

## Referat

Bestyrelsesmøde i E/F Fajancehaven d.4. februar 2019 kl. 19.00

Mødet fandt sted hos Jesper Buch

Til stede ved mødet var Formanden, Henrik Jansdorf, bestyrelsesmedlemmerne Niels Langkjær-Øhlenschläger, Peter Laier, Jena Skriver Lybecker og Torben V. Holm samt suppleanterne Steen Bjørnsen og Jesper Buch.

Dagsordenen var:

- 1. Godkendelse af referat fra sidste møde 5. december 2018**
- 2. Status på økonomi**
  - a. 2018
  - b. Budgetudkast 2019
  - c. Restancer
- 3. Status for elevatorprojektet**
  - a. Afleveringsforretning
  - b. Slut økonomi
  - c. Lån (hvor mange deltager i dette?)
  - d. Serviceaftalen
- 4. Varmecentralen**
  - a. Danfoss regulator
- 5. Mindre projekter/spørgsmål**
  - a. Reparation af tagrender (Neubert)
  - b. Udskiftning af lysstofrør med LED-rør i kældergange.
  - c. Juletræsfesten/fældning af juletræet – godt overstået igen
  - d. Udskiftning af defekte postkasselåger
  - e. udskiftning af "trætte" tætningslister m.m. i døre/vinduer
- 6. Forslag til nye projekter**
  - a. Status på strøm til el-biler
  - b. Teknisk løsning
  - c. Måling af ejendommens el-belastning
- 7. Grundejerforeningen**
  - a. Status Haveprojektet
  - b. Skorstenen
- 8. Eventuelle andre akutte/aktuelle emner?**
- 9. Næste møder**
  - a. Mødekalender 2019 (godkendt på mødet 4. december 2018):
    4. februar kl. 19.00 hos Jesper
    18. marts kl. 19.00 hos Niels
    15. maj kl. 18.00 med efterfølgende generalforsamling kl. 18.00 i CBS
    19. juni kl. 19.00 hos Henrik
    20. august kl. 19.00 hos Jena
    21. oktober kl. 19.00 hos Torben
    4. december kl. 18.00 hos Henrik med efterfølgende julemiddag

## Ad 1) Godkendelse af referat fra sidste møde 5. december 2018

Ingen bemærkninger

## Ad 2) Status på økonomi

- a. 2018
- b. Budgetudkast 2019
- c. Restancer

Administrator havde kort før bestyrelsesmødet fremsendt en råbalance, som angiveligt omfattede hele bogføringen for 2018. Tallene heri kunne således opfattes som et næsten-færdigt, men ikke-revideret udtryk for årsresultatet. Dog manglede korrektioner for et par mindre poster i balancen samt indlæggelse af det korrekte tal for årets afskrivninger.

Med forbehold herfor antydede materialet, at Foreningen for 2018 vil kunne fremvise et nettoresultat på ca. DKK 375.000 mod et budgetteret underskud på DKK 34.000.

Årsagen til denne store (positive) budgetafvigelse skulle søges i det forhold, at mens der i budgettet var afsat DKK 450.000 til karnap-reparationer m.v., var der af denne reserve kun anvendt DKK 100.000. Budgetafvigelsen på de ordinære poster var således "kun" ca. DKK 60.000, men stadig til den gode side.

Men forbehold for mulige ændringer som konsekvens af revisionens gennemgang af materialet vil Foreningen med dette resultat ende med at kunne fremvise en egenkapital på knap DKK 600.000. Bankbeholdningen var ved årsskiftet ca. DKK 551.000. Så alt i alt vil Foreningen herefter fremstå som ganske velkonsolideret.

