkt, der etableres i forbindelse med de fremrykkede busperroner. I forhold til trafiksikkerhed viser uheldsbilledet, at der i perioden mens signalet har været i brug har været flere uheld end før etableringen af signalanlægget. Dog har der ikke været uheld, hvor fodgængere har været involverede, hverken før eller efter anlægget af signalet.

Der er mange parametre, der påvirker valget af transportmiddel. For kollektiv trafik er det blandt flere andre parametre vigtigt at rejsetiden er konkurrencedygtig med og helst lavere end for de alternative transportmidler. Er rejsetiden i den

kollektive transport ikke konkurrencedygtigt i forhold til at tage bilen vil det give incitament til at vælge denne i stedet. Hvis flere vælger bilen i stedet for en bus, vil dette bidrage til en stigende trængsel, og dermed tidstab for alle ture. Derfor ønskes der fremkommelighed for busser, de steder hvor det er muligt.

Økonomi

Det forventes, at en fjernelse af signalanlægget koster 100.000 kr. og have en årlig besparelse på 10-15.000 kr. til strømforbrug, vedligeholdelse og reparationer mv. En bibeholdelse af signalanlægget med nødvendige opgraderinger inklusiv busfremkommelighed forventes, at koste 400.000 kr. i anlæg og bibeholdelse af signalet, som i dag forventes, at koste 30.000 kr. med ændring af placering af to signalstandere og signalprogram. Ved bibeholdelse af signalanlægget vil der årligt være et forbrug på 10-15.000 kr. til strømforbrug, vedligeholdelse og reparationer mv.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
JBS/ML/KTM

Punkt 172: Endelig vedtagelse - Bevarende lokalplan 193 for Fuglebakkebebyggelsen

01.02.00-P16-3-18

Resume

Forslaget til Lokalplan 193 for Fuglebakkebebyggelsen med tilhørende forslag til Kommuneplantillæg 5 har været i offentlig høring, og der er indkommet hørings svar, som har givet anledning til ændringsforslag til planerne. By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om planerne skal vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at sende bevarende Lokalplan 193 med tilhørende Kommuneplantillæg 5 for Fuglebakkebebyggelsen i supplerende høring med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen, samt at der gives mulighed for kvistaltaner, at mulighed for portlåger udgår, og der ikke må plantes træer der i fuld udvokset tilstand overskrider en højde på 3 meter i de østvestvendte rækkehushaver.

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Fasaël Rehman, Flemming Brank og Thyge Enevoldsen) vedtog, at der ikke kan etableres altaner på etageejendommene mod Godthåbsvej.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Gunvor Wibroe, Balder Mørk Andersen og Ruben Kidde) stemte for.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at bevarende Lokalplan 193 med tilhørende Kommuneplantillæg 5 for Fuglebakkebebyggelsen vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 25. marts 2019 sagen efter drøftelse.

Der er modtaget en række henvendelser, hvoraf de fleste omhandler portlåger i anledning af problematik ved ejendommen Godthåbsvej 132, hvor ejer i flere omgange har afspærret porten. Henvendelserne går på, at der ikke ønskes mulighed for portlåger samt altaner på etageejendommene, at der ønskes mulighed for kvistaltaner på række- og dobbelthuse og begrænsninger på træhøjder. Emnerne er resumeret og kommenteret i vedhæftede bilag 4. Bemærkningerne om kvistaltaner på række- og dobbelthuse, altaner på etagehuse samt træhøjder er sammenfaldende med indkomne hørings svar. Med hensyn til portlåger vurderes det, at disse ud fra lokalplanens bevaringsformål kan etableres ud fra det oprindelige tegningsmateriale, men at det må bemærkes at eventuelle portlåger ikke kan lukkes/låses af hensyn til deklarationens bestemmelse om at der skal være fri og uhindret passage. Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer i forhold til de ændringsforslag til endelig lokalplan, der fremgår af sagsfremstillingen.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog den 27. august 2018 at offentliggøre forslag til Lokalplan 193 med tilhørende Kommuneplantillæg 5 i en periode på 8 uger, at afholde åbent hus, og ikke at udarbejde miljøvurdering. By- og Miljøudvalget besluttede, at alternativet vedr. kviste skulle indgå i høringsmaterialet.

Baggrunden for lokalplanforslaget er et ønske fra ejerlaugene i området om en bevarende lokalplan, der bedre end de oprindelige deklarationer med 'facadecensur-bestemmelser' sikrer den bevaringsværdige bebyggelse, der er udpeget i kommuneplanen. Udarbejdelsen er i tråd med kommuneplanens retningslinje om, at der skal udarbejdes bevarende lokalplaner for boligområder i den vestlige del af kommunen, som erstatning for Byplanvedtægt 27 og dermed jf. kommuneplanens rammebestemmelser give mulighed for udnyttelse af tagetager i række- og dobbelthusene.

Lokalplanen har til formål at sikre,

- at Fuglebakkebebyggelsen, der er udpeget som kulturmiljø, bevares som et homogent og attraktivt kvarter med markante fællestræk i materialer og form
- at sikre bevaring af områdets bevaringsværdige bygninger og give rammer for tilføjelse af nye elementer i overensstemmelse med den oprindelige byggeskik
- at understøtte bydelsstrøget 'Godthåbsvej Vest' ved udlæg af detailhandelskvadratmetre og give mulighed for erhverv i stueetagen mod Godthåbsvej, der understøtter gademiljøet, samt at fastholde det øvrige lokalplanområde til boligformål
- at sikre en tidssvarende bebyggelse ved at give mulighed for udnyttelse af tagetagen i række- og dobbelthusene til boligformål i sammenhæng med eksisterende boliger og give mulighed for støjforanstaltninger og klimatilpasning i respekt for det bevaringsværdige miljø,
- at fastholde områdets grønne karakter ved bevaring af haver omkranset af karakteristiske hegn, og bevaring af udpegede bevaringsværdige træer og fastholdelse af offentligt grønt rekreativt anlæg ved Egernvej

Kommuneplantillægget udskiller et nyt rammeområde 4.B.14 fra rammeområde 4.B.5 til bebyggelsen ud mod Godthåbsvej og lægger de to dobbelthusbebyggelser ind under rammeområde 4.A.4 for rækkehusene og øger bebyggelsesprocenten til henholdsvis 160 og 115, så den bevaringsværdige bebyggelse kan rummes her indenfor. Kommuneplantillæggets øgede bebyggelsesprocenter svarer til de faktiske bebyggelsesprocenter og sikrer mulighed for genopførelse f.eks. ved brand.

Høring

Planforslagene har været i offentlig høring i perioden fra den 5. september til den 31. oktober 2018. Der blev afholdt åbent hus om planforslagene den 11. oktober 2018 i 'Pyramiden' på Skolen på Duevej. Ca. 80 borgere mødte op. Temaerne ved de tre temaborde til åbenthusholdningen var tema 1: Formål og anvendelse, tema 2: Byggeriet og bevaring og tema 3: Vej, parkering og beplantning. Der var en god stemning på mødet, hvor mange var positive overfor bestemmelserne i lokalplanforslaget for området, men også nogle der fandt dem for snævre og nogen der fandt dem for løse. Spørgsmål og kommentarer ved arrangementet afspejles i de indkomne høringssvar.

By-, Kultur- og Miljøområdet har i høringsperioden modtaget 31 høringssvar. Høringssvarene kommer primært fra ejere, beboere og foreninger indenfor området.

- Der er en del høringssvar vedrørende kvistaltaner på række- og dobbelthuse. Ejerlaugene, som alle ejerne i række- og dobbelthusene er repræsenteret af, og en række andre høringssvarere foreslår, at der gives mulighed for kvistaltaner. Bevaringsforeningen og en række andre høringssvarere foreslår, at fastholde at der ikke kan etableres kvistaltaner. Et tilknyttet emne er omfang og placering af tagvinduer.
- En række høringssvar, herunder via en underskriftsindsamling, er imod muligheden for altaner på nordsiden af de 4 etageejendomme i 3½ etager ved Godthåbsvej, mens andre foreslår at fastholde eller udvide muligheden.
- Et andet gennemgående tema er beplantningshøjder og udpegning af bevaringsværdige træer.
- Derudover er der kritik af processen, hvor der til et dialogmøde i januar 2018 var flere kvistmodeller i spil, mens det lokalplanforslag der har været i høring ikke gav mulighed for kviste.
- Der er flere høringssvar om portenes og bagvejenes status og brug.
- Herudover er der en række emner om anvendelse, affald, bygningsdetaljer, mindre anlæg mv. og forslag til ændringer i kommuneplantillæggets etageantal, bilag, tekst og fotos.

- Forvaltningen anbefaler, at det lokalplanforslag, der har været i høring, der ikke giver mulighed for kviste/kvistaltaner på række- og dobbelthusene, vedtages, da det bedst fastholder Fuglebakkebebyggelsens særlige kvaliteter, med de karakteristiske sammenhængende tagflader på række- og dobbelthusene. Det anbefales derfor, at fastholde muligheden for tagvinduer i et højere format end hidtil brugt og med en placering længere nede på tagfladen, så de kan anvendes som redningsvinduer. Det giver mulighed for udnyttelse af tagetager til boligformål. Samtidigt anbefales det at fastholde, at tagetager, der ikke anvendes til boliger kun kan isættes mindre 'bevaringsvinduer'.

- Det vurderes, at alternativet vedrørende kviste, der indgik i høringsmaterialet, også vil være indenfor lokalplanens formålsbestemmelse om at fastholde og bevare Fuglebakkebebyggelsens særlige kvaliteter. Det alternative forslag friholder tagfladerne mod de omgivende veje; Egernvej, Vagtelvej, Solsortvej, Fuglebakkevej og Duevej for kviste/kvistaltaner, men giver mulighed for én type altankvist mod bagveje/bagsider. Det vil fastholde de karakteristiske sammenhængende tagflader mod vejene, men ikke mod bagvejene. Det vil på sigt kunne give et ensartet udtryk for kvistaltaner mod bagvejene, samt give høj boligkvalitet i boligernes tagetage med god udnyttelse af kvadratmeterne og med gode dagslysforhold. Hvis det beslutes, at give mulighed for én type kvistaltan, bør bilag 4 suppleres med bilag 4a, som foreslået af ejerlaugene.

- Forvaltningen anbefaler, at fastholde muligheden for altaner/franske altaner på nordsiden af bebyggelsen mod Godthåbsvej, som beskrevet i lokalplanforslagets bestemmelser. Det vil være i overensstemmelse med kommunalbestyrelsens målsætning i Altanmanualen om, at der "som udgangspunkt gives mulighed for etablering af altaner på Frederiksberg, når etableringen kan ske uden væsentlige uensigtsmæssige indbliksgener og skyggevirkninger og når der ikke er væsentlige arkitektoniske hensyn der taler imod". Der er med udgangspunkt i kommunens altanmanual fastsat konkrete bestemmelser i lokalplanforslaget for altaner på etageejendommenes bagfacader.

- Det anbefales, at fastholde lokalplanens bestemmelser, der udpeger bevaringsværdige træer (uden højdebegrænsning), der står ud mod vejene og væk fra de bolignære havearealer. Ligeledes anbefales det at fastholde, at det i øst-vestvendte haver kun er op mod nordskellet at der fastsættes en højdebegrænsning på (ny)plantning af træer/beplantning. Inden for Lille Godthåb vejlaugets område foreslås det, at deklarationens punkt med en generel maksimal beplantningshøjde fortsat skal gælde, da det kun er vejlaugene der er påtaleberettiget. Det anbefales at indføre en sydlig zone i sydvendte haver hvor højdebegrænsningen lempes.

- Det anbefales, at fjerne bestemmelse om fri og uhindret adgang i punkt om veje og i stedet henvise til de oprindelige deklarationers bestemmelser herom. Det anbefales at bevare vejstrukturen, herunder at der er adgang til to af bagvejene via porte, samt at give mulighed for port-låger, der dog ikke kan være lukkede/aflåste jf. deklarationernes bestemmelser

og fri og uhindret passage.

- Det anbefales at fastholde bestemmelse om begrænsning i udeserveringsarealer, om boligstørrelser, parkering- og opholdsnorm, zoner til/bestemmelser om mindre bygninger, farve- og materialebestemmelser, om bygningsdetaljer, på nær de i nedenstående afsnit oplistede ændringsforslag,

- Det anbefales at fastholde kommuneplantillæggets etageantal.

Alle høringssvar fremgår af bilag 1. Alle høringssvar er resumeret og vurderet i bilag 2. Da enkelte afsendere af høringssvar ønsker anonymitet, er disse anonymiseret i de åbne bilag, men fremlagt med fulde navn og adresse i de lukkede bilag.

Ændringer til lokalplanen

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

- I lokalplanens redegørelse
 - udskiftes foto side 11,
 - i afsnit om Detailhandel præciseres det at der kan etableres erhverv i stueetagerne, herunder butikker, i Godthåbsvej 100-102 og 114-116, hvis de kan indpasses uden omdannelse af facaden.
 - Der tilføjes servitutnumre i afsnit om Servitutter og punkt 3 om beplantning i servitut lyst for 1. etape af bebyggelsen mellem Fuglebakkevej, Duevej, Godthåbsvej og Egernevej erstattes ikke af lokalplanen.
- I Lokalplanens bestemmelser
 - i punkt 4.1 om fri og uhindret passage på veje, gennem porte/gårde og ved tværstier og bagveje fjernes og der henvises i note til deklARATIONER lyst 21-10-1927 og 10-11-1929 om vejforhold, der fortsat gælder.
 - Foto side 35, 36, 44 og 51 udskiftes eller beskæres.
 - I punkt 6.2 fastsættes det at espalierer skal udføres i træ.
 - Note til punkt 6.6 om skorstene ændres så der står at manglende skorstene bør, og ikke skal, genetableres ved omlægning/renovering af tage.
 - At lade punkt 6.7 om øgning af karnapvinduers højde udgå,
 - Til punkt 6.6 om vinduer tilføjes note med mål og illustration af de oprindelige spinkle vinduesdimensioner.
 - Til punkt 6.8 om døre tilføjes at porte i portejendommene skal udformes som vist i bilag 5 og fremstå i sort eller mørkegrøn metal. Der tilføjes en note om at porte i portejendommene ikke kan være lukkede og aflåste jf. deklARATIONERNEs bestemmelser om fri og uhindret adgang.
 - Til punkt 6.10 tilføjes aluminium som materiale til vinduer og døre samt at de skal have en detaljering svarende til de oprindelige, så de ikke kommer til at fremstå flade og uprofilerede.
 - I Punkt 6.11 og 6.12 ensrettets teksten så kun begrebet kvistaltan anvendes og afsnit om tagvinduer opdeles i afsnit for tageetager med og uden boligudnyttelse.
 - I punkt 6.13 tilføjes mulighed for franske altaner på nordfacaden af ejendommene i 2½ etager ved Godthåbsvej.
 - I punkt 7.7 tilføjes en zone på 3 meter i den sydlige del af sydvendte haver hvor beplantning må være 5 m høj og der indsættes vignetter om zoner med maksimal beplantningshøjder i såvel øst-vestvendte haver som i nord-sydvendte haver.
 - Til punkt 11 fastsættes at områder til affaldsløsninger i de fire etageejendommers gårde enten skal indhegenes bag raftehegn jf. punkt 7.5, i skure jf. punkt 6.14 eller med pergolaoverdækning.
- På Lokalplanens kortbilag 1 fjernes pile og signaturforklaring for vejadgange.
- På lokalplanens kortbilag 2 vises karnap i 2 etager ved Vagtelvej 16 og Solsortvej 33 og karnap i 1 etage ved Drosselvej 30.
- På lokalplanens kortbilag 3 vises Gingo Biloba ved Vagtelvej 6 og der tilføjes zone på 3 m i sydvendte haver, hvor beplantningen må være 5 m høj.
- På bilag 4 specificeres det, hvor der må etableres altan/havedør.
- I bilag 5 tilføjes oplysning om både halvt og helt udgravede kældre ved Egernevej.
- I bilag 6 tilføjes dato for servituttgennemgang og punkt 3 om beplantning i servitut lyst for 1. etape af bebyggelsen mellem Fuglebakkevej, Duevej, Godthåbsvej og Egernevej erstattes ikke af lokalplanen.

