

Forslagets overskrift	Beskrivelse af forslag	Evt. særlige forudsætninger
Øget kontrol af firmaudlejning	<p>Københavns Kommune oplever, at der er brug for mere fleksibel sagsbehandling i forbindelse med kontrollen med udlejninger til firmaer, som stiller bolig til rådighed for medarbejdere på hotellignende vilkår. Boligreguleringslovens § 50 giver kommunen mulighed for at forhindre midlertidig benyttelse, herunder hoteludlejning. I de tilfælde hvor der konstateres udlejning til midlertidige formål, hvor personer kontinuerligt tjekker ud og ind efter meget kortvarige ophold, tages lovligheden op med de pågældende firmaer, og der meddeles påbud om ophør. Udfordringen er: at forvaltningen ikke kan kræve gældende og afsluttede lejekontrakter udleveret af ejeren til kontrol. Derfor er der en reel risiko for, at kommunen ikke kan bevise, at der er tale om ulovlig benyttelse af boliger. Der er desuden en risiko for, at firmalejere ikke kan identificeres, da de ikke optræder som hverken ejere eller beboere i registre. Boligreguleringsloven giver fx ikke mulighed for at afkræve ejer dokumentation for udlejning som det kendes fra CPR-lovens bestemmelser (§10), hvor folkeregisteret til brug for undersøgelse af bopælsforhold kan bede om oplysninger herom i form af erklæring om hvem der flytter til eller fra dennes ejendom eller lejlighed, samt om, hvem der bor eller opholder sig i ejendommen eller lejligheden.</p> <p>Der er behov for at opnå de samme muligheder som CPR-loven anviser, et samspil mellem lovgivningerne til at få udleveret dokumentation for bopælsforhold til kontrol af ind- og udflytninger.</p>	
Regelforenkling af lovgivning, der regulerer urban biltrafik	<p>Der er ønske i Københavns Kommune om en regelforenkling og/eller ændring indenfor lovgivningen, der regulerer den urbane biltrafik, med det formål at nedbringe luftforureningen og trængslen i byen. De fire hovedtemaer er:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I forhold til Lov om miljøzoner i Danmark (2007), vil man gerne skærpe reglerne til også at indbefatte vare- og personbiler, som vurderes til at give en samfundsmæssig værdi på 581 mio. kr. Den nuværende lov om miljøzoner i dag udtømt. 2. Den eksisterende lovgivning giver ikke mulighed for at kunne etablere et (ikke-provenue neutralt) roadpricing-system. For at nedbringe antal kørte kilometer og for at tilgodese den nødvendige biltrafik i byen ønskes mulighed for at kommuner kan opkræve en afgift, som ikke er provenue-neutralt, men hvor taksterne kan justeres og tilpasses. 3. Bekendtgørelsen om parkering på offentlige veje giver ikke mulighed for at kunne differentiere yderligere end 5000 kr. pr. bil under hensyn til miljøet. Desuden giver bekendtgørelsen problemer ift. at skelne mellem traditionelle delebiler (delebiler med fast stamplads) og bybiler (delebiler uden fast stamplads). 4. I forbindelse med Energy Nordhavn er der et projektsamarbejde med Københavns Kommune, DTU og en række private aktører. I det samarbejde er der et ønske om at lave et forsøg med føreløsebiler. Det er imidlertid en udfordring, at den nuværende danske lovgivning ikke kan rumme førerløse biler, og der er derfor behov for en relativt hurtig fastsættelse af lovmæssige rammer, der som minimum rummer muligheden for en forsøgsordning. 	Ingen