En restanceoversigt pr. ultimo januar viste et samlet udestående på ca. 29.000, hvoraf størsteparten hidrørte fra to debitorer. Der var enighed om at bede Administrator ofre ekstraordinær opmærksomhed herpå. Beklageligvis var den en af disse restancer (og tillige en anden, mindre post) af ældre dato med debitor som en tidligere, men nu fraflyttet beboer. Der var dermed tydeligvis tale om noget, der ikke var fulgt rigtigt op på ved udarbejdelse af refusionsopgørelse i efter ejendomshandel, og derefter noget, der var faldet igennem normal opfølgingsprocedure i den periode, hvor bogholderifunktionen hos Administrator havde lidt af kvalitetsmæssige mangler. Der var i bestyrelsen enighed om, at inddækning herfor i sidste ende måtte påhvile Administrator.

Med afsæt i det foreliggende regnskabsmaterialet var udarbejdet et foreløbigt budget for 2019 og en videre fremskrivning af mulige driftsresultater frem til og med 2025.

Forudsætningerne for dette regnestykke var:

- 1) At alle ordinære driftsposter var for 2019 lagt ind med ca. de beløb, der i henhold til den løbende bogføring gjorde sig gældende ved slutningen af 2018, forhøjet med 3 pct., svarende til en forventet løninflation
- 2) At reserven til dækning af uforudsete, udvendige vedligeholdelsesopgaver (karnap-reparationer el. lign.) var reduceret fra DKK 450.000 til DKK 350.000
- 3) At Ejerforeningens bidrag til renovering af gårdhaven (som ventes igangsat førstkommande mandag) var indlagt med et beløb på DKK 200.000. Beløbet dækkede ledningsføring og anden infrastruktur til sikring af vandingsmulig og belysning af anlægget. Udgiften var forudsat aktiveret og afskrevet over 5 år, og

- 4) At bidragene til fællesomkostninger var fastholdt uændrede i 2019 og forventedes derefter forhøjet med 2 pct. p.a. i de følgende år.

I henhold hertil ville Foreningen for 2019 kunne realisere et regnskabsmæssigt overskud på DKK 30.000 og i de næstkommende år opnå resultater omkring nul.

Der var i bestyrelsen tilslutning til at udnytte den nu opnåede konsolidering af Foreningens økonomi til at realisere en mindre forskydning af niveauet for bidrag til fællesomkostninger i nedadgående retning og herefter sigte mod en udvikling, hvor stigningstakten i bidragssatserne kommer til at ligge på undersiden eller højst følger inflationstakten i samfundsøkonomien.

#### Ad 3) **Status for elevatorprojektet**

- a. Afleveringsforretning
- b. Slut økonomi
- c. Lån (hvor mange deltager i dette?)
- d. Serviceaftalen

Det oplystes, at der umiddelbart efter nytår – og efter at den sidste elevator i renoveringsprojektet var færdigmeldt – havde været foretaget en afleveringsforretning med tilhørende mangelgennemgang. Listen over udeståender var ikke specielt lang og vedrørte i hovedsagen spørgsmål om at få gjort tidsintervallet for dørlukke-funktionen ens på tværs af samtlige elevatorer, at få strammet nogle lister samt at få opsat nye lyskilder i loftet i et par af anlæggene.

Økonomien i det samlede projekt har holdt sig helt inden for rammen af det oprindelige tilbud fra Schindler. I tillæg hertil er kommet en mindre udgift til et all-risk forsikring samt stiftelsesomkostninger og tilskrevne renter på byggelånet. Ved en foreløbig slutopgørelse overfor ejerne kort efter årsskiftet havde der imidlertid indsneget sig en overestimering af en af posterne, og derved var grundlaget for udskrivning af bidrag til inddækning af byggelånet blevet for højt. Overfor de i alt 53 ejere, der har valgt at indbetale fuld andel af projektomkostningen med det samme, kan dette ske ved modregning i bidrag til fællesudgifter for andet kvartal 2019. For ejere, der har ønsket at benytte muligheden for optagelse af fælleslån, kan korrektionen ske ved nedjustering af lånebeløb og tilhørende løbende ydelse.