Der foreslås ikke ændringer til kommuneplantillægget.

Alle ændringsforslag fremgår af bilag 3.

Bagvejene i rækkehusområdet er anlagt henover de tilgrænsende ejendommers matrikler, sådan at ejendommenes matrikelskel ligger midt i bagvejen. Derudover er bagvejene ikke udlagt som vej(areal), men er kun anlagt. Dette gælder for alle fire bagveje i området.

Punkt 9 i en deklARATION af 10. november 1928, der er gældende for de tre vestligste bagveje bestemmer, at der skal tilkomme samtlige Købere af Parceller fra Matr. Nr. 5 y, 5 ab og 5 kt af Frederiksberg fri og uhindret Adgang til Passage ad de paa Arealet projekterede Veje og Stier. Dette har sammen med det manglende vejudlæg medvirket til, at der er opstået en større sag mellem en del grundejere på en af de bagveje, der har port mod Godthåbsvej og ejeren af den ejendom, hvorpå porten til Godthåbsvej ligger. Grundejerne på bagvejen mener, at deklARATIONEN af 10. november 1928 giver dem lov til at køre fra bagvejen gennem porten på den pågældende ejers ejendom og ud på Godthåbsvej. Ejeren af

ejendommen mener derimod, at hans ejendom er privat areal. Der har været en lignende sag med den tidligere ejer, og spørgsmålet om adgangsret har eksisteret siden 1940'erne. I forbindelse med, at den nuværende ejer har opsat et affaldsskur på sin ejendom uden en byggetilladelse, og da man har lagt til grund, at skuret hindrer fri og uhindret adgang, har kommunen taget stilling til spørgsmålet om vejstatus, og har vurderet, at bagvejen og en del af arealet på ejendommen mod Godthåbsvej lever op til definitionen som privat fællesvej. Sagen om skuret er overdraget til politiet, og på nuværende tidspunkt afventes en dato for en retssag, hvor kommunen indkaldes som vidne i sagen. Indtil en privatretlig uenighed om adgangsret er bilagt – eventuelt ved domstolene, administrerer kommunen arealet som privat fællesvej. Endvidere skal det bemærkes, at de bevaringsværdige raftehegn er placeret i vejarealet. Arealet fra raftehegnene indtil de tilgrænsende ejendomme er i dag rådighedsareal, som grundejerne har lov til at benytte. Vejene er på nuværende tidspunkt private fællesveje, men der udsendes her til foråret varsel om optagelse af vejene i Fuglebakkekvartieret til offentlige veje. Idet lokalplanen fastsætter, at der ikke må ske ændringer ved raftehegnene, heller ikke ved hegnenes placering, afskriver kommunen sig for i fremtiden at have mulighed for at nedlægge rådighedsarealet og benytte arealet til vejformål.

By-, Kultur- og Miljørådets vurdering

By-, Kultur- og Miljørådet vurderer, at lokalplanforslag uden mulighed for kviste/kvistaltaner på række- og dobbelthusene bedst vil fastholde og bevare Fuglebakkebebyggelsens særlige kvaliteter.

Forvaltningen vurderer, at alternativet, der friholder tagfladerne mod Egernvej, Vagtelvej, Solsortvej, Fuglebakkevej og Duevej for kviste/kvistaltaner, men giver mulighed for én type altankvist mod bagveje/bagsider, også fastholder og bevarer Fuglebakkebebyggelsens særlige kvaliteter ved at give et ensartet udtryk for tilføjelse af kviste mod bagvejene, og samtidigt vil give høj bokvalitet i boligernes tagetage.

By-, Kultur- og Miljørådet vurderer, at selv om der gennem årene er foretaget bygningsmæssige ændringer, der bryder med husenes oprindelige udtryk, fremstår bebyggelsen fortsat som et arkitektonisk hele af høj kvalitet. Det er vigtigt fremover i højere grad at tage hånd om både de store træk og detaljerne i bebyggelsen og det vurderes at den bevarende lokalplan bliver et redskab, der kan være med til at sikre dette. Både som forståelsesramme hos ejere/brugere for bebyggelsens kvaliteter og detaljer og som et entydigt administrationsgrundlag i byggesagsbehandlingen.

Hvis By- og Miljøudvalget vil give mulighed for kvistaltaner på række og dobbelthuse vurderer By-, Kultur- og Miljørådet at lokalplanforslaget skal ændres, herunder med bilag 4a, som foreslået i høringsvar 4, og i fornyet høring. Det vurderes umiddelbart, at en fornyet høring kan foretages som supplerende høring, med en høringsperiode på 14 dage.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget, Magistrat, Kommunalbestyrelsen
JD/RLN

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 25. marts 2019, pkt. 115:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen efter drøftelse.

Indstilling 25. marts 2019, pkt. 115:

By-, Kultur- og Miljørådet indstiller,

at bevarende Lokalplan 193 med tilhørende Kommuneplantillæg 5 for Fuglebakkebebyggelsen vedtages endeligt med de ændringer, der fremgår af sagsfremstillingen.

Bilag

BILAG 01_Høringssvar_åben

BILAG 02_Høringsnotat LP193 åbent

BILAG 03_Ændringsskema LP193-

LP 193_endelig_marts2019

Kommuneplantillæg nr. 5 til Kommuneplan 2017_endelig_marts 2019

BILAG 04_Kommentarer ved endelig vedtagelse

Punkt 173: Hillerødgade 33-35, Nedrivning af kontor- og produktionsbygninger

02.34.04-P19-27-18

Resume

By, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om tilladelse til nedrivning af tre sammenbyggede bygninger på Hillerødgade 33-35. Den ene af bygningerne (kontorbygning fra 1918) har en middel bevaringsværdi på SAVE-værdi 5, og derfor forelægges sagen for udvalget.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen og anmodede om, at forvaltningen går i dialog med bygherre om en helhedsløsning med henblik på forskønnelse af området.

Indstilling

By, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der meddeles tilladelse til nedrivning af de tre bygninger,
2. at der meddeles tilladelse til etablering af midlertidig bilparkeringsplads på matriklerne.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 25. marts 2019 sagen, idet udvalget anmodede om en besigtigelse. Besigtigelsen blev afholdt den 6. maj 2019.

Tidligere sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om tilladelse til nedrivning af i alt 4 bygninger fra Novozymes. Bygherre agter at bygge nye bygninger på grunden, men processen er stadig i idéfasen, og man har endnu ikke besluttet, hvad man vil bygge på grunden. Efter nedrivning er det planen, at grunden midlertidigt kan fungere som bilparkeringsplads, indtil man har udarbejdet et projekt.

Tre af bygningerne er sammenbyggede bygninger, og en af dem er vurderet som SAVE 5. Den fritliggende bygning, som ligger på Hillerødgade 31 er ikke bevaringsværdig, og derfor har forvaltningen meddelt tilladelse til nedrivning af denne bygning. De tre sammenbyggede bygninger er beliggende på to matrikler, og er bygget sammen henover matrikelgrænsen. Den ældste af de 3 bygninger, der er ansøgt nedrevet, herefter kaldet bygning 1, er fra 1918, og er vurderet til SAVE 5. Den har fungeret som kontor og bolig for Dansk Crown-Cork Fabrik, der havde deres værksted og fabrik på matriklen. Ejendommen er senere blevet opkøbt af Novo (Novozymes), og med tiden er der blevet bygget om og bygget til. Den anden af de tre bygninger, der er ansøgt nedrevet, herefter kaldet bygning 2, er produktionsbygning, som er fra 1919, og er vurderet til SAVE 8. Den sidste af de tre bygninger, herefter kaldet bygning 3, kom til i 1966 og har fungeret som kontor- og produktionsbygning, først for Snedkermesternes Træ- og Finérskæreri, og senere overtaget af Novo. Bygning 3 er ikke udpeget som bevaringsværdig.

De tre bygninger har længe stået tomme, og bygning 1 og 2 står i dag i meget ringe stand. I vurderingen for bevaringsværdien for bygning 1 er der angivet, at "det er et stilfærdigt hus med tung tag, i dårligt stand og dårligt sammenbygget". I vurderingen for bevaringsværdien for bygning 2 er der angivet, at "den er tilfældigt ombygget med ad hoc fornyelser og i dårligt stand". Novozymes er af Kulturstyrelsen udpeget som et af de 25 nationale industriminder, som illustrerer den danske industrihistorie i perioden 1840-1970. Bygningerne, der er ansøgt nedrevet, indgår ikke som bevaringsværdig industriminde.

Lovgrundlag

Efter bygningsreglement 2018 må nedrivning af bebyggelser ikke påbegyndes uden tilladelse fra kommunalbestyrelsen. Der er ingen bevaringsservitut eller lokalplan for området.

I henhold til kommuneplanens rammer er området angivet som stationsnært kerneområde, og er udlagt til blandet byfunktioner i form af detailhandel, kontor- og serviceerhverv, forlystelser, kulturelle aktiviteter, idræts- og bevægelsesaktiviteter samt boliger med bolignære offentlige servicetilbud.

Kommunen kan kun forhindre nedrivning ved at nedlægge forbud efter planlovens § 14

Efter planlovens § 14 kan kommunalbestyrelsen nedlægge forbud mod, at der retligt ellert faktisk etableres forhold, som kan hindres ved en lokalplan. Forbuddet kan højst nedlægges for et år, og skal være begrundet i planlægningsmæssige hensyn. Forbuddet bortfalder, hvis kommunen ikke har offentliggjort et forslag til bevarende lokalplan inden udløbet af dette år.

Når der nægtes tilladelse til nedrivning af bygning, kan ejeren forlange ejendommen overtaget af kommunen mod erstatning jf. Planlovens § 49. Dog kun hvis der er et væsentligt misforhold mellem ejendommens afkastningsgrad og afkastningsgraden for ejendomme med en lignende beliggenhed og udnyttelse, som ikke er omfattet af et nedrivningsforbud. Det er taksationsmyndighederne efter lov om offentlige veje, der afgør berettigelsen af krav om overtagelse og erstatning.

Høring:

Da bygningerne ikke er udpegede som bevaringsværdige i kommuneplan, og alle de omkringliggende grunde er ejet af Novozymes, vil sagen ikke blive sendt i høring.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at de tre sammenbyggede bygninger fremstår som en uharmonisk konstellation, som har mistet deres selvstændige originalitet, og bevaring af dem ikke vil bidrage væsentligt til industrimindet i området. Det er forvaltningens vurdering, at et nyt projekt, der bearbejdes i henhold til Frederiksbergs Arkitekturpolitik, vil finde bedre indpas i området, og vil være med til bidrage med et tidssvarende og mere bæredygtigt byggeri i områdets lange industrihistorie.

Forvaltningen anbefaler, at disse bygninger, der oftes bruges som graffitilærred, tillades nedrevet, således at der kan gøres plads til et tidssvarende bæredygtigt byggeri, som vil bidrage til at højne områdets karakter, og at der meddeles en tidsbegrænset tilladelse til, at arealet kan anvendes som bilparkeringsplads.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
PBM/DD

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 25. marts 2019, pkt. 118:

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

Indstilling 25. marts 2019, pkt. 118:

By, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der meddeles tilladelse til nedrivning af de tre bygninger
2. at der meddeles tilladelse til etablering af midlertidig bilparkeringsplads på matriklerne.

Bilag

Indsendelse 1, Ansoegning.pdf

3D fremtidig forhold (midlertidig)

Billed Hillerødgade 33

Situationsplanen REV

Punkt 174: Svanemosegårdsvej 6A - 13 altaner

02.34.00-P19-1310-17

Resume

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om opsætning af altaner på ejendommen Svanemosegårdsvej 6A+6B. I ansøgningen indgår en udhængende tagaltan, som efter forvaltningens vurdering er uforenelig med Frederiksberg Kommunes retningslinjer for altanopsætning. Ansøger har ønsket at fastholde ansøgningen, og er således blevet tilbudt at få sagen behandlet i By- og Miljøudvalget.

Beslutning

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet udvalget bad forvaltningen om at gå i dialog med bygherre om muligheden for at flytte tagetagealtanen til gavlen.

Indstilling

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. at der efter byggelovens § 6D meddeles afslag til ansøgningen om 1 altan i ejendommens tagetage,
2. at der meddeles principiel tilladelse til 8 altaner på facademur og 4 trapper fra stueejligheder til terræn på betingelse af, at der i forbindelse med partshøring af naboejendomme i den videre sagsbehandling ikke fremkommer væsentlige indsigelser,
3. at en principiel tilladelse jf. pkt. 2 endvidere betinges af, at ansøger fremsender redegørelse for nærmere bearbejdning af altanens møde med facaden, til godkendelse forud for endelig tilladelse.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 29. april 2019 sagen, idet udvalget anmodede om en besigtigelse. Besigtigelsen blev afholdt den 6. maj 2019.

Tidligere sagsfremstilling

Andelsforeningen Domus Nostra i ejendommen Svanemosegårdsvej 6A+6B, har ansøgt By-, Kultur- og Miljøområdet om tilladelse til etablering af 13 altaner på ejendommens langside mod syd, heraf 12 på facademur og 1 altan i tagetagen. Ejendommen er beliggende i området mellem Åboulevard og Steenwinkelsvej, der er sammensat af større og mindre etageboligbebyggelse, samt udgør et bredt arkitektonisk helhedsbillede af både karréhuse og fritstående ejendomme. Ejendommen er registreret med høj bevaringsværdi 4, hvilket gør den til en af nærområdets relativt få bevaringsværdige bygninger. Med opførelsesåret 1875 er bygningen dertil blandt Frederiksbergs ældste etageboligejendomme.

