



18 DEC. 2012

Energistyrelsen
E-mail: anvend@ens.dk

Sagsnr.
2012-186968

Dokumentnr.
2012-1025732

Københavns Kommunes svar på høring om forslag til ændring af byggeloven og lov om bygnings- og boligregistrering

Københavns Kommune har følgende bemærkninger til forslaget:

Dispensation fra parkeringskrav

At det nu foreslås at fjerne muligheden for at dispensere fra anlæggelse af parkeringspladser via tinglyste deklARATIONER, aktualiserer yderligere de henvendelser, Københavns Kommune gennem det seneste år har rettet til Energistyrelsen ift. assistance vedr. afvikling/udmøntning af de mere end 14.000 parkeringspladser, som i dag findes i tinglyste deklARATIONER på knap 800 ejendomme i byen. Københavns Kommune har aldrig oprettet en parkeringsfond, men har i stedet gennem årtier anvendt ovennævnte dispensationsmulighed. Københavns Kommune har flere gange gjort Energistyrelsen opmærksom på, hvordan der efter kommunens opfattelse kan skabes en god fremtidig model for administrationen af dette område, samtidig med at der sikres en for borgerne og kommunen fornuftig afvikling af de eksisterende deklARATIONER. Dette er bl.a. sket ved fremsendelse af notat af 15. august 2012 vedrørende håndteringen af Københavns Kommunes parkeringsdeklARATIONER fra Advokataktieselskabet Horten.

Kommunen skal bemærke, at det af en væsentlig del af Københavns Kommunes allerede tinglyste deklARATIONER fremgår, at såfremt kommunen etablerer en p-fond, skal de ejendomssejere, som er omfattet af deklARATIONERNE, indbetale til en p-fond. Dette indebærer, at når kommunen i henhold til den nye lovgivning skal etablere en p-fond i forbindelse med fremtidige dispensationer, vil en væsentlig del af de 800 tinglyste deklARATIONER, som tilsammen udgør ca. 14.000 parkeringspladser blive udløst. Resultatet bliver, at en lang række private og almennyttige ejendomssejere over en relativ kort periode skal tilvejebringe betydelige midler som skal indbetales til en p-fond på en gang. Dette vil der efter kommunens opfattelse være en række væsentlige samfundsmæssige u hensigtsmæssigheder forbundet med (der henvises til ovennævnte advokatnotat herom).

Derfor finder Københavns Kommune, at det fremsatte lovforslag bør følges af en model, der giver Københavns Kommune mulighed for at udmønte de eksisterende deklARATIONER i et hensigtsmæssigt omfang. Dette vil konkret indebære mulighed for nedsættelse af de skyldige beløb, mulighed for nedsættelse af antal skyldige pladser, opblødning af nærhedsprincippet, forlængelse af etableringsfristen samt mulighed

Direktion

Rådhuset, 1. sal vær. 36
Postboks 444
1505 Kbh. V

Telefon
3366 2610

E-mail
hjatmf@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

www.kk.dk

for håndtering af ejendomme uden betalingspligt. Dette er også beskrevet nærmere i ovennævnte notat.

Københavns Kommune vil derfor tage kontakt til Energistyrelsen med henblik på en drøftelse af, hvordan der også kan skabes et godt administrationsgrundlag for København på dette område.

Øvrige bemærkninger til bestemmelsen om dispensation fra parkeringskrav

Ifølge forslaget kan dispensation fra bygningsreglementets bestemmelser om parkering kun meddeles efter § 22, stk. 6.

Det fremgår af § 22, stk. 6, at dispensation fra bestemmelser om tilvejebringelse af parkeringsarealer på egen grund, alene kan ske på betingelse af, at der sker indbetaling til en kommunal parkeringsfond.

Bestemmelsen er en stor udfordring i en så tæt bebygget by som København, og vi må derfor gøre indsigelse mod denne.

Følgende forhold er væsentlige og bør føre til en ændring af bestemmelsen:

- Bestemmelsen er i strid med bygningsreglement 2010, kap. 2.6, om at de ubebyggede arealer kan være fælles for flere ejendomme. Dette opnås ved, at de fælles friarealer får sit eget matr.nr. og ejendommene, de ubebyggede arealer betjener, har hver sit matr.nr. Det vil med den angivne ordlyd ikke længere være muligt at lave fælles ubebyggede arealer, herunder parkeringsarealer for flere ejendomme.
- Bestemmelsen vil medføre, at en ejer ikke kan løse parkeringsbehovet privatretligt. Der vil ikke kunne accepteres en løsning, hvor et matr.nr. sikrer parkeringsarealer for andre ejendomme. Det vil dermed ikke være muligt at ”parre” flere byggerier, hvor den ene laver en parkeringskælder med pladser for flere ejendomes byggerier.
- En privatperson kan ikke opføre et parkeringshus og løse parkeringsbehovet i et område, hvilket er grundtanken i samtlige byudviklingsområder, hvor byudviklerne ofte står for anlæg af fællesarealer, herunder friarealer, parkeringshuse, promenader, broer og lignende. Se eksempelvis Ørestaden, Carlsberg, Artillerivej Syd, Krimsvej og Nordhavn.
- Bestemmelsen vil sætte borgeren i en meget sværere situation, idet man kan blive tvunget til at skulle etablere parkeringspladser på egen grund i enhver sag, hvilket som udgangspunkt vil bremse byggeri ved huludfyldning, fortætning o.lign. Ved opførelse af mindre byggerier ved f.eks. huludfyldning, vil dette måske udløse krav om etablering af 4-5 parkeringspladser. Da friarealerne ved huludfyldning ofte er meget små, vil parkeringspladser skulle etableres i parkeringskælder,

hvilket vil være fuldstændig uøkonomisk ved etablering af få parkerings-pladser. Ordningen vil således være til ugunst for borgerne.