Serviceabonnement på samtlige elevatorer har i projektperioden været frit, men andrager nu DKK 11.500 pr. halvår mod det tidligere abonnement hos Kone på ca. DKK 115.000 for et fuldt kalenderår. De to abonnementer er imidlertid ikke sammenlignelige. Det nuværende dækker fire årlige servicebesøg, døgnoptkobling til alarmcentral og (som noget nyt) fjernovervågning af elevatorernes driftstilstand med henblik på udførelse af forebyggende vedligeholdelsesarbejder. Eventuelle tilkald ved driftstop afregnes særskilt. Under det tidligere abonnement var udgifter til tilkald i princippet dækket med undtagelse af forbrug af reservedele.

#### Ad 4) **Varmecentralen**

- a. Danfoss regulator

Under montage af en ekstra sensor til overvågning af temperaturen på varmtvandsforsyningen skete der i sidste uge en fejl, som ødelagde Danfoss-regulatoren. Den samlede varmeinstallation har sidenhen kørt ved manuel (og fast) indstilling. En ny regulator vil blive monteret i uge 7 uden udgift for Ejerforeningen.

#### Ad 5) **Mindre projekter/spørgsmål**

- a. Reparation af tagrender (Neubert)
- b. Udskiftning af lysstofrør med LED-rør i kældergange.
- c. Juletræsfesten/fældning af juletræet – godt overstået igen
- d. Udskiftning af defekte postkasselåger
- e. Udskiftning af "trætte" tætningslister m.m. i døre/vinduer

Gennemgangen af tagrender havde afsløret, at fugninger eller lodninger i visse samlinger var blevet utætte. Det havde selvsagt givet anledning til vanddryp – flere steder uheldigvis foran indgangspartier til opgange. Ved omslag til frost var der herved fremkommet glidebaner til stærk gene for berørte beboere. Det var nu udbedret.

Udskiftning af lysstofrør i kældergange m.v. til LED-lyskilder var nu fuldt gennemført, forventeligt med færre udskiftninger og lavere strømforbrug til følge.

Formanden havde hos Administrator forhørt sig til juraen i forbindelse med spørgsmålet om, hvem der skal betale for udskiftning af defekte postkasselåger og "trætte" tætningslister m.m. i døre/vinduer – ejeren eller Ejerforeningen. Svaret havde været helt entydigt: Det påhviler ejeren.

#### Ad 6) **Forslag til nye projekter**

- a. Status på strøm til el-biler
- b. Teknisk løsning
- c. Måling af ejendommens el-belastning

Efter den foreløbige drøftelse på forrige bestyrelsesmøde af spørgsmålet om, hvordan man i Ejerforeningen/P-lauget skal forholde sig til flere forventede ønsker om ret til opstilling af ladere til elbiler, efterhånden som udbud af denne type køretøjer bliver et mere nærværende alternativ til benzin- og dieslbiler, var der udarbejdet et notat til nærmere belysning af problemstillingen. Dette er vedhæftet som bilag til nærværende referat.

Formanden oplyste, at han delte den i notatet gengivne vurdering, at man som Ejerforening bør gøre sig i stand til at imødekomme et skift i behov, som et teknologispring i form af indmarch af elbiler på transportmarkedet vil medføre. Der var i notatet gengivet nogle tanker om, hvordan dette kunne gøres i praksis. I forlængelse heraf havde han og Torben aflagt besøg hos en mulig leverandør af udstyr. Dette havde åbenbart, at alle komponenter til et dueligt koncept forefindes, og at et sådant – nok så væsentligt – kan implementeres gradvist. Det, der nu manglede, var en samlet beskrivelse af et muligt projekt med tilhørende økonomi. Dette påregnedes at fremkomme inden næste bestyrelsesmøde.