Ejendommen er en relativt lav, fritstående længebygning i historicistisk stil, der med et karakteristisk aftegnet gavlmotiv er placeret vinkelret på Svanemosegårdsvej. Facaderne mod nord, syd og øst fremstår i en udsmykningsgrad, der er typisk for periodens gadefacader med recesser, buestik og gesimsforløb, og som tydeligt artikuleres af facadernes homogene, blanke murværk. Det er kombinationen af facade karakter og placering, som vurderes at være helt særligt ved denne ejendom, idet 3 af bygningens 4 sider er henvendt til det fælles byrum med en facade karakter, der i udsmykningsgrad adskiller sig markant fra periodens typisk mere spartansk udsmykkede gårdfacader.

Forvaltningen har på ovenstående grundlag vurderet, at opsætning af udhængende altaner i taget på ejendommen bør følge retningslinjer for facader mod gaden, efter hvilke der ikke kan etableres udhængende tagaltaner. Sagen forelægges til udvalgets beslutning, idet ansøger er bekendt med forvaltningens vurdering, og har valgt at fastholde ansøgningen.

Den ansøgte tagaltan oplyses af ansøger at finde begrundelse i de nye retningslinjer for etablering af tagaltaner, som med tillægget til altanmanualen blev vedtaget i februar 2018. Til forskel fra tidligere, er det med tillægget nu muligt at etablere udhængende altan i forbindelse med en bolig i taget, såfremt en række få, konkrete vilkår er opfyldt. Dertil er det nu muligt, relativt frit at etablere en terrasse indenfor tagfladen, som alternativ løsning i tilfælde af, at forudsætningen for udhængende tagaltan ikke er til stede. Denne udvidelse af muligheder er i tillægget til altanmanualen præcist beskrevet som gældende for skrå tage mod gårdside. Ansøger er blevet forelagt alternative løsninger indenfor den beskrevne ramme, herunder at en større tagterrasse indenfor tagfladen vil kunne godkendes administrativt, grundet den væsentligt mindre grad af synlighed fra Svanemosegårdsvej.

Ansøgningens 13 altaner i stueetage til 3. sal er efter dialog med forvaltningen ændret til 9 altaner på 1. til 3. sal samt 4 trapper fra stueejligheder med direkte adgang til afgrænsede forhaver. Ansøger har med denne ændring valgt at følge forvaltningens vejledning om, at ansøgningens oprindelige 4 altaner i stueetagen monteret på facademur i en højde af 60 cm over terræn, ikke vurderes at være i overensstemmelse med altanmanualen. 8 altaner er således placeret på facademurens 1. og 2. sal, mens den 9. altan er placeret i forbindelse med taglejligheden i nr. 6B.

Regelgrundlag

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 1, der ikke indeholder bevaringsbestemmelser.

Ejendommen er i Kommuneplan 2017 angivet som bevaringsværdig, og er registreret med høj SAVE-værdi 4.

Af byggelovens § 6D fremgår, at kommunalbestyrelsen kan gøre en tilladelse efter byggeloven afhængig af, at bebyggelsen får en sådan ydre udformning, at der i forbindelse med dens omgivelser opnås en god helhedsvirkning.

Til sagens vurdering indgår de generelle kriterier i Bygningsreglement 2015, kap. 2.3.1, herunder de for sagen relevante bebyggelsesregulerende forhold i kap. 2.3.2-2.3.5.

Frederiksberg Kommunes altanmanual "Din nye altan - fra ide til ibrugtagning" af oktober 2013, med tillæg af februar 2018, er anvendt som del af sagens vurderingsgrundlag.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

De nye og udvidede retningslinjer for udhængende tagaltaner i tillægget til altanmanualen har til formål, at opfylde ønsket om tagaltan med usvækket opmærksomhed på hensynet til højt bevaringsværdig, arkitektonisk kvalitet. Udhængende tagaltaner i skrå tage vurderes at være blandt de altantyper, som medfører de mest gennemgribende karakterændringer i byggeri fra perioden ca. 1850 til ca. 1930. Af denne årsag er retningslinjerne ledsaget af konkrete bygningsfysiske vilkår, som må være til stede for en administrativ godkendelse, herunder at der er tale om gårdfacader, der er bredt kendetegnet ved sparsom facadeudsmykning samt en orientering væk fra, eller på behørig afstand af det fælles byrum, hvor de arkitektoniske hensyn vejer tungest.

Ejendommen på Svanemosegårdsvej 6A+6B har grundet det lave etageantal et skalamæssigt relativt lille gavlprofil. En udhængende tagaltan på ejendommen vinkelret på Svanemosegårdsvej vurderes i særlig grad at ville fremstå dominerende, og medføre væsentligt tab af det historiske særkende, som bygningen repræsenterer. Forvaltningen vurderer således, at den pågældende udhængende tagaltan repræsenterer en uhensigtsmæssig og vidtgående fortolkning af de udvidede retningslinjer i det vedtagne tillæg til altanmanualen.

De ansøgte 8 altaner på facademur samt 4 trapper fra stuelejligheder til terræn, vurderes at være forenelige med altanmanualen samt tillæg, idet der ses en harmonisk og ensartet altanplacering, der nøje er tilpasset facadens forløb. Dog vurderes ansøgningsmaterialet at savne redegørelse for altanens møde med facaden, i form af en stillingtagen til hvorledes indgreb i eksisterende murværksdetaljer efterbearbejdes.

Forvaltningen anbefaler, at der meddeles afslag til ansøgning om etablering af udhængende tagaltan på ejendommen. Dertil anbefales, at der meddeles betinget, principiel tilladelse til 8 altaner på facademur samt 4 trapper fra stuelejligheder til terræn.

Økonomi

Ingen

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
PBM/GH

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 29. april 2019, pkt. 155:

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

Indstilling 29. april 2019, pkt. 155:

By-, Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. at der efter byggelovens § 6D meddeles afslag til ansøgningen om 1 altan i ejendommens tagetage,
2. at der meddeles principiel tilladelse til 8 altaner på facademur og 4 trapper fra stuelejligheder til terræn på betingelse af, at der i forbindelse med partshøring af naboejendomme i den videre sagsbehandling ikke fremkommer væsentlige indsigelser,
3. at en principiel tilladelse jf. pkt. 2 endvidere betinges af, at ansøger fremsender redegørelse for nærmere bearbejdning af altanens møde med facaden, til godkendelse forud for endelig tilladelse.

Bilag

Svanemosegårdsvej 6A+6B projekttegninger

Svanemosegårdsvej 6A+6B langside, eksisterende forhold

Svanemosegårdsvej 6A+6B langside, fotoillustration

Svanemosegårdsvej 6A+6B facadeudsnit, eksisterende forhold

Svanemosegårdsvej 6A+6B facadeudsnit, fotoillustration

Uddrag fra tillæg til altanmanualen

Oversigt over områdets SAVE-registreringer

Bemærkninger fra andelshavere til By- og Miljøudvalget

Punkt 175: Rahbeks Allé 26, 3. tv., Etablering af en ny bolig

02.34.02-P19-67-19

Resume

Sagen omhandler muligheden for at indrette en ny bolig i en del af ejendommens eksisterende tagrum. I denne del af tagrummet er der i dag to klubværelser og depotrum til ejendommens boliger. Projektet kræver dispensation fra bygningsreglementets bestemmelser om bebyggelsesprocent, opholdsareal og bilparkering.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at der dispenseres fra BR18 § 399, til bestemmelsen om etablering af et opholdsareal (der fastsat i kommuneplanen) skal svare til 50% af det samlede boligetageareal,
2. at der dispenseres fra BR18 § 393, til bestemmelsen om anlæg af bilparkeringspladser (der fast i kommunen svarer til p-plads pr. bolig) imod indbetaling til p-fonden for 1. bilparkeringsplads,
3. at der dispenseres fra BR18 § 170, stk. 2 til en bebyggelsesprocent på mere end 60 (kommuneplanen fastsætter en bebyggelsesprocent på max. 150).

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der dispenseres fra BR18 § 393, til bestemmelsen om etablering af et opholdsareal (der fastsat i kommuneplanen) skal svare til 50% af det samlede nye boligetageareal.
2. at der dispenseres fra BR18 § 399, til bestemmelsen om anlæg af bilparkeringspladser (der fastsat i kommuneplanen svarer til 1. P-pladser pr. bolig) imod indbetaling til p-fonden for 1. parkeringsplads.
3. at der dispenseres fra BR18 § 170, stk. 2 til en bebyggelsesprocent på mere end 60 (kommuneplanen fastsætter en bebyggelsesprocent på max 110).

Sagsfremstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet har modtaget en ansøgning om etablering af en ny bolig i en del af ejendommens eksisterende tagrum. Denne del af tagrummet er i dag indrettet til dels 2 klubværelser og dels depotrum til ejendommens boliger.

I det eksisterende tagrum har der yderligere været et klubværelse og en bolig. Dette klubværelse er siden blevet tillagt den eksisterende bolig. Med denne nye ansøgning vil ejendommens tagetage herefter bestå af en (gammel) bolig på 78 m² og en ny bolig på 79 m².

Ejendommen er i dag indrettet med 7 beboelseslejligheder, hvoraf den ene er i tagetagen, samt 2 klubværelser og depotrum i tagetagen.

Mod Rahbeks Allé er der indrettet to haver med plads til ophold og udendørs aktiviteter. Friarealerne i gården er indrettet med beplantning og et flisebelagt område med borde og plads til leg og ophold samt tørreplads mv. Derudover er der i gården et muret udhus og plads til cykelparkering. Der er yderligere mulighed for cykelparkering i kældere. Projektet lægger ikke op til at tilvejebringe yderligere opholdsarealer og der søges derfor om dispensation.

Ejendommen er indrettet uden bilparkeringspladser. Der er i øjeblikket forholdsvis begrænsede opholdsarealer og det vil derfor ikke være muligt at etablere ny bilparkeringsplads på ejendommen. Der søges derfor om dispensation fra kravet om parkering ved indbetaling til parkeringsfonden.

I kommuneplanen er ejendommens maksimale bebyggelsesprocent fastsat til 110. Ejendommen er i dag bebygget boligareal på 651 m² samt to klubværelser i tagetagen på ca. 30 m², hvilket giver en bebyggelsesprocent på 156.

Etablering af den nye bolig på 79 m² ved nedlæggelse af de to klubværelser og depotrummene medfører en fremtidig bebyggelsesprocent på 167. Det skal bemærkes, at ombygningerne udføres inden for det eksisterende bygningsvolumen. I forbindelse med etableringen af den nye bolig udskiftes 3 eksisterende vinduer mod Rahbeks Allé til nye vinduer i stort set samme placering i tagfladen. I tagfladen mod gård etableres 5 nye tagvinduer. Ejendommens depotrum i tagrummet nedlægges og der etableres nye i kælderen.

Regelgrundlag

Ejendommen er omfattet Lokalplan 82, hvor der i afsnit 3.1 står:

"Bebyggelse, der er synlig fra vej, plads eller anlæg, hvortil der er offentlig adgang, må ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse nedrives eller ombygges,

Den eksisterende bebyggelses rigdom på detaljer i form af vinduer [mv.] skal bevares og må ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse gives nye former og farver eller erstattes med andre materialer"

Forvaltningen vurderer, at projektet kan gennemføres uden dispensation fra lokalplanen.

Lokalplanen har ikke bestemmelser om bebyggelsesprocent, opholdsareal eller parkering og det er derfor bestemmelserne i kommuneplan 2017 der angiver, hvad der tilstræbes for området.

Kommuneplan 2017:

Krav om opholdsareal 50% af etagearealet

Krav om anlæg af en bilparkeringsplads pr. familiebolig

Ejendommen er beliggende i område 7.b.3 (Rahbeks Allé), der er udlagt til boligområde med maks. 6 etager og en maks. bebyggelsesprocent på 110.

Ejendommen er ikke udpeget som bevaringsværdig i kommuneplanen.

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

Der skal således foretages en konkret vurdering og afvejning af projektets kvalitet sammenholdt med de udfordringer, som bilparkerings- og opholdsarealer øst for fasanvejslinjen afstedkommer.

Til grund for en konkret vurdering gælder følgende retningslinjer:

Såfremt der ikke mistes bevaringsværdi og projektet samtidig tilfører andre værdier som for eksempel øget tilgængelighed, energioptimering, forskønnelse og mere tidssvarende boliger, kan projektet fremmes på baggrund af en konkret vurdering af kvaliteterne.

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

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

En dispensation skal således overvejes i relation til den øgede bykvalitet projektet medfører.

By- Kultur- og Miljøområdets vurdering

Forvaltningen vurderer, at projektet samlet set kan anbefales. Det er vurderet, at nedlæggelse af de eksisterende små klubværelser og etablering af en nye familiebolig er væsentlig mere tidssvarende og medfører en bolig af højere kvalitet. Der skal hermed gøres opmærksom på, at der ikke har været tilmeldt beboere på adresserne (de to klubværelser) siden henholdsvis 1986 og 2003.

Det vurderes, at ejendommens samlede bevaringsværdier ikke svækkes ved ombygningen. Derudover er det vurderet, at ejendommens eksisterende opholdsarealer er af en fin og tidssvarende kvalitet, der rummer gode muligheder for ophold og leg.

Forvaltningen har anbefalet bygherre at forskønne tagfladen mod Rahbeks Alle, gerne ved at etablere (nye) kviste, der kunne bidrage til et samlet løft af den ellers fine ejendom. Ansøger har indtil videre afslået dette og oplyst, at der på nuværende tidspunkt ikke er tilstrækkelig økonomi i projektet til yderligere istandsættelse af ejendommen.

Økonomi

Ansøger indbetaler 262.020 kr. for 1 bilparkeringsplads i henhold til regler for Frederiksberg Kommunes P-fond.

Midlerne i P-fonden anvendes indenfor 5 år til at etablere nye P-pladser i kommunen. Når kommunen etablerer en ny parkeringsplads, kan 50 % af udgiften finansieres af P-fondens. Hvis det eksempelvis koster 200.000 kr. at etablere en ny P-plads, vil kommunen kunne indtægtsføre 100.000 kr. fra P-fonden. Den resterende del af P-fondsindbetalingen vil blive tilbageført til ansøger. Såfremt der ikke etableres en ny P-plads for indbetalingen indenfor 5 år, tilbageføres den fulde indbetaling på 262.020 kr.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
PBM/JJB

Bilag

Indsendelse 2, Rahbeks Alle 26 -situationsplan-Model.pdf

Indsendelse 2, Rahbeks Alle 26 - nyt forslagB - plan-Model.pdf

rahbeks alle 26

tegninger

Punkt 176: Rolighedsvej 15-17. Etablering af to nye familieboliger

02.34.00-K08-282-18

Resume

Der ansøges om udvidelse af ejendommens boligareal, ved at indrette 2 lejligheder i en ny tagetage (3. sal), Projektet indebærer, at tagkonstruktion ændres til københavntag med naturskifer på mansarden og 8 nye kviste samt indfældet tagterrasse mod gaden. Projektet kræver dispensationer og forelægges derfor udvalget.

