

regler om grundudnyttelsen vil kunne hæmme initiativet til fornyelse af den bestående bebyggelse, eftersom den eksisterende grundudnyttelse i byernes indre dele ofte er relativt stor, og at lovforslagets bestemmelser lægger for snævre rammer for den grundudnyttelse, som kan tillades uden byplanlægning i medfør af byplanloven. Boligministeren har over for udvalget anført, at de i lovforslagets § 31, stk. 3-5, angivne rammer for fastsættelsen i den kommunale bygningsvedtægt af maksimale udnyttelsesgrader for de enkelte byområder ikke er absolutte, men ved ordene „i almindelighed“ giver mulighed for, at der i særlige tilfælde fastsættes højere udnyttelsesgrader. Boligministeren har endvidere fremhævet bestemmelsen i § 31, stk. 6, hvorefter udnyttelsesgraden skal fastsættes bl. a. under hensyn til størrelsen af vedkommende by og den tilstedeværende gennemsnitlige udnyttelse af bebyggede grunde inden for det pågældende byområde. Endelig har boligministeren henvist til adgangen efter byplanloven til i partielle byplaner at fastlægge udnyttelsesgrader ubundet af byggelovens almindelige maksimum og har givet udtryk for tiltro til, at både den kommunale og ministerielle behandling af byplanforslag kan fremmes, bl. a. som følge af de af boligministeriet nu udarbejdede standardbyplaner.

Efter udvalgets opfattelse må man — ikke mindst af hensyn til den øgede trafikkoncentrering i byernes indre dele, som vil blive følgen af en for stor grundudnyttelse — være noget varsom med at tillade væsentlig højere udnyttelsesgrader i de indre byområder, end lovforslagets almindelige rammer åbner mulighed for. En forhøjelse bør normalt forudsætte, at bebyggelsen opføres på grundlag af enten en partiel byplan eller i hvert fald en af kommunalbestyrelsen godkendt bebyggelsesplan for et passende afgrænset område. En forhøjelse bør endvidere forudsætte, at der alligevel kan sikres de til bebyggelsen fornødne friarealer og parkeringsarealer. Udvalget må derfor finde det betænkeligt at udvide lovforslagets almindelige rammer for udnyttelsesgraderne bortset fra sådanne områder i ældre bykvarterer, som kan udlægges til ren erhvervsbebyggelse. Derimod finder man, at den forhøjelse af udnyttelsesgraden, som efter lovforslaget kan ske i forbindelse med

udarbejdelsen af bebyggelsesplaner, vil kunne udvides. Boligministeren har kunnet tiltræde udvalgets synspunkter og det af udvalget stillede ændringsforslag nr. 39. Der henvises nærmere til bemærkningerne til ændringsforslaget. Udvalget skal i tilslutning hertil bemærke, at boligministeren har oplyst, at bestemmelserne om beregningen af udnyttelsesgraden i bygningsreglementet vil indeholde den særregel, at arealer til parkeringsformål i bygningers etager eller gårdkælder kun i begrænset omfang skal indgå som udnyttet areal ved beregningen af udnyttelsesgraden.

Særlig med hensyn til de friarealer, som er nødvendige til henstille af biler m. v., har Landsforeningen Danske Vognmænd og Forenede Danske Motorejere anført, at erfaringerne fra efterkrigstiden har vist, at de krav hertil, som de lokale myndigheder har stillet i forbindelse med nybyggeri eller større ombygninger, er ganske utilfredsstillende. Foreningerne har foreslået, at det ikke overlades alene til de lokale myndigheder at fastsætte parkeringsarealets størrelse, men at loven fastlægger et vist mindstekrav. Efter lovforslagets § 30, jfr. ændringsforslag nr. 37, vil de fornødne mindstekrav til parkeringsarealer på egen ejendom blive stillet i bygningsreglementet, og boligministeren har over for udvalget erklæret at ville være opmærksom på de af foreningerne rejste konkrete ønsker. Udvalget kan henholde sig hertil.

Foreningen af Areallejere i Danske Provinshavne har givet udtryk for, at en række særlige forhold gør en større udnyttelsesgrad på havnearealer end på industriarealer påkrævet, og at lovforslagets ramme for fastlæggelsen i bygningsvedtægt af den maksimale udnyttelsesgrad for erhvervsområder ikke er tilstrækkelig til at sikre en hensigtsmæssig og økonomisk forsvarlig udnyttelse af havnearealer. Udvalget er enigt i, at bebyggelsesforholdene i havneområder kan være så vanskelige, at en høj udnyttelsesgrad kan være begrundet. I havneområder findes imidlertid ofte en del virksomheder, der ikke er så afhængige af havnen, at de ikke lige så godt kunne være beliggende i andre erhvervsområder. En almindelig adgang til højere udnyttelsesgrader i havneområder kan derfor medføre en ubegrundet og uheldig forskelsbehand-