På nuværende tidspunkt var det centrale i sagen imidlertid at få fastlagt nogle principper for handling på området, herunder eksempelvis, at man i P-Lauget ikke vil acceptere etablering af individuel ladningsinfrastruktur, men fordre tilslutning til en eller anden form for kollektiv løsning, samt at man forlanger ret til styring af det tidsrum, der er åbent for ladning af elbiler til sikring af, at den samlede kapacitet i elforsyningen fra bynettet ikke overskrides. Dette vil fordre tilpasning af vedtægterne for P-Lauget, og forslag herom skal fremlægges til beslutning på forårets generalforsamling.

På den tekniske side er det i samme anledning vigtigt at få hold på, hvor tæt den aktuelle udnyttelse af den kapacitet i eltavlen ligger på kapacitetsgrænsen. Til det brug vil der d. 7. ds. blive monteret

overvågningsudstyr. Det kan desværre ikke gøres uden at lukke helt for strømmen i en periode. Varsling herom er i realiteten en større operation. Den praktiske udførelse heraf er dels aftalt med installatøren (Philip Rønnow, Axeltøft ApS), dels fordelt mellem Formanden og Peter L.

#### Ad 7) **Grundejerforeningen**

- a. Status Haveprojektet
- b. Skorstenen

Som formand for Grundejerforeningen oplyste TVH, at arbejdet med renovering af haveanlægget bag Porcelæns haven 5A-H nu er gået i gang. Arbejdet vil forventeligt tage frem til medio/ultimo april.

Økonomien i projektet er blevet lidt belastet af, at tegninger fra havearkitekten ved nærmere eftersyn viste sig ikke at respektere de grænser for vægt-belastning af taget over P-kælderen, som ingeniør-angivelser herom havde foreskrevet. Det har gjort, at noget af den højdeforskel i anlægget, der var planlagt, har måttet tages ud, mens resten af højden i de bede, der skal rumme træer, kun kan sikres ved at bruge noget speciel taghave-jord med lav vægtfylde ved iblanding af Leca-kugler eller knust tegl. Og det er ikke helt billigt. Grundejerforeningen dækker denne merudgift, mens bestyrelsen i Ejerforeningen har besluttet at bidrage med dækning af udgifter til infrastruktur til sikring af vanding og belysning af anlægget.

#### Ad 8) **Eventuelle andre akutte/aktuelle emner?**

Bestyrelsen har tidligere anholdt, at ensretningen af navneskiltning på postkasser og døre i visse tilfælde er tilsidesat ved påklæbning af dymoprintede labels el. lign. Formanden havde derfor aftalt med Administrator at få uautoriserede skilte udskiftet. Dette var nu sket, men havde i et enkelt tilfælde fremkaldt indsigelse på grund af den herved fremkomne omkostning.

Der var i bestyrelsen enighed om at fastholde en stram justits på området, men at Formanden skulle anmode Administrator om på passende måde at varsle aktiviteter af denne art.

20190205

Torben V. Holm

### Notat vedr. strømforsyning af elbiler i EF Fajancehaven

I løbet af 2018 er der fra stort set samtlige væsentlige bilfabrikanter indløbet meldinger om fremtidige satsninger på elbiler (og/eller plug-in hybridbiler) i forskellige afskygninger. Samlet tegner der sig efterhånden et billede af, at et bredere, produktionsmæssigt gennembrud vil indtræffe i kølvandet på annonceringerne af modelårgang 2020, dvs. fra efteråret 2019 og videre frem.

Billedet er videre, at de annoncerede modeller vil appellere til et bredere publikum end hidtil, hvor udbuddet fortrinsvis har rette sig mod nichemarkeder for enten luksus-biler (Tesla) eller kundegrupper med relativt begrænsede kørselsbehov (BMW i3, Nissan Leaf og Renault Zoe). Rækkevidde-udfordringen p.gr.a. begrænset batteristørrelse er således under nedbrydning, og drevet af miljøkrav m.v. er omstillingen af forsyningskæder i produktionsleddet og etablering af infrastruktur i det offentlige rum efterhånden bragt så vidt, at elbiler toner frem som realistiske alternativer i bredere dele af bilmarkedet.