Beslutning

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

1. at der dispenseres fra BR19 § 399, til bestemmelsen om anlæg af bilparkeringspladser (der fastsat i kommuneplanen svarer til 1 p-plads pr. bolig) imod indbetaling til p-fonden for 2 parkeringspladser,
2. at der dispenseres fra BR18 § 393, til bestemmelsen om etablering af et opholdsareal (der fast i kommuneplanen) svarende til 50% af det samlede nye boligetageareal,
3. at der dispenseres fra BR18 § 170, stk. 2 til en bebyggelsesprocent på mere end 60 (kommuneplanen fastsætter en bebyggelsesprocent på max. 150).

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

Indstilling

By- og Miljøområdet indstiller,

1. at der dispenseres fra BR18 § 399, til bestemmelsen om anlæg af bilparkeringspladser (der fastsat i kommuneplanen svarer til 1 p-pladser pr. bolig) imod indbetaling til p-fonden for 2. parkeringspladser,
2. at der dispenseres fra BR18 § 393, til bestemmelsen om etablering af et opholdsareal (der fastsat i kommuneplanen) svarende til 50% af det samlede nye boligetageareal,
3. at der dispenseres fra BR18 § 170, stk. 2 til en bebyggelsesprocent på mere end 60 (kommuneplanen fastsætter en bebyggelsesprocent på max 150).

Sagsfremstilling

Nye forhold

Forvaltningen har modtaget en ansøgning om udvidelse af ejendommens etageareal med 365 m², ved at etablere en ny tagkonstruktion, indeholdende 2 store 4-5 værelses familieboliger. Til de nye lejligheder etableres en terrasse indfældet i taget mod gaden, samt terrasser og altan mod gården. For niveaufri adgang til de nye taglejligheder og øvrige 4 lejligheder i opgang 17 indbygges elevator i eksisterende bagtrapperum.

Der ansøges om dispensation fra opholdsarealet, idet der kun opnås et friareal på 47 % samt dispensation for 2 bilparkeringspladser mod indbetaling til kommunens parkeringsfond.

Eksisterende forhold

Ejendommen er indrettet med 12 beboelses lejligheder og 5 erhvervslejemål. Bebyggelsen er med et traditionelt sadeltag, indrettet med pulterrum i tagetagen. Kælderetagen indeholder mindre erhverv og disponible rum. Ejendommen er udpeget med en bevaringsværdi på 4 og udsmykket med gesimsbånd, karnap, gavltårn og frontispice mod gaden. Alle bevaringsværdier bevares.

Regelgrundlag

Ejendommen er omfattet af lokalplan nr. 26 område 1 og udlagt til etageboliger samt forretningsvirksomhed i de to nederste etager (stue og 1. sal). Lokalplanen indeholder ingen bebyggelsesregulerende bestemmelser.

Kommuneplanens rammeområde 6.C.2, tillader bebyggelse i 6 etager, med en bebyggelsesprocent på max 150.

Projektet skal ud fra hensynet til bykvalitet, jf. kommuneplanens generelle rammebestemmelser, vurderes i forhold til boligtilvækst i den eksisterende bygningsmasse, når der etableres en eller flere selvstændige boliger i en ny tagetage. Der skal således foretages en konkret vurdering og afvejning af projektets kvalitet sammenholdt med de udfordringer, som bilparkeringspladser øst for Fasanvejslinjen afstedkommer.

Til grund for en konkret vurdering gælder følgende retningslinjer: Såfremt der ikke mistes bevaringsværdi og projektet samtidig tilfører andre værdier som for eksempel, øget tilgængelighed, energioptimering og forskønnelse, kan projektet fremmes på baggrund af en konkret vurdering af kvaliteterne.

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

Naboorientering

Det er forvaltningens vurdering, at de omkringliggende ejendomme ikke påvirkes af det ansøgte byggeri, hvorfor en naboorientering undlades.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

By- og Miljøområdet vurderer, at projektet som tilfører ejendommen en 3. sal og to nye familieboliger, med niveaufri adgangsforhold, energioptimering samt altaner/terrasser er i overensstemmelse med kommuneplanens rammer, formål og hensigt. Bygningens oprindelige karakter, ydre fremtræden og sammenhæng med omgivelserne er bevaret både til gade- og gårdsiden. Ejendommens bærende værdier er bevaret og tilført nye kvaliteter udover, hvad der fremgår af kommunens generelle rammebestemmelser. De bygningsmæssige største ændringer, som projektet afføder, er tagkonstruktionen med kviste mod gaden.

Samlet set vurderes projektet at være tilpasset med respekt for ejendommens ydre karakter, karréens og områdets kontekst.

Da det ikke er muligt at anlægge 2 bilparkeringspladser på grunden, søges der om dispensation for parkeringskravet mod indbetaling til kommunens parkeringsfond. Afvejet op imod projektets beliggenhed øst for Fasanvejslinjen og de kvaliteter som projektet samlet set bidrager med, indstilles projektet positivt mod, at ansøger indbetaler til kommunens parkeringsfond.

Økonomi

Ansøger indbetaler 262.020 kr. pr. parkeringsplads i henhold til regler for Frederiksberg Kommunes P-fond. Midlerne i P-fonden anvendes indenfor 5 år til at etablere nye P-pladser i kommunen. Når kommunen etablerer en ny parkeringsplads, kan 50 % af udgiften finansieres af P-fonden. Hvis det eksempelvis koster 200.000 kr. at etablere en ny P-plads, vil kommunen kunne indtægtsføre 100.000 kr. fra P-fonden. Den resterende del af P-fondsindbetalingen vil blive tilbageført til ansøger. Såfremt der ikke etableres en ny P-plads for indbetalingen indenfor 5 år, tilbageføres den fulde indbetaling på 262.020 kr.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget
PBM/ARH

Bilag

RHV_15-17_Mappe_lav opløsning.pdf

Punkt 177: PHS Værnedamsvej - Opfølgning på borgermøde

01.02.05-P16-5-19

Resume

By- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om der alene skal udarbejdes ét lokalplanforslag med et scenarie hvor bygningen Værnedamsvej 13B, matrikel 79d, udvides med 1.400 m², og om der i forbindelse med høringen af lokalplanforslaget skal nedsættes en følgegruppe, med henblik på at følge projektet frem til byggefasen afsluttes.

Beslutning

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

1. at der udarbejdes et lokalplanforslag for matriklerne 76d og 79b til blandede byfunktioner, med en udvidelse af bygningen matrikel 79d op til 1.400 m² og al bilparkering under terræn,
2. at der udarbejdes forslag til tillæg til Kommuneplan 2017 med ændring af anvendelse, antal etager og bebyggelsesprocent,
3. at der nedsættes en følgegruppe, som kan følge projektet frem til byggefasen er afsluttet.

Et mindretal i By- og Miljøudvalget (Thyge Enevoldsen) undlod at stemme.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at der udarbejdes ét lokalplanforslag for matriklerne 76d og 79b til blandede byfunktioner, med en udvidelse af bygningen matrikel 79d på 1.400 m² og al bilparkering under terræn
2. at der udarbejdes forslag til tillæg til Kommuneplan 2017 med ændring af anvendelse, antal etager og bebyggelsesprocent
3. at der nedsættes en følgegruppe, som kan følge projektet frem til byggefasen er afsluttet

Sagsfremstilling

På mødet den 6. februar 2019 vedtog By- og Miljøudvalget, at der skulle udarbejdes lokalplanforslag for matriklerne 76d og 79b til blandede byfunktioner med udgangspunkt i en revideret startrededegørelsen, hvor bygningen på matrikel 79d blev udvidet med op til 1.400 m², der blev etableret offentlig tilgængeligt grønt gårdmiljø og al bilparkering blev løst under terræn, i parkeringskælder.

Samtidig vedtog udvalget, at der til brug for yderligere borgerdialog, ligeledes skulle fremlægges et scenarie, hvor bygningen kun blev udvidet med 1.000 m² og med bilparkering delvist på terræn.

Startrededegørelsen, som blev revideret med udgangspunkt i den politiske beslutning, og forelagt som meddelelsespunkt til By- og Miljøudvalgets møde 11. marts 2019, beskrev således 2 scenarier. Et forslag med en udvidelse 1.400 m², og et alternativ med en udvidelse på 1.000 m².

Den 9. april 2019 blev der afholdt ekstraordinært borgermøde om planerne, og ca. 100 borgere mødte op. Her blev planprocessen og startrededegørelsen fremlagt og debatteret. Grundejer og udvikler var begge repræsenteret. Både grundejer, repræsenteret ved skolebestyrelsen, og den lokale foreningen Bæredygtigt Frederiksberg, holdt oplæg på borgermødet. Der var en god debat om projektet, herunder det alternative forslag med en mindre udvidelse på 1.000 m². Det blev på borgermødet klart, at parkeringsløsningen i det alternative forslag ikke havde opbakning.

Næste skridt vil være at udarbejde et egentligt forslag til lokalplan og forslag til kommuneplantillæg. Grundejer ønsker ikke at arbejde videre med 2 forskellige scenarier og dermed 2 forskellige forslag til en lokalplan. De ønsker, at der alene skal udarbejdes ét forslag til lokalplan, for det primære scenarie i startrededegørelsen, som er baseret udvidelse af bygningen på matrikel 79d med op til 1.400 m², etablering af offentlig tilgængeligt grønt gårdmiljø og med bilparkering under terræn.

By-, Kultur- og Miljøområdets vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at forslaget med en udvidelse på 1.000 m² og delvis overfladeparkering i gården, ikke skaber den nødvendige kvalitet i forhold til den vision om et offentligt tilgængeligt grønt gårdrum af høj kvalitet, der er arbejdet ud fra. Det vurderes, at det er hensigtsmæssigt alene at arbejde videre med ét scenarie, når der udarbejdes forslag til lokalplan, hvor bygningen matrikel 79d kan udvides med op til 1.400 m², og al bilparkering skal løses under terræn og baseret på principperne i den vedtagne startrededegørelse.

Økonomi

Ingen

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget

JD/NS

Bilag

Rev. final efter 06.02.2019_Startredegørelse_PHS Værnedamsvej

Punkt 178: Rahbeks Allé og Pile Allé 45-51 Forslag til etablering af ny vejprofil med parkering og træplantning

05.01.00-G01-1-18

Resume

Der er i 2019 og 2020 afsat midler til en renovering og omprofilering af Rahbeks Allé og Pile Allé nr. 45-51 og projektet er planlagt udført fra sensommeren 2019 til foråret 2020.

I denne sag forelægges, til udvalgets stillingtagen, to forslag for Rahbeks Allé og Pile Allé i forlængelse af den vedtagne helhedsplan, der danner grundlag for projektets disponering af vejen rum, genskabelse af allékarakteren på Rahbeks Allé og skybrudssikring.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at der udarbejdes hovedprojekt for profileringen af Rahbeks Allé og Pile Allé 45-51 på baggrund af dispositionsforslag 1,
2. at der arbejdes videre med muligheden for anlægge et offentligt grønt anlæg på det private areal ved Rahbeks Allé nr. 4.

Udvalget anmodede forvaltningen om at undersøge muligheden for, at der kan etableres legepladsfaciliteter i projektet.

Indstilling

By- Kultur og Miljøområdet indstiller,

1. at udvalget beslutter, hvilket af de to dispositionsforslag for profileringen af Rahbeks Allé og Pile Allé 45-51 der skal udarbejdes hovedprojekt for
2. hvorvidt der skal arbejdes videre med muligheden for anlægge et offentligt grønt anlæg på det private areal ved Rahbeks Allé nr. 4

Sagsfremstilling

Kommunalbestyrelsen vedtog i begyndelsen af 2011, at der skulle udarbejdes en helhedsplan for området omkring Rahbeks Allé. Helhedsplanen er den samlede plan for bebyggelse og vej og sikrer, at planlægningen for området tænkes sammen med planlægningen for Carlsberg Byen mod syd og Søndermarken i vest, samtidig med at der tages hensyn til det eksisterende kvarter omkring Rahbeks Allé. Den beskriver, hvilke udviklingsmuligheder og ønsker, der er for området omkring Rahbeks Allé, hensyn til bebyggelse, trafik og de grønne rekreative områder og sammenhængen til den omgivende by. I processen har der været en inddragelse af borgere samt andre interessenter ved borgermøde og en række workshops. I 2014 blev Helhedsplan for området omkring Rahbeks Allé (helhedsplanen) godkendt i kommunalbestyrelsen for at sikre, at planlægningen og udviklingen af Carlsberg Byen i syd og Søndermarken i vest udarbejdes med hensyntagen til det eksisterende kvarter omkring Rahbeks Allé (Bilag 1 og Bilag 2).

Som en udløber af helhedsplanen og forankret i denne, indgår projektet for etablering af en ny vejprofil for Rahbeks Allé og stikvejen Pile Allé 45-51 (kaldt Pile Allé), som har sigte på at gøre området grønnere og mere attraktivt end det er i dag. Udgangspunktet som er forankret i helhedsplanen er en forskønnelse og begrønning af Rahbeks Allé og Pile Allé, med et tværprofil, der muliggør etablering af fortov og parkering- og træzone i begge sider af vejen. Tanken med Helhedsplanen er at genskabe Rahbeks Allés allékarakter med træer på begge sider af vejen.

De nye ejendomme på Carlsberg-området langs sydsiden af Rahbeks Allé er anlagt med forhaver, ligesom mange af vejens eksisterende ejendomme har. Dette er med til at sikre en spejling af det samlede gade- og haveprofil. Som led i kommunens ønske om at gennemføre en opgradering af Rahbeks Allé, herunder etablering af fortov, parkeringszone, træbeplantning samt belysning har det oprindeligt været drøftet, at Carlsberg Byen BA P/S ("CBY") skulle forestå den del af arbejdet, som skal udføres ude foran CBYs bygning. For at sikre ensartethed langs Rahbeks Allé, har forvaltningen fundet det mest hensigtsmæssigt at forestå hele ombygningsarbejdet. I forbindelse med færdiggørelse af boligerne på Carlsberg-området beliggende ud til Rahbeks Allé og den nyetablerede Constantin Hansens Gade er der indgået aftaler med Carlsberg Byen BA P/S ("CBY") om økonomisk bidrag til delprojekt på Rahbeks Allé og krydset ved Vesterbrogade.

Udbygningsaftalerne vil blive forelagt udvalget ved mødet den 20. maj 2019. Det fremgår i øvrigt af aftalerne, at de er betinget af CBYs bestyrelses godkendelse. CBYs har ved mail frafaldet denne betingelse. Det vil sige at aftalerne alene er betinget af kommunalbestyrelsens godkendelse.

Vejmøde den 8. april og kommende borgermøde

Mandag den 8. april mellem kl. 17.00 og 18.00 var beboere og naboer inviteret til et vej møde, hvor der blev orienteret om planlægningen og mulige løsninger for etablering af fortov, parkering og beplantning på Rahbeks Allé og Pile Allé baseret på helhedsplanens disponering. Der mødte ca. 175 interesserede op, som havde en række kommentarer og input til disponering af arealer, antallet af bilparkeringspladser, trafiksikkerhed og begrønningen af vejene. Der var særlig bekymring for antallet af p-pladser efter anlæg. På baggrund af interessen ved vej mødet, vil forvaltningen efter at sagens behandling i udvalget invitere beboere og naboer til et orienteringsmøde, som forventes fastlagt i uge 21 af hensyn til tidsplanen. Her tænkes projektet indledningsvist præsenteret, hvorefter der vil være mulighed for information om særlige emner som bilparkering, trafiksikkerhed og projektets disponering ved forskellige bemandede stande, ligesom borgerne inviteres til at give deres input. Medlemmerne af By -og Miljøudvalget inviteres også til orienteringsmødet, men forventes ikke at have en rolle.

