

Redegørelse for tvivlsspørgsmål i forbindelse med "Frænnegaard"-servitutternes forudsætninger og fortolkning.

Det er med denne udstykning hensigten at skabe et boligkvarter med beskædede, men velformede og velorienterede haver; samtidig er det ønsket at bevare den enkelte bygherres frihed med hensyn til valg af hustype, udformning og orientering, men dette kan naturligvis kun lade sig gøre, hvis der sikres en vis regulering af den bygningsmæssige udfoldelse.

På samtlige grunde kan der uden særlige hensyn opføres et ganske almindeligt hus med de i servitutterne anførte generelle skelafstandsbestemmelser som ligger helt på linje med den gældende lovgivning.

Mange moderne hustyper har imidlertid en udformning, som gør det muligt uden nævneværdige foranstaltninger at bygge i skel. Servitutterne har derfor en række særbestemmelser, som kan tages i anvendelse, såfremt man ønsker at drage fordel af de muligheder, som ligger heri.

For det første forlanger servitutterne, at man, såfremt byggelinjen overskrides, skal bygge helt i skel. Det er hensigten med denne bestemmelse at undgå de smalle, ubrugelige havestrimler og lade husets facade danne hegn. (Den simpleste måde at gøre det på er at placere en gavl i skel).

Der har hersket nogen tvivl om bygningshøjden i skel, da servitutterne ikke siger noget direkte herom. Oprindeligt var det ikke hensigten at binde de byggende til mere end bestemmelsen om 1 etage og "lavt" tag, men i en del tilfælde er der fremkommet projekter, som kombinerer en meget stor husdybde med det stejleste mulige tag, hvilket selvsagt giver en meget høj gavl, som må skønnes at være til gene for naboen.

Ved forhandling med kommunen er man nået til principiel enighed om at anvende landsbyggelovens bestemmelser om højde i tillempet form for bebyggelse i skel, hvorefter ingen del af en bygning må være højere end 3,5 m + 1,4 gange afstanden til skel! undtaget herfra er gavltrekanter, som medregnes i bygningshøjden med den halve (gennemsnitlige) højde, og skorstenene

Bestemmelsen om, at det skal være tilladt at overbygge naboens grund med tagrende og gesims, har i visse tilfælde, hvor der efter servitutternes ord er mulighed for sammenbygning med nabohus, vist sig uheldig, da man ikke har sikkerhed for, at det kan ske på teknisk forsvarlig vis. Ved forhandling med kommunen er det vedtaget, at sammenbygningsbestemmelsen herefter kan bringes i anvendelse, når bygningerne på de pågældende to parceller opføres samtidigt og efter et fælles projekt, eller når der på nabogrunden mod vest eller syd er opført en bygning i skel uden at retten til overbygning af skellet er benyttet. Tillige må det præciseres, at servitutbestemmelsen som tillader, at tagrende og gesims anbringes indtil 20 cm ind over nabogrund, betyder, at kun dette (udført som en samlet konstruktion) er tilladt, og ikke at enhver form for bygningsfremspring er tilladt som f.eks. tagudhæng i gavle. (Den simpleste form, hvor to huse opføres gavl mod gavl vil normalt ingen problemer give).

Endelig er garagebygninger i nogle tilfælde placeret ved vest- eller sydskel, hvilket er i strid med servitutternes afstandsbestemmelser, som også omfatter garager. Servitutternes øvrige bestemmelser om bebyggelsens

udformning har til hensigt at skabe en vis helhed i kvarteret. Det er her af større betydning end i almindelige villakvarterer, da hele bebyggelsen vil få en mere "bymæssig" karakter.

Ud fra samme synsvinkel er vejprojektet udformet. Der er i vejprofilen indarbejdet særlige holdebaner for parkerede biler, så at tilfældig parkering undgås og et tilstrækkeligt antal P-pladser sikres (1 plads pr. parcel). Herigennem skulle kvarteret også ved fremtidens "amerikanske biltilstande" kunne rumme bilerne uden at medføre gener. For at sikre, at disse parkeringsmuligheder også vil være til stede i praksis har man samlet indkørslerne til facadegrunden og den tilsvarende koteletgrund i en dobbelt overkørsel, så at man imellem disse klart får 2 P-pladser.

Da det derfor på forhånd i de fleste tilfælde vil være bestemt, hvor overkørslerne må komme, har man valgt at simplificere arbejdet ved at anlægge alle disse overkørsler samtidigt med vejarbejdet. I de resterende tilfælde vil der være nogen valgfrihed (udelukkende for nogle af de store grunde); men der må naturligvis stadig tages hensyn til helhedsbetragtningerne.

For klart at kunne skelne mellem overkørsler og holdebaner tænkes der plantet egnede træer i grupper på 4 omkring hvert sæt overkørsler. Navnlig i mørke og efter snefald, vil det lette orienteringen samtidig med at hele vejens udseende vil få en særlig karakter og holdning.

De ovenfor behandlede problemer omfatter de spørgsmål, hvorom der har hersket tvivl og forhandlingsresultaterne vil hurtigst muligt blive fremsendt til endelig stadfæstelse i amtet.

København den 5. december 1961.

H.H. Skaarup & J.M. Jespersen.