For P-lauget knyttet til Ejerforeningen Fajancehaven vil det frembyde en udfordring. Beboere i Ejerforeningen, der under disse ændrede konditioner ønsker at erhverve sig en elbil, vil umiddelbart møde den begrænsning, at der ikke uden videre kan ske opladning af et sådant køretøj i P-kælderen. En løsning kan så være at etablere egen ladestation, som en enkelt Tesla-ejer allerede har gjort - efter indhentning af tilladelse hertil fra P-laugets bestyrelse. Strømforsyningen hertil sker imidlertid ud fra ejerens egen el-måler ved brug af individuel kabling. Det siger dog sig selv, at en sådan model ikke er anvendelig i en situation, hvor andelen af elbiler i P-kælderen overstiger det helt minimale. Dels vil individuelle kabeltræk hurtigt kunne antage bekymrende former, dels vil en manglende styring af, hvor mange biler, der lader samtidigt efterhånden blive en udfordring for kapaciteten i den samlede strømforsyning af ejendommen. Der er derfor behov for etablering af en eller anden form for kollektiv løsning på udfordringen.

Elementer i en sådan løsning vil kunne være

- 1) Montage af en fælles, men segmentopdelt ringledning med individuel tilkoblingsmulighed
- 2) Modulær opbygning af det samlede anlæg, så udgifter hertil (nogenlunde) kommer til at følge efterspørgslen.
- 3) Strømforsyning af ringledningen via en hovedmåler og måling af individuelt forbrug ved hjælp af bimålere
- 4) Tidsmæssig styring af ladetrækket på de enkelte segmenter af ringledningen så samtidighedsfaktoren ikke belaster den samlede strømforsyning af ejendommen for hårdt.

Der er som udgangspunkt ingen grund til at lave fuld montage af en ringledning i én arbejdsgang. Tværtimod vil det af økonomiske årsager være hensigtsmæssigt at lade udbygningen ske efterhånden som efterspørgslen melder sig. Men udbygning skal ske i moduler, således at tidsmæssig styring af ladningstrækket i et fuldt udbygget anlæg kan foretages.

I nedenstående figur er vist lastfordelingen over et typisk vinterdøgn for en privatkunde. Der er IKKE tale om en måling i Fajancehaven, men om data fra en transformatorstation, der dækker et parcelhuskvarter. Det betyder, at lastniveauet i henhold til kurven ligger lidt højere end tilfældet faktisk vil være for beboere i et lejlighedsbyggeri som Fajancehaven. Men udsvinget over døgnet er det samme, og som det fremgår, er den kritiske periode mellem kl. 17 og kl. 21. Fænomenet kaldes af forståelige årsager "kogespidsen", men har selvfølgelig – foruden strømforbrug til madlavning – også sammenhæng med anvendelse af diverse elektronisk udstyr i form af TV, PC-er, spillekonsoller m.v. Kapaciteten i bebyggelsens strømforsyning er selvsagt udmålt til at kunne opfange denne spidsbelastning (om end Ørsted nu via differentieret tarifiering af kWh-forbruget søger at få dette udlicet lidt bedre end hidtil), men pointen er, at hvis blot et mindre antal elbiler sættes til ladning samtidigt og umiddelbart efter normal arbejdstids ophør vil dette slå kraftigt ind på kurven i netop spidsbelastningsperioden – og et større antal biler vil slet ikke kunne håndteres uden en ganske massiv og omkostningstung kapacitetsforøgelse.