Efterfølgende er overordnede principper for disponeringen af vejprofilen på Rahbeks Allé og Pile Allé beskrevet i to dispositionsforslag. Dispositionsforslag 1 ligger sig tæt op af skitseforslaget i helhedsplanen med samme tæthed af træer, hvor Dispositionsforslag 2 adskiller sig ved, at der her er plantet færre træer for at tilgodese antallet af bilparkeringspladser i området. Under beskrivelsen af *Parkering- og træzone* samt *Plads ved Bakkehuset* er forskellighederne tydeliggjort (Bilag 3, Bilag 4, Bilag 5, og Bilag 6).

Ny vejprofil, begrønning og skybrudssikring

Projektet for Rahbeks Allé omfatter en begrønning, skybrudssikring og ny profilering af Rahbeks Allé, kobling mellem Rahbeks Allé og Pile Allé med en pladsdannelse ved Kammasvej samt omlægning af krydset mellem Rahbeks Allé og Vesterbrogade.

Forslaget arbejder med en allé, der udover at håndtere regnvand under forskellige regnhændelser også skal være trafiksikker, tilgængelig og udformet i samspil med de historiske omgivelser.

Ved at genetablere alléen på Rahbeks Allé ændres den eksisterende vej til et byrum med langtidsholdbar og stedsbestemt egenverdi - en moderne, respektfuld fortolkning af et historisk vejforløb.

Etablering af fortov

Der etableres fortov, hvor det er fysisk muligt, som er på hele den nordlige side samt den sydlige side af alléen fra Pile Allé til Constantin Hansens Gade.

På strækningen fra indkørslen til Kongens Bryghus til Constantin Hansens Gade, etableres ikke fortov, da der ikke er indgange til boliger fra Rahbeks Allé her. Herudover skyldes det Rahbeks Allés fysiske profil, defineret af de hegnede havearealer på den nordlige side og hegn af planker mod ejendommen Kongens Bryghus på den sydlige side, hvor det ikke muligt at anlægge gennemgående fortov fra indkørslen til Kongens Bryghus til Constantin Hansens Gade. Dette vil kræve, at man eksproprierer havearealer ved ejendommene Rahbeks Allé nr. 10 og 12, samt disponerer halvdelen af havearealerne ud for ejendommene Rahbeks Allé nr. 16 til 28. Dette vil dog have konsekvenser for vejens grønne og frodige karakter, som er et særkende for vejen og området nord for Rahbeks Allé. Yderligere er det i konflikt med Helhedsplanens mål om at udbygge og sikre områdets identitet med grønne forhaver (Bilag 7).

Fortovet langs forhaverne på nordsiden af vejen, har en gennemgående bredde på minimum 1,5 m. På den sydlige side af vejen etableres et smallere fortov, hvor der tilstræbes en minimumbredde på 1 m. Denne disponering gør det nødvendigt at variere vejbredden og tilpasse profilet til de eksisterende forhold. Forvaltningen vurderer dog, at den gennemgående allé og de gennemgående fortove, vil give vejen et roligt og harmonisk udtryk.

Trafikale forhold

Rahbeks Allé forbliver dobbeltrettet inklusiv bump for at sikre lave hastigheder. Der er i dag spærret for gennemkørsel mellem Pile Allé og Rahbeks Allé. Spærringen opretholdes, så der ikke er mulighed for gennemkørsel, men flyttes i stedet til Kammasvej. For at respektere de eksisterende forhaver og samtidig etablere fortov, parkering og træbeplantning i begge sider af vejen, må vejens bredde tilpasses de eksisterende forhold og denne disponering gør det nødvendigt at variere vejbredden på strækningen. Over en kortere strækning er vejbredden 4 meter og der er her sikret vigemuligheder. På de resterende strækninger er vejbredden mellem 4,5 meter og 5,0 meter.

Krydset Rahbeks Allé og Vesterbrogade bliver bygget om for at muliggøre venstresving ad Vesterbrogade og skabe større trafiksikkerhed for cyklister ved vejtilslutningen til Vesterbrogade. Derudover ønskes dert at reducere trafikstigningen på Bakkegårdsvej og Halls Allé mest muligt, som følge af vejtilslutningen fra Carlsberg Byen til Rahbeks Allé.

Belysning

Eksisterende belysning er med wirehængte københavnerarmaturer placeret over vejmidte. Belysningshøjden er skønsmæssigt 9-10 m og wirer er fastgjort på husfacader og gittermaster.

Fremtidig belysning etableres med 5 meter høje koniske stålmaster på hver side af vejen. Fordelingen af master forholder sig til træernes takt. Den lavere lyspunktshøjde og lampernes fordeling er med til at understrege alléen og bringer belysningen ned i boligvejens skala.

Regnvandshåndtering

Rahbeks Allé skybrudssikres ved etablering af underjordiske bassiner, der forsinket regnvandet og derved aflaster det eksisterende kloaksystem ved skybrud. Der forsinkes ca. 300 m² vand og bassiner, hvor det kan lade sig gøre, koblet på træhullerne, så vandet kan bruges til vanding af træerne.

Plads ved Vesterbrogade

Ved pladsen på hjørnet mellem Rahbeks Allé og Vesterbrogade etableres mulighed for venstresving og fodgængerfeltet flyttes længere mod nord.

De tre eksisterende Robinietræer, der er meget karaktergivende og markerer Rahbeks Allé tydeligt fra Vesterbrogade, bevares. Den eksisterende plantekasse nedlægges, og cykelstativ og bænke foreslås ændret til elementer, der i højere grad knytter sig til træerne, så pladsens rum opleves mere åbent. Her er det muligt at etablere enkelte mindre bede med buske eller stauder. Derfor foreslås en rund bæk, der knytter sig til et af træerne og der opsættes cykelstativer langs bygningens facade.

Grøn have ved Rahbekshus

Langs Rahbekshus i nr. 4 er et ubenyttet areal, der giver mulighed for at etablere en grøn forhave som kan danne sammenhæng med de eksisterende forhaver på hver side af bygningen. Her kan etableres en offentlig have med blomstring gennem hele sæsonen og med bænke, der kan give et roligt sted, hvorfra gadens liv kan betragtes.

Etableringen af haven vil kræve, at ejendommens ejer samt beboere er interesserede i, at der kommer en offentlig forhave på arealet med siddepladser og afstår et areal foran deres bygning på ca. 100 m². Der er åbnet en dialog med administrator af ejendommen, men anlæg af en offentlig tilgængelig lommepark vil være afhængig af beboernes ønsker for arealet samt ejerens samtykke. Det er et af de emner, der vil blive adresseret orienteringsmødet med borgerne.

Plads ved Bakkehuset

Mellem Kammasvej og indgangen til Bakkehuset er foreslået en plads med en stor cirkelrund bæk, der danner ramme om et roligt og socialt rum i forbindelse med indgangen til Bakkehuset. Bænken er et samlende element, der stopper biltrafikken og bremser hastigheden for cyklister på vej ned af bakken. Bænken udformes i et formsprog med inspiration fra en klassisk listebæk, der peger tilbage mod Bakkehusets og Alléens lange, kontinuerlige historie. Bænken er lukket med lister på bagsiden, så bænken ser helstøbt ud, også fra ydersiden. Det vil også være muligt at sidde på ryglænet og kigge den anden vej mod Søndermarken. Cyklister ledes nord om bænken og vendemuligheden for biler bliver holdt væk fra pladsen med mulighed for at vende, hvor der alligevel er en overkørsel ved Rahbeks Allé nr. 36.

Ved etablering af pladsen får adressen Pile Allé 49 udgang mod Rahbeks Allé.

Dispositionsforslag 1: Pladsen danner en plads som en kobling af Kammasvej, Pile Allé og Rahbeks Allé. Pladsen er trukket ned til eksisterende spærring for gennemkørsel og har et areal på 320 m². Hovedindgangen til Bakkehuset fra Rahbeks Allé inddrages i pladsen og fremstår tydeligere med adgang fra pladsen. Her er det muligt at etablere enkelte mindre bede med buske eller stauder.

Dispositionsforslag 2: Pladsen danner en mindre plads mellem Kammasvej, Pile Allé og Rahbeks Allé og har et areal på ca. 235 m². Pga. pladsens størrelse og hensyn til fodgænger- og cykeltrafik vil det ikke være muligt at etablere faste bede med buske eller stauder på pladsen i dette forslag.

Parkerings- og træzone

Bilparkering og træer etableres som en fælles parkerings- og træzone med længdeparkering mellem træerne på størstedelen af vejen frem til krydset ved Bakkegårds Allé. Frem til den nye plads ved Bakkehuset etableres parkerings- og træzone i den nordlige side af vejen som 75 graders parkering. På Pile Allé bibeholdes parkering som den er i dag, og der plantes træer på begge sider af vejen.

Som allétræ vælges et middelstort og lysåbent løvtræ og sættes i to forskudte rækker. Det er vigtigt, at alléen opleves som et selvstændigt, stærkt beplantningselement, der adskiller sig fra den mindre beplantning i haverne, men samtidig forholder sig til byrummets skala og til sol/skyggeforhold i nabohaver og ejendomme. På den nordlige side af vejen kan rækken fortsætte ubrudt helt frem til Pile Allé. På sydsiden afbrydes rækken på strækningen ved Bakkehuset og Rahbeks Allé 21, for at give plads til store eksisterende træer, der rækker ind over vejen. På det lille stykke af Pile Allé placeres træerne parvis på tværs af vejen og de to eksisterende træer mod Pile Allé bevares. Overordnet set er træerne placeret med henblik på at give et ensartet og harmonisk forløb og er en væsentlig del af helhedsplanen for Rahbeks Allé.

Antallet af bilparkeringspladser er i dag 144 pladser fordelt med 25 p-pladser på Pile Allé og 119 p-pladser på Rahbeks Allé. Samtidig med at der plantes nye allétræer, opretholdes så mange p-pladser som muligt i projektet. Der er dog en række overkørsler, portåbninger samt nødvendig adgange med skraldebil, der er bestemmende for, hvor mange og hvor det er muligt at etablere p-pladser.

Dispositionsforslag 1: Forslaget knytter sig til skitseforslaget i Helhedsplanen, hvor der er en stærk allékarakter med ét træ pr. to p-pladser med undtagelse af vejen fra Bakkegårds Allé til den nye plads ved Bakkehuset og vejen Pile Allé nr. 45-51. Forslaget indeholder i alt 54 allétræer og 3 enkeltstående træer. Der genetableres 110 pladser på Rahbeks Allé og Plie Allé. Yderligere er det muligt at optimere parkeringen på Bakkegårds Allé og Halls Allé med 8 pladser. Forslaget giver 118 bilparkeringspladser i alt og betyder en nedlæggelse af 26 pladser.

Dispositionsforslag 2: Forslaget opretholder så mange p-pladser som muligt samtidig med at Rahbeks Allé har en allélignende karakter med ca. ét træ pr. tre p-pladser. Der plantes ialt 32 allétræer og 3 enkeltstående træer. Der genetableres 134 p-pladser på Rahbeks Allé og Pile Allé. Yderligere er det muligt at optimere parkeringen på Bakkegårds Allé og Halls Allé med 8 pladser. Forslaget giver 142 bilparkeringspladser i alt og betyder en nedlæggelse af 2 pladser.

Den overordnede forskel for de to forslag fremgår af nedenstående tabel:

	Træer*	Bilparkeringspladser*	Pladsen ved Bakkehuset
Dispositionsforslag 1	57 stk.	118 stk., nedlæggelse af 26 stk.	320 m ²
Dispositionsforslag 2	35 stk.	142 stk., nedlæggelse af 2 stk.	235 m ²

* antal er med forbehold for det endelige Hovedprojekt

Anlægsfase og koordinering med andre projekter

Projektet udbydes efter planen til entreprenører primo august 2019 med anlægsopstart medio september 2019. Projektet forventes færdigt i foråret 2020.

Anlægget deles op i etaper, så der er vejadgang enten ad Pile Allé, Bakkegårds Allé eller Vesterbrogade i hele perioden. I anlægsfasen vil der på grund af vejens smalle forløb være begrænset eller ingen bilparkering på de delstaper der arbejdes på. Det vil betyde, at 20-40 p-pladser vil utilgængelige ad gangen.

Anlægget på Rahbeks Allé og Pile Allé 45-51 koordineres med det planlagte anlæg af Kammasvej, så de to projekter indgår i en fælles etapeplan for anlæg.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering

Det vurderes, at begrønningen og ny profilering af Rahbeks Allé og Pile Allé 45-51 er med til at forstærke den grønne karakter for området, samt sikre Frederiksbergs grønne identitet med mange træer og velfungerende byrum. Derudover indgår projektet i den samlede planlægning for klimasikring af byen og de nye træer til en mindske af varmeeffekten i byen.

Økonomi

Det samlede beløb til Rahbeks Allé og Pile Allé 45-51 afsat på budget udgør 16.000.000 kr., hvoraf de 0,6 mio er bevilliget til forundersøgelse og rådgivning.

Ud af det samlede afsatte beløb er der en indtægt i henhold til aftalerne for aftalerne med Carlsberg Byen BA 16 P/S til etablering af fortov, parkeringzone, træplantning og belysning samt ombygning af krydset Rahbeks Allé - Vesterbrogade.

Yderligere tilføres der 2,88 mio taksfinanserede midler til anlæg af skybrudsløsningen.

Det vurderes, at projektet kan udføres inden for det afsatte budget.

De 8 nye bilparkeringspladser på Bakkegårds Allé kan finansieres ved koordinering af midler afsat til etablering af 200 bilparkeringspladser i 2019. Etableringen beløber sig til 0,4 mio. kr.

Merdriften for anlæg finansieres af afsatte beløb på 160.000 kr. fra 2021.