Øget mulighed for at anlægge skybrudsprojekter på privat grund og finansiere tiltag på private bygninger i forbindelse med skybrudssikring	<p>I forbindelse m. skybrudsplanen og skybrudssikring er lovgivning på forskellige områder uhensigtsmæssig. F.eks. så vil det i en række tilfælde være ønskeligt at anlægge fælles skybrudsprojekter på privat grund. Som lovgivningen er i dag, er dette meget kompliceret og kræver forhandlinger og aftaler m. ejeren i hvert enkelt tilfælde. Et mere enkelt regelsæt på dette område, som gør det muligt for kommunen at anlægge disse projekter, når det kræves i forhold til den centrale skybrudsløsning ville lette arbejdet med implementeringen af skybrudsplanen.</p> <p>I forbindelse m. etablering af skybrudsveje, som skal bruges til at transportere store vandmængder, så vil der kunne opstå en større risiko for skader i form af oversvømmelse på ejendomme, som ligger ud til disse veje. Som reglerne er i dag, så er det ikke muligt for kommunen af finansiere tiltag på bygningerne (f.eks. sikring af døre, lyskasser m.v.). Derfor skal man lave dyrere investeringer i skybrudsvejene – eller mindske deres kapacitet, og ingen af delene er hensigtsmæssige.</p>	Ingen
Forøgede muligheder for at arbejde med midlertidighed i den kommunale lokalplanlægning	<p>Der er et ønske fra iværksættere og politikere om mere fleksible rammer i kommuneplan og lokalplanerne, der muliggør midlertidige anvendelser af arealer - både til kulturelle formål, boliganvendelse (f.eks. studieboliger) eller andre formål. Frikommuneforsøget kunne således understøtte, at kommunen med tidsbegrænsede tilladelser og dispensationer (f.eks. 1 - 5 år) til forhold, der ikke er mulige indenfor den gældende planlægning, herunder kommuneplanens rækkefølgeplanlægning med bla. perspektivområder, muliggør etableringen af forskellige funktioner - herunder f.eks. studie- og ungdomsboliger, fritids- og idrætsfaciliteter, spillesteder, restauranter m.m., såfremt de ikke er til gene for de nærmeste omgivelser.</p>	<p>Dette med forbehold for, at den forestående planlovsændring muligvis fører til lempelser på området og dermed bedre mulighed for etablering af midlertidig arealanvendelse.</p>

<p>Ændring af den kommunale rammelovgivning med henblik på at muliggøre udvikling af Business Improvement Districts (BID) i Danmark jf. det tidligere samarbejde med Realdania</p>	<p>Københavns Kommune finder det ønskeligt, om man i forbindelse med et frikommuneforsøg kan etablere mulighed for, som det ses i udlandet, at etablere Business Improvement District (BID) gennem flertalsbeslutninger i et givent område. Som det er i Danmark i dag, kan et BID kun etableres gennem frivillig tilslutning fra grundejere. Det betyder at i områder, hvor ikke alle grundejere er interesseret i at deltage, vil der være begrænsninger i forhold til, hvor effektivt et BID vil kunne fungere i området. Kan man i forbindelse med frikommuneforsøget sikre, at et BID kan etableres for hele området, såfremt der er et flertal blandt grundejerne, vil dette give helt andre muligheder for at etablere virksomhedsfulde og driftseffektive BID's.</p>	<p>Ingen</p>
<p>Mulighed for at arbejde med pant på emballage, der i dag flyder i byrummene, samt mulighed for at udskrive bøder på renholdelsesområdet.</p>	<p><u>Pant på henkastet affald</u> Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning ved Byens Drift har gennemført forsøg med pant på udvalgte fraktioner af henkastet affald. Bl.a. har disse forsøg vist at der er et potentiale for en væsentlig reduktion af mængden af henkastet affald gennem indførelse af pant på f.eks. pizzabakker og fastfood emballage i specielt nattelivs-områder. Endvidere vil indførelse af pant på f.eks. vin og spiritus-flasker medføre en reduktion i mængden af glasskår i bybilledet, hvilket vil give ikke blot en renere by, men også reducere tabt arbejdstid for mange tusinde københavnere som hver dag spilder deres tid når deres cykel punkterer. KK er derfor meget interesseret i muligheder for indførelse af pant på udvalgte fraktioner af henkastet affald så som fastfoodemballage, vin- og spiritusflasker, cigaretskod m.m.</p> <p><u>Bøder på renholdelsesområdet</u> Københavns Kommunes Teknik og Miljøforvaltning ved Byens Drift vil i forbindelse med et frikommuneforsøg gerne have mulighed for at afprøve, vurdere, og evaluere om muligheden for at pålægge borgere afgifter (bøder), hvis disse fx henkaster affald i byrummet. På nuværende tidspunkt har kommunen ikke mulighed for at skride ind med sanktioner i tilfælde, hvor borgere henkaster affald, men må læne sig op ad andre incitamentsstrukturer, der ikke på samme måde er indgribende over for borgerne. Et frikommuneforsøg på området vil kunne vise, om man opnår en bedre renholdelse i byrummene, såfremt kommunen gives adgang til at pålægge borgerne afgifter.</p>	<p>Ingen</p>