- Ved skoler, institutioner, universiteter dispenseres fra bestemmelsen om etablering af parkeringspladser, så længe ejendommen anvendes til denne brug. Dette vurderes ud fra en behovsanalyse i hvert enkelt tilfælde. Dispensation vil fremover ikke kunne lade sig gøre, og man kunne blive nødt til at anlægge store parkeringsanlæg og reducere friarealerne til ugunst for brugerne.

Det skal i øvrigt anføres, at dispensation fra parkeringskrav foretages efter en planmæssig vurdering af området, men at det er beregningsreglerne i bygningsreglementet, der ligger til grund for, hvor mange parkeringspladser et byggeri udløser. Eks.: En lokalplan indeholder bestemmelse om, at der skal etableres 1 parkeringsplads pr. 100 m² etageareal. Lokalplanens bestemmelse bliver først aktiveret ved et byggeprojekt. Hvis et byggeprojekt udgør 1000 m² bruttoetageareal udløser dette 10 parkeringspladser. Hvis pladserne ikke etableres, er det planloven, der skal dispenseres fra.

Det angives i forslaget, at ændringen ikke medfører økonomiske konsekvenser. Det er ikke korrekt.

En parkeringsfond vil få store økonomiske konsekvenser for en kommune, idet kommunen skal betale 50% af det, parkeringsanlæggene koster. Hvis kommunen ikke når at etablere samtlige parkeringsanlæg i en parkeringsfond inden for 5 år, skal man betale borgerne deres andel af fonden tilbage.

Udformningen af lovbestemmelsen vil også få store økonomiske konsekvenser for borgeren, idet kommunen vil være nødsaget til at kræve, at den enkelte borger løser sit parkeringskrav på egen grund, uanset om friarealerne ikke giver nogen mulighed for dette. Parkeringskravet vil derfor i stort omfang skulle opfyldes ved etablering af underjordisk parkeringsanlæg, selvom der måske kun er tale om ganske få pladser til det enkelte byggeri.

Endelig skal det bemærkes, at der ikke er tale om en dispensation fra parkeringskrav, når der foretages en vurdering efter bygningsreglementets kap. 2.1.1. Der orienteres i sådanne sager ikke i forhold til bygge-loven, men der partshøres efter forvaltningsloven, og godkendelse sker efter de bebyggelsesregulerende bestemmelser i bygningsreglementet. I disse situationer foreligger der derfor reelt ikke en dispensation.

Certificeringsordning for transportable konstruktioner

Forslaget udmønter anbefalingen fra arbejdsgruppen om effektiv byggesagsbehandling.

Af hensyn til administrationen af reglerne anbefales det, at der af bemærkningerne til lovforslaget fremgår en fortolkning af, hvad der ikke er af rent forbigående art. Dette både af hensyn til de private aktører samt af hensyn til kommunalbestyrelsen.

Det skal endvidere bemærkes, at en opstilling af transportable konstruktioner kan være væsentlig for naboer. Folketingets Ombudsmand har tidligere udtalt, at en nabo kan have væsentlig individuel interesse i opførelse af nybyggeri, selvom byggeretten er iagttaget – dette må også gælde for transportable konstruktioner.

Med de foreslåede ændringer kan en ejer/beboer opsætte en transportabel konstruktion, og der vil derved kunne komme en tvist om, hvorvidt der er tale om en bygningsmæssig udnyttelse af rent forbigående art eller ej.

Mål for sagsbehandlingstid og offentlighed

Forslaget udmønter anbefalingen fra arbejdsgruppen om effektiv byggesagsbehandling.

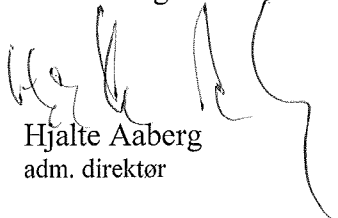
Med hensyn til servicemålene for angivelse af sagsbehandlingstid anser vi imidlertid, at forholdet vedrørende partshøring af relevante parter ikke bør indgå i sagsbehandlingstiden, idet en partshøring ofte medfører indhentning af oplysninger hos ansøger for så vidt angår bemærkninger i indsigelser. Det er derfor ikke korrekt, at myndigheden kan tilvejebringe alle oplysninger i forbindelse med processen vedrørende partshøring, men ofte ligger det også hos ansøger, jf. side 30, 2. afsnit.

*

For at overholde den fastlagte høringsfrist fremsendes nærværende hørings svar med forbehold for den politiske behandling i Københavns Kommunes udvalg og Borgerrepræsentation.

Et politisk godkendt hørings svar vil blive fremsendt så snart, det er politisk behandlet.

Med venlig hilsen



Hjalte Aaberg
adm. direktør