Borgmesterpåtegning

Ingen

Behandling

By- og Miljøudvalget

ML/MRMS

Bilag

Bilag 1. Helhedsplan for området omkring Rahbeks Allé

Bilag 2. Billeder af aktuelle forhold

Bilag 4. Dispositionsforslag 1

Bilag 5. Dispositionsforslag 2

Bilag 5. Tværsnit for dispositionsforslag 1 og 2

Bilag 6. Visualisering af allé og plads disp.forslag 1 og 2

Bilag 7. Matrikelkort

Punkt 179: Mulighed for opsætning af count down moduler

13.05.16-G01-2-16

Resume

By- og Miljøudvalget drøftede på mødet den 11. marts 2019 sagen om information ved stoppestederne. By- og Miljøudvalget anmodede i forlængelse af drøftelsen forvaltningen om en ny sag om muligheden for opsætning af count down moduler, der hermed forelægges udvalget.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog, at der skal indkøbes count down moduler til de resterende stoppesteder i Frederiksberg Kommune i indeværende år finansieret af busreserven, idet det konkrete indkøb først gennemføres efter det kommende udbud.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt der skal indkøbes count down moduler til de resterende stoppesteder i Frederiksberg Kommune i indeværende år til en samlet værdi af 1,155 mio. kr. finansieret af busreserven,
2. hvorvidt indkøb af count down moduler til de resterende stoppesteder i Frederiksberg Kommune til en samlet værdi af 1,155 mio. kr. oversendes til budgetdrøftelserne for budget 2020.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 29. april 2019 sagen, idet der anmodes om svar på, hvornår det kommende udbud gennemføres.

Det kommende genudbud af count down moduler gennemføres i efteråret 2019 og Movia forventer, at der er en ny aftale på plads primo december i år.

Tidligere sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget drøftede på mødet den 11. marts 2019 sagen om information ved stoppestederne. By- og Miljøudvalget anmodede i forlængelse af drøftelsen forvaltningen om en ny sag om muligheden for opsætning af count down moduler.

Movias bestyrelse har på baggrund af debatten om sagen om information ved stoppestederne besluttet, at der igen opsættes ruteplaner. Ydermere vil der igen komme oplysninger om, hvor tit bussen kører. Movia har udarbejdet et notat, hvoraf det fremgår, hvorledes de nye informationstavler kommer til at se ud, samt information om, hvilke muligheder kommuner og regioner har for at supplere informationen på stoppestederne. Notatet er vedlagt som bilag.

I Frederiksberg Kommune er der 181 stoppesteder. Der er standere på alle stoppestederne. De fleste steder er der designstandere og ved de mindre benyttede er der rørstandere. Ud af 181 stoppesteder er der count down moduler ved 106 af stoppestederne.

Der er i dag count down moduler ved alle A-busstoppestederne på Frederiksberg. Busnettet bliver ændret, når Cityringen åbner og der er i den forbindelse indkøbt count down moduler til de stoppesteder, der med det nye net vil blive betjent med A-bus, samt til de øvrige nye stoppesteder.

Det betyder, at der vil mangle count down moduler ved omkring 70 stoppesteder i det nye net, men antallet er ikke endeligt afklaret i forhold til placeringen af de sidste nye stoppesteder.

Ud af de omkring 70 stoppesteder er der ca. 25, der kun betjenes af Frederiksbergbusserne. Her er der fortsat køreplaner, men det har været et stort ønske fra Ældrerådet, at få count down moduler op ved stoppestederne for Frederiksbergbusserne.

Count down modulerne koster omkring 16.500 kr. stykket. Det vil dermed koste omkring 742.500 kr. at indkøbe count down moduler til de øvrige stoppesteder i Nyt Bynet, hvor der endnu ikke er count down moduler og omkring 412.500 kr. at indkøbe count down moduler til Frederiksberg bussernes stoppesteder. Samlet bliver det i alt 1.155.000 kr. at indkøbe count down moduler til alle stoppestederne på Frederiksberg. Prisen forventes at falde ved næstkommende udbud. Derudover er der en driftsudgift på cirka 1.200 kr. per modul per år. Movia har ikke i den nærmeste fremtid kapacitet til at løse en eventuel opgave med opsætning af modulerne. En sådan opgave vil skulle udbydes til en ekstern entreprenør og forventes at koste omkring 300 kr. per modul.

By-, Kultur- og Miljøområdet vurdering:

Movias bestyrelse har besluttet at genopsætte ruteplaner og information om, hvor ofte busserne kører ved alle stoppestederne. De nye informationstavler giver brugerne mulighed for at se, hvilken rute bussen kører, samt intervallerne for afgangene på buslinjerne. Derudover er selve køreplanerne også fjernet fra stoppestederne. Her vurderer forvaltningen, at det vil være en forbedring at opsætte count down moduler ved alle stoppesteder. Med count down moduler får brugerne realtidsinformation, der er langt mere præcis end de tidligere trykte køreplaner.

Økonomi

Udgiften til etablering af count down moduler på de resterende stoppesteder beløber sig til 1.155.000 kr. Derudover vil der komme en udgift på omkring 300 kr. per modul i forhold til opsætningen.

Der er ikke afsat midler til indkøb af count down moduler i indeværende år. En mulighed er derfor, at sagen oversendes til budgetforhandlingerne for 2020.

Der blev i budgettet for 2019 afsat midler til en "busreserve" til uforudsete ændringer i løbet af efteråret 2019, da det var svært at vurdere, hvordan det nye busnet vil blive benyttet, når Cityringen åbner. Siden busreserven blev afsat, er der kommet en bedre afklaring af økonomien.

For at undgå driftsproblemer i det samlede kollektive trafiknet besluttede By- og Miljøudvalget på en sag den 29. oktober 2018, at Movia skulle afholde et udbud af et busberedskab i forbindelse med åbningen af Cityringen. Udbuddet er afholdt og de faste udgifter er hermed fastsat. Finansieringen til den faste udgift ved at have et beredskab bliver finansieret af busreserven og dermed indenfor de allerede afsatte midler til busdriften. Udover den faste udgift kan der komme en udgift for selve driften, hvis beredskabet mod forventning tages i brug. Med Nyt Bynet er der reduceret i forhold til den nuværende busdrift, da mange passagerer vil vælge at tage metroen. Hvis metroen ikke kører eller har omfattende driftsproblemer, vil mange passagerer fortsat vælge at tage busserne. Derfor vurderer Movia, at udgifterne ved at indsætte beredskabet vil kunne afholdes indenfor passagerindtægterne.

Herudover vil den eventuelle udgift, der vil være i forbindelse med åbningen af Cityringen, først blive håndteret i forbindelse med efterreguleringen for 2019 og dermed i budgettet for 2021. Dermed vil den eventuelle udgift ikke belaste budgettet i 2019.

Derudover er Movias 2. behandling af budget vedtaget, og udgifterne til busdriften er derfor mere sikker end tidligere.

Der er i alt 7,6 mio. kr. i busreserven i 2019. Det er nu vurderingen, at der skal bruges ca. 200.000 kr. til information i forbindelse med Nyt Bynet. Herudover skal der yderligere bruges ca. 400.000 kr. til beredskab i forbindelse med eventuelle opstartsproblemer i forbindelse med metroen. Hvis udvalget beslutter at indkøbe count down moduler til alle stoppesteder, vil der forsat være råderum i busreserven på 5,8 mio. kr.

Der er derfor en mulighed for at anvende en del af de midler, der er afsat i busreserven i forbindelse med busdriften i 2019 til indkøb af count down moduler i indeværende år.

Det er forvaltningens vurdering, at de udgifter busreserven var afsat til, nu er mere sikre, og at der forsat er nok råderum i busreserven til eventuelle nye ønsker omkring busdriften i forbindelse med Nyt Bynet.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og Miljøudvalget, Magistrat, Kommunalbestyrelse
JBS/ML/SCS

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 29. april 2019, pkt. 145:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet der anmodes om svar på, hvornår det kommende udbud gennemføres.

Indstilling 29. april 2019, pkt. 145:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. hvorvidt der skal indkøbes count down moduler til de resterende stoppesteder i Frederiksberg Kommune i indeværende år til en samlet værdi af 1,155 mio. kr. finansieret af busreserven,
2. hvorvidt indkøb af count down moduler til de resterende stoppesteder i Frederiksberg Kommune til en samlet værdi af 1,155 mio. kr. oversendes til budgetdrøftelserne for budget 2020.

Bilag

Trafikinformation på stoppestederne på Sjælland

Punkt 180: Opfølgning på fælles studietur for Kultur- og Fritidsudvalget og By- og Miljøudvalget

00.05.00-G20-1-19

Resume

Kultur- og Fritidsudvalget og By- og Miljøudvalget behandlede på møderne den 18. februar forslag til fælles studietur i efteråret 2019. Forvaltningen har arbejdet videre med et oplæg til studietur i uge 37 (mandag den 9. september-onsdag den 11. september) til Utrecht i Holland. Der er udarbejdet et revideret programforslag, som forelægges til godkendelse.

Beslutning

By- og Miljøudvalget indstiller, at revideret revideret forslag til fælles studietur til Utrecht for Kultur- og Fritidsudvalget og By- og Miljøudvalget i uge 37 godkendes.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at revideret forslag til fælles studietur til Utrecht for Kultur- og Fritidsudvalget og By- og Miljøudvalget i uge 37 godkendes.

Sagsfremstilling

Kultur- og Fritidsudvalget og By- og Miljøudvalget behandlede på møderne den 18. februar forslag til fælles studietur i efteråret 2019. Udvalgene besluttede, at forvaltningen arbejder videre med en fælles studietur for By- og Miljøudvalget og Kultur- og Fritidsudvalget, at destinationen for studieturen bliver Amsterdam/Utrecht. I By- og Miljøudvalget blev studieturen fastsat til at vare fra den 9.-11. september 2019.

Forvaltningen har i samarbejde med COWI udarbejdet et revideret programforslag. Da studieturen pga. By og Miljøudvalgets beslutning blev afkortet fra 4 til 3 rejsedage, er det nu forslaget, at studieturen indsnævres til Utrecht - dog med afrejse til/fra Amsterdam. Fokus for programforslaget er fortsat samspillet mellem kultur, vækst og erhverv i byudviklingen. Turen er således tænkt til at give udvalgene inspiration til at sammentænke kultur og erhverv i byudviklingsprojekterne på Frederiksberg, og give et fælles billede på, hvordan de tre områder i endnu højere grad kan udvikles sammen. Derudover fokuserer programforslaget på at give inspiration til byomdannelsesområder, hvor kulturarven er bragt i spil - bl.a. set i relation til arbejdet med hospitalsgrunden. Endeligt har programforslaget fokus på bæredygtighed. Der er lagt op til, at størsteparten af turene sker fælles, men der er indlagt enkelte ture, hvor udvalgene kan splitte sig i to grupper.

Kort om Utrecht (340.000 indbyggere):

Hollands 4. største by beliggende 30 km syd for Amsterdam. Byen er kendt for at skabe vækst gennem innovativ og strategisk byledelse med en langsigtet tilgang, der har et stort fokus på innovation, viden og kultur. Utrecht er universitetsby og kendetegnet ved et meget rigt kulturliv, som i Holland kun er overgået af Amsterdam. Der er adskillige teatre og kunsgallerier, og der afholdes en række forskellige musik- og filmfestivaler.

COWI's programoplæg er vedlagt som bilag til sagen, og i dette kan ses de mere konkrete turforslag.

Økonomi

Der vil blive udarbejdet et præcist budgetoverslag over studieturen, når der foreligger et endeligt program, men der arbejdes med en pris på ca. 15-20.000 kr. pr. person for rejse, ophold, oplægsholdere og rejseledelse ved COWI. Udgiften vil afholdes af det afsatte budget.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

Kultur- og Fritidsudvalget, By- og Miljøudvalget, Magistraten
CJ

Bilag

Programforslag Utrecht maj 2019

Punkt 181: Delebiler på Frederiksberg

05.09.08-G01-1-14

Resume

For at sikre en bedre og hurtigere sagsbehandling indenfor delebilsområdet foreslår forvaltningen en ny sagsbehandlingsproces, hvor beslutningskompetencen for godkendelse af delebilskoncept og etablering af delebilsparkeringspladser indenfor en politisk besluttet ramme, delegeres til By-, Kultur- og Miljøområdet. Dette vil sikre bedre rammevilkår for delebilsoperatører, og en hurtigere og mere strømlinet sagsbehandling. Samtidig foreslås en tilretning af definitionen på ”delebil”, så den svarer til en senere formelt fastlagt definition af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Beslutning

By- og Miljøudvalget vedtog,

1. at godkende tilrettet definition af debiler,
2. at beslutningskompetence for godkendelse af delebilskoncept og etablering af delebilsparkeringspladser indenfor politisk besluttet ramme på 60 stampladser, delegeres til forvaltningen.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at tilrettet definition af debiler godkendes,
2. at beslutningskompetence for godkendelse af delebilskoncept og etablering af delebilsparkeringspladser indenfor politisk besluttet ramme på 60 stampladser, delegeres til forvaltningen.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 29. april 2019 sagen.

Tidligere sagsfremstilling

By og Miljøudvalget behandlede den 9. marts 2015 en principiel sag omhandlende debiler på Frederiksberg, hvor en definitionen samt praksis blev fastsat for delebilsområdet. På baggrund af de hidtidige erfaringer og udviklingen på området, foreslår forvaltningen en ny sagsbehandlingsproces, hvor beslutningskompetencen for godkendelse af delebilskoncept og etablering af delebilsparkeringspladser indenfor en politisk besluttet ramme, delegeres til forvaltningen. Dette vil sikre bedre rammevilkår for delebilsoperatører, og en hurtigere og mere strømlinet sagsbehandling. Samtidig foreslås en ændring af definitionen på ”delebil”, så den svarer til en senere formelt fastlagt definition af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Tilretning af definition på ”delebil”

Transport, Bygnings- og Boligministeriet har efter vedtagelsen af retningslinjer for, og herunder definitionen af, debiler på Frederiksberg indført en ny definitionen af debiler i bekendtgørelse om parkering på offentlige veje (BEK 1231 af 4 nov. 2015). Forvaltningen foreslår, at Frederiksbergs definition tilrettes, så den følger denne definition.

På Frederiksberg er der to ”typer debiler”, for nuværende, som begge er kategoriseret som debiler:

- ”One-way-carsharing” også kaldt bybiler – nyere delebils koncepter som fx Drive Now og Green Mobility
- ”Two-way-carsharing” – debiler med fast stamplads – delebilskoncepter som Lets go og Hertz debilen (Hertz debiler er lukket i 2018).

Bybiler (One-way-carsharing) kan, når konceptet er godkendt, få udstedt en delebilslicens og parkere overalt på Frederiksberg, men har ikke nogen fast parkeringsplads.

Delebilordninger med fast stamplads (”Two-way-carsharing”) har brug for reserverede parkeringspladser, da en sådan delebil fungerer ved, at debilen afhentes og køres tilbage til en fast stamplads, som er skiltet til debiler.

Forslag til ny definition, der er enslydende med Transport-, Bygnings- og Boligministeriets, sammenstillet med den aktuelle definition på Frederiksberg, samt forvaltningens forslag til anvendelsespraksis for definitionen er vedlagt som bilag 1 til sagen.

Det er forvaltningens vurdering, at ændring af definitionen ikke har betydning for praksis på Frederiksberg.

Forslag til ændring af administrationspraksis

I dag er praksis således, at forvaltningen modtager en anmodning om godkendelse af et delebilskoncept fra en operatør, og forvaltningen udarbejder efterfølgende en indstilling om, hvorvidt dette koncept bør godkendes på baggrund af den

besluttede definition fra 2015. Forvaltningens anbefaling indstilles til By og Miljøudvalget, som har beslutningskompetencen for, hvorvidt et delebilskonceptet kan godkendes. Med et godkendt koncept kan der søges om udstedelse af en delebilslicens ved Frederiksberg Parkering.