<p>Inspicering af private stikledning som en del af rottebekæmpelsen</p>	<p>En af de største udfordringer i rottebekæmpelse er den ringe tilstand i de private stikledninger. Omkring fem procent af defekterne findes i de offentlige kloakledninger, mens resten findes i de private. Den ringe tilstand af de private stikledninger, skyldes, at de sjældent undersøges. På nuværende tidspunkt er der ikke i lovgivningen krav om, at de private stikledninger skal undersøges. Og hvis der ikke er klare indikationer på, at der er noget galt, er der ikke nogen åbenbart motivation hos de private grundejere for at få inspiceret deres stikledninger.</p> <p>Øget undersøgelse af de private stikledninger, ville derfor skabe et bedre grundlag for i højere grad at komme rotteproblematikken til livs.</p> <p>En del af et forsøg i en frikommune kunne være, at lade HOFOR overtage vedligeholdelsen af de private stikledninger mod betaling fra de private grundejere.</p> <p>En anden mulighed ville være at lade HOFOR foretage TV-inspektion af de private stikledninger. Efterfølgende skulle man kunne pålægge de private grundejer at få udbedret de defekter, der blev fundet på de private stikledninger.</p> <p>En tredje mulighed kunne være, at der i forbindelse med ejerskifte for ejendomme, med fordel kunne indføres et obligatorisk tjek af kloakkerne.</p> <p>På nuværende tidspunkt er TMF ikke bekendt med det juridiske og økonomiske omfang af et sådant samarbejde med HOFOR. Der er således behov for en dialog med HOFOR i forhold til, hvilke konsekvenser dette ville have for HOFOR i forhold til at udføre opgaven, og et større indblik i deres erfaring med arbejde rottebekæmpelse, for at finde den bedste løsning for et frikommuneforsøg. Ligeledes ville det kræve en undersøgelse af konsekvenser for de private grundejere, i forhold til hvilket omkostninger de pålægges obligatoriske undersøgelser af det private ledningsnet.</p>	<p>Ingen</p>
<p>Forsøg med regulering af cykelparkering</p>	<p>Cyklistadfærd er en stor udfordring fremadrettet, og at der mangler muligheder for at regulere hhv. sanktionere cykelparkering. På nuværende tidspunkt kan der kun etableres forbud mod cykelparkering efter tilladelse fra Justitsministeren (Transportministeriet) i tidsmæssigt- og geografisk afgrænsede områder. Der findes således ikke på nuværende tidspunkt en generel adgang til at regulere dvs. etablere forbud mod parkering af cykler (medmindre der er oplagte trafikale sikkerhedsmæssige konsekvenser, som kun Politimyndighed p.t. har hjemmel til at agere på). Denne manglende hjemmel gør det vanskeligt at adfærdsregulere til en – for byen - bedre cykelparkeringskultur. Der ønskes fx hjemmel til fjernelse/flytning af 1) cykler der er parkeret til skade for beplantning, 2) cykler der er fastlåst til byinventar, der skal vedligeholdes eller udskiftes, 3) cykler der er fastlåst til byinventar som KK vurderer ikke kan benyttes efter hensigten, 4) cykler der er parkeret og/eller fastlåst, således tilgængeligheden og fremkommeligheden ved evakeringszoner reduceres og 5) cykler der er parkeret til gene for KK's drift af offentligt areal. Det vil på den baggrund være ønskværdigt med en generel dispensation fra kravet om forudgående ansøgning til Justitsministeren.</p>	<p>Ingen</p>