Udfordringen kan illustreres ved følgende regnestykke.:

En typisk elbil lader med en strømstyrke på 32 Amp ved 400 Volt spænding. Det giver en effekt på 12,8 kW. Den samme elbil vil typisk kunne køre 5-7 km pr. kWh, og med et skønnet, gennemsnitligt km-forbrug pr. dag på 50 km, vil det – regnet efter 5 km/kWh – svare til et energiforbrug på 10 kWh pr. dag. Ved ladning med en effekt på 12,8 kW vil det give en samlet ladetid pr. bil på 47 minutter. (10 kWh pr. dag svarer i øvrigt til godt og vel til det øvrige husstandsforbrug, gennemsnitligt henover et fuldt kalenderår). Hvis ovenstående kurve anvendes direkte, fremgår det, at maksimumslasten fra husstandsforbrug (ekskl. elbilsladning) er 1,65 kW. Med en spænding på 400 volt omsætter det sig til 4,125 Amp, og med 73 husstande i Fajancehaven betyder det et samlet træk af strøm fra bynettet til hovedtavlen i Fajancehaven på 301,125 Amp.

Dette kan holdes op mod, at kapaciteten fra bynettet til hovedtavlen p.t. er 400 Amp. Herved efterlades altså knap 100 Amp. til øvrige formål, herunder ladning af elbiler – og da deres træk som nævnt typisk er 32 Amp. vil der i spidsbelastningstidsrummet kun være rest-kapacitet til rådighed for 3 samtidigt ladende biler. Behovet for en eller anden for tidsmæssig styring af lade-tidsrum for biler enkeltvis eller i klynger er dermed åbenbart.

En løsning er at underopdele ringnettet til ladning i segmenter, efterhånden som det udbygges. En simpel opbygning kunne bestå i at lade det endelige net bestå af 10 segmenter á 8 enheder.

- Udbygningsmæssigt kunne metoden være den simple at igangsætte et segment hver gang en P-plads-ejer i det givne område anmoder om ladningsmulighed
- Når antallet af elbiler når over 3 vil åbning for ladning skulle styres, og her kunne en simpel, men formentlig gangbar metode være at tildele hvert enkelt segment et ladningstidsrum på 1 time fra kl. 21 til kl. 7 næste dag og derefter åbne for ladning på skift i 5 segmenter ad gangen henover dagen frem til næste intensiv-periode. Det kan i sammenhængen overvejes helt at lukke for ladning mellem kl. 17 og 21 for på den måde at undgå ladning af biler i Ørsteds høj-tarifperiode.

Afregning for strømforbrug vil skulle ske ved brug af data fra bimålere til fordeling af energiforbruget, aflæst fra hovedmåleren, samt og øvrige omkostninger, fuldstændigt svarende til den aktuelt kendte fordeling af udgifter til vand og varme. I praksis bliver P-lauget dermed en miniudgave af et elforsyningselskab, men som princip bør det ikke være noget problem.

Det springende punkt er selvsagt finansieringen af opbygningen det samlede anlæg. Det er klart, at den første bruger af systemet ikke kan belastes for den fulde udbygning heraf, lige som det er klart, at den sidste bruger ikke kan forvente at kunne hægte sig på uden bidrag til investeringsomkostningerne. Problemstillingen kan i nogen grad modvirkes ved en faseopdelt eller segmentmæssig udbygning af anlægget, men en eller anden form for kollektiv afdækning af investeringsbeløbet i forenden af forløbet med efterfølgende betaling i form af en abonnementsafgift må nødvendigvis bringes i spil. Her er P-lauget eneste kandidat til at løfte opgaven. En mere præcis model herfor vil følge, når en afdækning af foreliggende tekniske muligheder har fundet sted. P.t. forekommer Schnieder at være den eneste leverandør af udstyr, men det kan ændre sig.

Tilbage er, at problemstillingen bør rejses som emne på generalforsamlingen til maj og med sigte på at få indrettet vedtægterne for P-lauget på en sådan måde, at opstilling af individuel ladeinfrastruktur forbydes og således, at P-lauget får mulighed for at opstille og finansiere et kollektivt system.

2. januar 2019  
Torben V. Holm