For delebilsordninger med fast stamplads ("Two-way-carsharing") kan der med et godkendt koncept søges om skiltning af en delebils parkeringsplads (en fast stamplads). Rammen for faste parkeringspladser til delebiler (stampladser) var i 2014 30, men By og Miljøudvalget vedtog d. 9. marts 2015 at udvide rammen til 60 stampladser, som stadig er den overordnede ramme som forvaltningen arbejder indenfor. Forvaltningen vurderer den ansøgte plads ud fra den vedtagne ramme for faste stampladser på Frederiksberg.

I dag er praksis, at By- og Miljøudvalget en gang årligt forelægges en orientering med status for udnyttelse af delebils rammen, hvor også nedlæggelse af stampladser og ønsker om etablering af nye stampladser fremgår. Herefter søger forvaltningen politiets samtykke til skiltning af nye pladser, hvorefter der bestilles opsætning af delebilsskiltning til den tildelte stamplads. Når der er skiltet kan en delebil benytte stampladsen.

Sagsbehandlingen kan i dag tage fra 4 måneder og helt op til 12-14 måneder. Dette skyldes, at et koncept først skal godkendes, og et en stamplads først etableres, når den årlige orienteringssag vedrørende delebilsområdet, med status på stampladser, er politisk behandlet. Den politiske behandling er besluttet gennemført én gang om året, normalt i maj måned.

Det er i dag kun Lets Go, som udbyder et "Two-way-carsharing" delebilskoncept på Frederiksberg, idet at Hertz delebilen i 2018 lukkede. I 2018 benyttede Hertz 13 stampladser, som nu igen indgår i den overordnede ramme til fordeling igen. Lets Go benytter i dag ca. halvdelen af rammen (i alt 27 p-pladser). Der er således 33 parkeringspladser, som kan disponeres til etablering af stampladser, indenfor den politisk afsatte ramme på 60 stampladser.

Der er udarbejdet et skema, der visuelt fremstiller ansøgningsprocessen i dag, og hvorledes ansøgningsprocessen vil foregå ved delegering af beslutningskompetencen til forvaltningen.

Forvaltningen foreslår beslutningskompetencen delegeret, primært for at skabe en kortere sagsbehandling end i dag, samt for at skabe et sammenligneligt sagsbehandlingsforløb set i forhold til Københavns Kommune.

Forvaltningen har i bilag 2 udarbejdet forslag til fremtidig administrationspraksis. Bilaget indeholder tillige en beskrivelse af den aktuelle praksis.

Ved at delegere beslutningskompetencen, vil ansøgningsprocessen for godkendelse af et delebilskoncept på Frederiksberg kunne forkortes fra ca. 4 måneder til 1-2 måneder.

Delegering af beslutningskompetencen vedrørende etablering af stampladser, inden for den politisk besluttede ramme på 60 stampladser, vil betyde at etablering af en stamplads vil kunne forkortes fra ca. 4-14 måneder (afhængigt af politisk behandling) til 1-2 måneder.

Forvaltningen vil fortsat én gang årligt fremlægge By- og Miljøudvalget en orientering om, hvordan delebilsområdet udvikler sig. I denne orienteringssag vil der gives status på ansøgninger om nye koncepter, og hvilke delebilsordninger, som opererer på Frederiksberg, og herunder vil det kunne drøftes om der ønskes ændringer på delebilsområdet. Der kunne i fremtiden bl.a. opstå behov for at øge rammen for stampladser til delebiler, ændringsforslag ift. en ændret fremtidig definition på delebiler eller mulighed for at optimere praksis ved sagsbehandling.

By- og Miljøområdet vurdering:

By-, Kultur- og Miljøområdet vurderer, at en ændring af administrationspraksis for delebiler vil muliggøre en mere effektiv og virksomhedsvenlig sagsbehandling.

Økonomi

Ingen.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

By- og Miljøudvalget
ML/MAD

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 29. april 2019, pkt. 146:

By- og Miljøuddvalget udsatte sagen.

Indstilling 29. april 2019, pkt. 146:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller,

1. at tilrettet definition af delebiler godkendes
2. at beslutningskompetence for godkendelse af delebilskoncept og etablering af delebilsparkeringspladser indenfor politisk besluttet ramme på 60 stampladser, delegeres til forvaltningen.

Bilag

Skema for ny definition og praksis vedr Delebiler 2019

Proces for godkendelse af nyt delebilskoncept

Punkt 182: Etablering af parkeringsplads i henhold til regler om parkeringsfonden i forbindelse med fortovsrenovering på Steenwinkelsvej og klimaprojekt på Bülowvej og P.G. Ramms Allé

05.09.00-G01-5-19

Resume

Der er indbetalt en række midler til kommunes parkeringsfond. Nogle af indbetalingerne foreslås disponeret til 5 bilparkeringspladser på Steenwinkelsvej 13-15, 10 bilparkeringspladser på Bülowvej 28-38C og 1 bilparkeringsplads på P.G. Ramms Allé 61. Udvalget skal tage stilling til den foreslåede disponering.

Beslutning

Et flertal i By- og Miljøudvalget (Jan E. Jørgensen, Brian Holm, Nikolaj Bøgh, Flemming Brank, Fasaël Rehman, Gunvor Wibroe og Ruben Kidde) vedtog, at der disponeres 730.000 kr. i udgifter og 365.000 kr. fra det afsatte budget i 2019 på "pulje til etablering af p-pladser" til anlæg af 5 bilparkeringspladser på Steenwinkelsvej 13-15 ved at nedlægge noget fortov til parkeringsplads, 10 bilparkeringspladser på Bülowvej 28-38C ved at etablere længdeparkering og 1 bilparkeringsplads på P.G. Ramms Allé 61 ved at etablere en knast.

Et mindretal (Balder Mørk Andersen og Thyge Enevoldsen) stemte imod med henvisning til den konkrete udformning.

Indstilling

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der disponeres 730.000 kr. i udgifter og 365.000 kr. i indtægter fra det afsatte budget i 2019 på "pulje til etablering af p-pladser" til anlæg af 5 bilparkeringspladser på Steenwinkelsvej 13-15 ved at nedlægge noget fortov til parkeringsplads, 10 bilparkeringspladser på Bülowvej 28-38C ved at etablere længdeparkering og 1 bilparkeringsplads på P.G. Ramms Allé 61 ved at etablere en knast.

Sagsfremstilling

By- og Miljøudvalget udsatte på mødet den 29. april 2019 sagen, idet der ønskes illustrationer, som viser de konkrete løsninger.

Der er udarbejdet illustration på de tre veje, som er vedlagt som bilag. Det bemærkes, at der på Bülowvej etableres 58 ekstra parkeringspladser, hvoraf parkeringsfonden skal betale for etableringen af 10 af pladserne. Parkeringspladserne anlægges som længde parkering adskilt af træer.

Tidligere sagsfremstilling

Kommunen har en parkeringsfond, hvortil bygherre efter dispensation for etablering af bilparkeringspladser på egen grund, indbetaler et beløb til etablering af bilparkeringspladser på offentlige areal. Når bilparkeringspladserne anlægges på offentligt areal, bidrager det indbetalte beløb med halvdelen af etableringsprisen. Kommunen betaler den anden halvdel. Den private indbetaling er takstreguleret efter byggeriets beliggenhed, dog indbetales i dag 262.020 kr. pr. bilparkeringsplads. Det er en forudsætning, at pladserne anlægges indenfor maksimalt 1,5 km fra ejendommen i fugleflugtslinje. Bilparkeringspladserne skal være etableret inden 5 år efter byggetilladelsen.

Indbetaling til parkeringsfonden:

I budgettet 2019 er der afsat en pulje på 1.000.000 kr. til etablering af bilparkeringspladser. Kommunen skal efter parkeringsfondsregulativet betale mindst halvdelen af udgiften, mens resten betales af p-fonden. Der er foretaget indbetaling fra følgende:

Adresse/Ejer	Antal p-pladser	Forfald	Kr.
Frederiksberg Allé 10, 1 sal	1	28.07.2019	262.020
Frederiksberg Allé 8, st.	1	30.06.2019	262.020
Engtoftevej 4	2	25.11.2019	524.040
Frydendalsvej 23	1	16.02.2020	149.916
Roskildevej 47, st	1	21.04.2020	262.020

Vodroffsvej 9C	1	22.05.2020	262.020
Vodroffsvej 26	9	06.09.2020	2.358.180

5 erstatningspladser på Steenwinkelsvej 13-15 i forbindelse med fortovsrenovering:

I forbindelse med gennemgang af kommunes veje har der vist sig mulighed for at etablere 5 bilparkeringspladser på terræn ved at nedlægge noget fortov til parkeringsplads. Indbetalingen til 5 pladser til parkeringsfonden fra Frederiksberg Allé 10 (1.sal), Frederiksberg Allé 8 (st.), Engtoftevej 4, Vodroffsvej 9C, vil kunne finansiere anlæg af disse pladser. Anlægssummen for 1 bilparkeringsplads udgør ca. 40.000 kr., finansieret med halvdelen fra de private indbetalinger af parkeringsfonden og halvdelen fra puljemidler til parkeringsfonden.

10 erstatningspladser på Bülowssvej 28-38C i forbindelse med klimatilpasningsprojekt:

I forbindelse med gennemgang af kommunes veje har der vist sig mulighed for at etablere 10 bilparkeringspladser i terræn ved at etablere længdeparkering. Indbetalingen til 10 pladser til parkeringsfonden fra Frydendalsvej 23 og Vodroffsvej 26 vil kunne finansiere anlæg af disse pladser. Anlægssummen for 1 bilparkeringsplads udgør ca. 50.000 kr., finansieret med halvdelen fra de private indbetalinger af parkeringsfonden og halvdelen fra puljemidler til parkeringsfonden.

1 erstatningsplads på P.G. Ramms Allé 61 i forbindelse med klimatilpasningsprojekt:

I forbindelse med gennemgang af kommunes veje har der vist sig mulighed for at etablere 1 bilparkeringsplads på terræn ved at etablere en knast. Indbetalingen til 1 plads til parkeringsfonden fra Roskildevej 47 (st.), vil kunne finansiere anlæg af denne plads. Anlægssummen for 1 bilparkeringsplads udgør ca. 30.000 kr., finansieret med halvdelen fra de private indbetalinger af parkeringsfonden og halvdelen fra puljemidler til parkeringsfonden.

De 16 pladser er en del af etableringen af de 200 bilparkeringspladser i 2019.

By- og Miljøområdet vurderer:

By- og Miljøområdet vurderer, at forslagene Steenwinkelsvej 13-15, Bülowssvej 28-38C og P.G. Ramms Allé 61 er egnede til at nedlægge noget af fortovet til bilparkeringsplads, etablering af længdeparkering og knast under hensyn til oversigt, sikkerhed, pladsforhold og trafikafvikling. Løsningerne er en relativt enkel og billig metode til at øge antallet af bilparkeringspladser.

Økonomi

Der er anlægbevilget 1.000.000 kr. i pulje til parkeringsfonden ved budget vedtagelsen.

Adresse/Ejer	Antal p-pladser	Indbetalt til parkeringsfonden	Anlægges	Udgift til p-pladsen	Tilbagebetaling
Frederiksberg Allé 10, 1 sal	1	262.020	Steenwinkelsvej 13-15	40.000 kr.	242.020 kr. (262.020 kr. – 20.000 kr.)
Frederiksberg Allé 8, st.	1	262.020	Steenwinkelsvej 13-15	40.000 kr.	242.020 kr. (262.020 kr. – 20.000 kr.)
Engtoftevej 4	2	524.040	Steenwinkelsvej 13-15	80.000 kr.	484.040 kr. (524.040 kr. - 80.000 kr.)
Vodroffsvej 9 C	1	262.020	Steenwinkelsvej 13-15	40.000 kr.	242.020 kr. (262.020 kr. – 20.000 kr.)
Vodroffsvej 26	9	2.358.180	Bülowssvej 28-38C	450.000 kr.	2.133.180 kr. (2.358.180 kr. - 225.000 kr.)
Frydendalsvej 23	1	149.916	Bülowssvej 28-38C	50.000 kr.	124.916 kr. (149.916 kr. - 25.000 kr.)

Roskildevej 47, st.	1	262.020	P.G. Ramms Allé 61	30.000 kr.	247.020 kr. (262.020 kr. - 15.000 kr.)
---------------------	---	---------	--------------------	------------	--

Ansøger indbetaler 262.020 kr. pr. bilparkeringsplads i henhold til regler for Frederiksberg Kommunes P-Fond. Midlerne i P-fonden anvendes indenfor 5 år til at etablere nye P-pladser i kommunen. Når kommunen etablerer en ny bilparkeringsplads kan 50 % finansieres af indbetalingen til P-fonden. Eventuelt overskydende andel af indbetalingen tilbagebetales til ansøger. Såfremt der ikke etableres en ny p-plads for indbetalingen indenfor 5 år, tilbageføres den fulde indbetaling på 262.020 kr.

Steenwinkelsvej 13-15:

Det koster 200.000 kr. at etablere 5 bilparkeringspladser det pågældende sted. Kommunen modtager en indtægt på 100.000 kr. fra P-fonden, så kommunens reelle udgift vil være 100.000 kr. Forskellen mellem det indbetalte beløb og bidraget til etablering af p-pladserne (1.310.100 kr. - 100.000 kr.) skal tilbagebetales til bygherren. Der er ikke budgetlagt med denne tilbagebetaling i 2019.

Indbetalingen er oprindelig indtægtsført som forskydning på kortfristet gæld og tilført kassen. Ved tilbagebetaling afholdes udgiften ligeledes som forskydning under kortfristet gæld med modpost på kassen - og samtidig nedbringes gælden tilsvarende. Tilbagebetalingen på 1.210.100 kr. indarbejdes i 2. forventet regnskab for 2019.

Bülowsvej 28-38C:

Det koster 500.000 kr. at etablere 10 bilparkeringspladser det pågældende sted. Kommunen modtager en indtægt på 250.000 kr. fra P-fonden, så kommunens reelle udgift vil være 250.000 kr. Forskellen mellem det indbetalte beløb og bidraget til etablering af p-pladserne (2.508.096 kr. - 250.000 kr.) skal tilbagebetales til bygherren. Der er ikke budgetlagt med denne tilbagebetaling i 2019.

Indbetalingen er oprindelig indtægtsført som forskydning på kortfristet gæld og tilført kassen. Ved tilbagebetaling afholdes udgiften ligeledes som forskydning under kortfristet gæld med modpost på kassen - og samtidig nedbringes gælden tilsvarende. Tilbagebetalingen på 2.258.096 kr. indarbejdes i 2. forventet regnskab for 2019.

P.G. Ramms Allé 61:

Det koster 30.000 kr. at etablere 1 bilparkeringsplads det pågældende sted. Kommunen modtager en indtægt på 15.000 kr. fra P-fonden, så kommunens reelle udgift vil være 15.000 kr. Forskellen mellem det indbetalte beløb og bidraget til etablering af p-pladsen (262.020 kr. - 15.000 kr.) skal tilbagebetales til bygherren. Der er ikke budgetlagt med denne tilbagebetaling i 2019.

Indbetalingen er oprindelig indtægtsført som forskydning på kortfristet gæld og tilført kassen. Ved tilbagebetaling afholdes udgiften ligeledes som forskydning under kortfristet gæld med modpost på kassen- og samtidig nedbringes gælden tilsvarende. Tilbagebetalingen på 247.020 kr. indarbejdes i 2. forventet regnskab for 2019.

Samlet disponeres i alt udgifter for 730.000 kr. fra det afsatte rådighedsbeløb på "pulje til etablering af p-pladser", jf. specifikation ovenfor. Endvidere disponeres indtægter på 365.000 kr. ligeledes fra det afsatte rådighedsbeløb på "pulje til etablering af p-pladser", der overføres fra p-fonden. Tilbagebetaling på i alt 3,715 mio. kr. sker til indbetalerne fra kontoen til p-fonden som forskydning under kortfristet gæld på det finansielle område og tilbagebetalingen vil blive indarbejdet i 2. forventet regnskab 2019.

Borgmesterpåtegning

Intet at bemærke.

Behandling

By- og Miljøudvalget, Magistraten, Kommunalbestyrelsen
SV/MN

Historik

By- og Miljøudvalget 2018-21, 29. april 2019, pkt. 152:

By- og Miljøudvalget udsatte sagen, idet der ønskes illustrationer, som viser de konkrete løsninger.

Indstilling 29. april 2019, pkt. 152:

By-, Kultur- og Miljøområdet indstiller, at der disponeres 730.000 kr. i udgifter og 365.000 kr. i indtægter fra det afsatte budget i 2019 på "pulje til etablering af p-pladser" til anlæg af 5 bilparkeringspladser på Steenwinkelsvej 13-15 ved at nedlægge noget fortov til parkeringsplads, 10 bilparkeringspladser på Bülowsvej 28-38C ved at etablere længdeparkering og 1 bilparkeringsplads på P.G. Ramms Allé 61 ved at etablere en knast.

Bilag

Etablering af 5 skråparkeringspladser - Steenwinkelsvej 13-15

Etablering af p-pladser - Bülowvej

Etablering af knast - P.G. Ramms Allé 61

Punkt 183: Sigtepunkter i effektiviseringsarbejdet til budget 2020

00.30.02-A00-1-19

Resume

I sagen Tidsplan for økonomiarbejdet i 2019 (MAG sag nr. 44, den 4. februar 2019) fremgik, at der den 6. maj 2019 forelægges orienteringssag for Magistraten og fagudvalg om sigtepunkter i effektiviseringsarbejdet. Sagen gennemgår sigtepunkter og temaer, som forvaltningen arbejder med i effektiviseringsarbejdet til budget 2020-2023. Sagen skal ses i sammenhæng med 1. finansielle orientering, hvor de foreløbige økonomiske rammer for budget 2020-2023 opgøres.

Beslutning

By- og Miljøudvalget tog sigtepunkterne i effektiviseringsarbejdet til budget 2020 til efterretning.

Indstilling

Direktionen indstiller, at sigtepunkterne i effektiviseringsarbejdet tages til orientering.

Sagsfremstilling

Med budget 2019 vedtog Kommunalbestyrelsen programmet 'Bæredygtigt Frederiksberg', der skal understøtte kommunens økonomiske, sociale og miljømæssige bæredygtighed. Som et spor herunder arbejdes der på tværs af udvalgene med effektivitet i styringen af udgifterne. På denne baggrund er effektiviseringsprogrammets formål at bidrage til at sikre et budget i balance og dermed styrke kommunens økonomiske bæredygtighed.

Med befolkningsprognose 2019 nedjusteres skønnet for befolkningsvækst i forhold til befolkningsprognose 2018, og prognosen indebærer en befolkningstilbagegang på kort sigt. Denne udvikling udfordrer kommunens indtægtsgrundlag i budget 2020. Frederiksberg Kommune står dermed over for en lignende udfordring som i budget 2019. For effektiviseringsprogrammet betyder det, at driftseffektiviseringer bliver en vigtig motor for at skabe balance i budgettet, et politisk prioriteringsrum og fundamentet for langsigtet økonomisk bæredygtighed.

Udgangspunktet for effektiviseringsarbejdet er de økonomiske rammer, der opgøres i forbindelse med 1. finansielle orientering.

Indeværende sag er opbygget som følger:

1. Effektiviseringsmål og –proces til budget 2020
2. Overordnede sigtepunkter i effektiviseringsarbejdet
3. Udvalgspecifikke sigtepunkter i effektiviseringsarbejdet
4. Status på budgetlægningsprocessen
5. Den videre proces

1. Effektiviseringsmål og –proces til budget 2020

Forvaltningen arbejder p.t. med et effektiviseringsprogram til budget 2020-2023, der frigiver fra 65 mio. kr. i 2020 stigende til 104 mio. kr. i 2023. Med baggrund i Program for Bæredygtigt Frederiksberg understøtter effektiviseringsprogrammet forudsætningerne for den økonomiske bæredygtighed og balance i kommunens budget gennem bl.a. driftseffektiviseringer.

Forvaltningen tilstræber, at måltallet så vidt muligt udmøntes gennem reelle effektiviseringer uden grundlæggende ændringer af serviceniveauet i Frederiksberg Kommune. Grundet måltallets størrelse kan det dog ikke udelukkes, at det kan blive nødvendigt at bringe servicereduktioner til politisk prioritering med henblik på at sikre fuld udmøntning af måltallet.

Som en del af effektiviseringsarbejdet kan anvises håndtering af konkrete strukturelle udfordringer med kompenserende effektiviseringsforslag. På denne måde vil der kunne håndteres udfordringer med varige merudgifter ved anvisning af relaterede effektiviseringer til neutralisering af udgifterne.

Processen med at identificere potentialer for effektiviseringer er igangsat. Processen foregår decentralt i forvaltningen, hvor hvert fagområde afdækker potentielle effektiviseringer og kvalificerer effektiviseringsforslag. Som led i dette arbejde sikrer forvaltningen, at MED m.fl., således at områdernes MED-udvalg får mulighed for tidligt at komme med input til budgetprocessen.

2. Overordnede sigtepunkter i effektiviseringsarbejdet

I effektiviseringsarbejdet til budget 2020 arbejder forvaltningen i lighed med til budget 2019 ud fra tre overordnede spor i kommunens effektiviseringsstrategi. Disse er:

- *Borgerne og erhvervslivet i centrum:* Fokus på at sikre, at kommunens service og velfærdsydelser får størst mulig effekt for flest mulige borgere
 - *Effektiv drift:* Fokus på, hvordan kommunen driftes mest effektivt, eksempelvis med inspiration fra benchmark og best practice
 - *Tværgående udvikling:* Tiltag, der går på tværs af kommunen:
- o Digitalisering og velfærdsteknologi
 - o Indkøb og konkurrenceudsættelse
 - o Facility Management
 - o Moderniseringsindsatser, herunder med afsæt i Regeringens og KL's Moderniserings- og effektiviseringsprogram (MEP).

Dertil kommer evt. tekniske tilpasninger, der indarbejdes i 1. og 2. finansielle orientering.

3. Udvalgsspecifikke sigt punkter i effektiviseringsarbejdet

Forvaltningen har med udgangspunkt i de overordnede sigt punkter i effektiviseringsarbejdet arbejdet med at identificere effektiviseringsmuligheder under de tre spor. Det er forvaltningens ambition, at der fremlægges effektiviseringsforslag inden for alle udvalgsområder. De nuværende udvalgsspecifikke sigt punkter for forvaltningens effektiviseringsarbejde fremgår nedenfor.

Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalget

På Arbejdsmarkeds- og Uddannelsesudvalgets område arbejdes der med følgende temaer:

- Fokus på borgere og effekt – øget dataunderstøttelse af arbejds gange på ungeområdet med fokus på fastholdelse og rette match
- Flere borgere i arbejde – effektiv styring af forsørgelses ydelser
- Bedre kommunikation med borgerne via udvikling af fagsystemet på Arbejdsmarkedsområdet, eksempelvis kommunikations-app og webbaseret dialogsystem

Bolig- og Ejendomsudvalget

På Bolig- og Ejendomsudvalgets område arbejdes der med følgende temaer:

- Fokus på bygningsvedligehold
- Optimering af decentrale FM-ydelser (Facility Management)
- Organisering af FM-ydelser (Facility Management)
- Optimering af ejendomme

By- og Miljøudvalget

På By- og Miljøudvalgets område arbejdes der med følgende temaer:

- Effektbaseret tilgang til vejbelysning, springvand og parkvedligehold
- Optimering af vedligeholdelsesindsats
- Udnyttelse af synergier og organisering

Børneudvalget

På Børneudvalgets område arbejdes der med følgende temaer:

- Ensartning af vilkår for tildeling af dispensationstimer og vedligeholdelsesbudget
- Optimering af indsatser til konkret behov
- Koordineret og effektiv indsats på plejefamilieområdet og merudgiftsydelser
- Digitaliseringsinitiativer på børneområdet

Kultur- og Fritidsudvalget

På Kultur- og Fritidsudvalgets område arbejdes der med følgende temaer:

- Fokus på effektive biblioteksindgange
- Gennemgang af events og tilbud
- Tilpasning af tilskud

Magistraten

På Magistratens område arbejdes der med følgende temaer:

- Struktur og organisering
- Digitaliseringsinitiativer, herunder aktindsigt, ledelsesinformation og refusion
- Optimering af indkøb

- Regelforenklinger og ensartning af praksis

Socialudvalget

På Socialudvalgets område arbejdes der med følgende temaer:

- Øget fokus på bedre sammenhænge for borgerne, eksempelvis bedre borgerforløb til egen bolig, bedre sammenhænge ved overgang fra børneområdet til voksenområdet
- Øget fokus på borgernes progression
- Øget fokus på flow mellem tilbud
- Integrerede og mere effektive aktivitets- og samværstilbud til to nye målgrupper med særlige behov

Sundheds- og Forebyggelsesudvalget

På Sundheds- og Forebyggelsesudvalgets område arbejdes der med følgende temaer:

- Fremtidens forebyggelsesindsatser med fokus på effekt og evidens over for borgerne
- Kommunal medfinansiering med fokus på effekt og værdighed for borgerne, eksempelvis færre genindlæggelser og indlæggelser med forebyggelige diagnoser
- Justering af første besøg i tandplejen
- Tilpasning af projekt og indsats i sundhedstjenesten

Undervisningsudvalget

På Undervisningsudvalgets område arbejdes der med følgende temaer:

- Tilpasninger og justeringer på fritidsområdet, SFO og klub – struktur og aktivitet
- Tilpasninger og justeringer på specialundervisningsområdet – personalesammensætning tilpasset målgruppe og harmonisering af vilkår
- Tilpasninger og justeringer på det almene folkeskoleområde – fokus på kerneopgave
- Digitaliseringsinitiativer på undervisningsområdet og i fællesrådgivningen

Ældre- og Omsorgsudvalget

På Ældre- og Omsorgsudvalgets område arbejdes der med følgende temaer:

- Fremtidens hjemmepleje med fokus på fastholdelse og videreudvikling af den rehabiliterende tankegang
- Fokus på effekt og evidens for borgerne på hjælpemiddelområdet
- Fremtidens genoptræning med fokus på effekt og evidens
- Fremtidens døgnrehabilitering med fokus på effekt og evidens

Effektiviseringsarbejdet er i en fase, hvor forvaltningen fortsat afdækker muligheder og effekter inden for de forskellige temaer. Det må derfor forventes, at fokus og temaer for de enkelte udvalg vil kunne ændre sig, inden de endelige effektiviseringsforslag forelægges.

4. Status på budgetlægningsprocessen

I forbindelse med behandlingen af tidsplan for økonomiarbejdet i 2019 anmodede Magistraten om en tidlig orientering om status på budgetlægningsprocessen.

Budgetlægningsprocessen indledtes med Magistratens behandling af befolkningsprognose 2019 og bæredygtig økonomi i lyset af befolkningsprognose 2019 (sag nr. 109 og 110), hvor de foreløbige økonomiske konsekvenser af befolkningsprognosen præsenteredes.

Med 1. finansielle orientering, der forelægges Magistraten parallelt med denne sag, præsenteres forvaltningens første oplæg til de økonomiske rammer for det kommende budget 2020-2023, herunder handlemuligheder for at sikre økonomisk bæredygtighed inden for rammerne af programmet for Bæredygtigt Frederiksberg.

Frem til og med den 13. august 2019 kan sager indeholdende politiske budgetønsker udsættes til prioritering i forbindelse med de kommende budgetdrøftelser. Både fagudvalg og Magistraten kan indstille, at sager udsættes til budgetdrøftelserne, hvorefter udsættelsen vedtages af Magistraten.

De politiske budgetønsker, der på nuværende tidspunkt er vedtaget udsat til budgetdrøftelserne, fremgår af tabel 1.

Tabel 1: Udsatte sager

Udvalg og titel	Udgiftstype	2020	2021	2022	2023
Magistraten		155	40	40	0
Alternativt vielsesritual	Drift (SER)	155	40	40	0
Mobile valgsteder	Drift (SER)	Økonomi afdækkes			
Styrket erhvervsindsats	Drift (SER)	Økonomi afdækkes			
Kultur- og Fritidsudvalget		500	500	500	0
Bevæg dig for livet*	Drift (SER)	500	500	500	0
Frederiksberg Filmværksted	Drift (SER)	Økonomi afdækkes			
Børneudvalget		223	303	0	0
Bedre hjælp til børn og unge med angst:					
-Model A	Drift (SER)	223	303	0	0
-Model B	Drift (SER)	303	423	0	0
By- og Miljøudvalget		3.180	3.030	3.030	0
Forslag til elbilstrategi	Drift (SER)	2.100	2.100	2.100	0
Indsats mod lysforurening på Frederiksberg	Drift (SER)	150	0	0	0
Forslag til spildevandsplan 2019-2031	Drift (SER)	930	930	930	0
I alt	Drift (SER)	4.058	3.873	3.570	0

Tabellen indeholder sager, der er vedtaget udsat af Magistraten til og med mødet den 29. april 2019

*Sagen er indstillet udsat af KFU. Magistraten behandler udsættelsen på mødet den 6. maj 2019

5. Den videre proces

Magistraten behandler effektiviseringskataloget til budget 2020 den 19. august 2019 parallelt med behandlingen af 2. finansielle orientering. Effektiviseringsforslagene offentliggøres herefter på kommunens hjemmeside. Frem til dette tidspunkt arbejder forvaltningen med at kvalificere mulige effektiviseringsforslag.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Borgmesterpåtegning

Ingen.

Behandling

Magistraten og fagudvalg den 6. maj 2019 (Bolig- og Ejendomsudvalget den 20. maj 2019).