

4. BELIGGENHED AF TRAFIKANLÆG

§

EFTER BESTEMMELSEN FASTSÆTTES DER RETNINGSLINJER FOR UDBYGNINGEN AF DEN KOMMUNALE TRAFIKALE INFRASTRUKTUR, HERUNDER VEJE, JERNBANNER, HAVNE OG FLYVEPLADSER, SAMT BETJENINGEN MED KOLLEKTIVE TRAFIKMIDLER.

KOMMUNERNE HAR ANSVARET FOR PLANLÆGNING AF ALLE KOMMUNALE TRAFIKANLÆG. NATIONALE TRAFIKANLÆG PLANLÆGGES AF STATEN. FASTLÆGELSE AF LINJEFØRING OG LOKALISERING AF ANLÆG FORETAGES AF DE KOMPETENTE MYNDIGHEDER, DVS. STAT ELLER KOMMUNE. ANLÆGGENE SKAL, NÅR DER IKKE ER TALE OM EN ANLÆGSLOV, OPTAGES I EN KOMMUNEPLAN, INDEN DE KAN ETABLERES.

KOMMUNALBESTYRELSEN FORETAGER AFVEJNINGEN MELLEM FX TRAFIKINTERESSER OG ANDRE AREALINTERESSER.

CYKELRUTER

København er også internationalt kendt for sine mange cyklistier. I 2007 blev der cyklet 1,2 mio. km/dag i København, og omkring en tredjedel af rejserne til kommunens arbejds- og uddannelsespladser blev fortaget på cykel. Kommunens net af cykelruter skal udvikles som vist på kortet.

Centralt beliggende cykelruter med et stort potentiale af cyklistier, og en stor rekreativ værdi skal prioriteres og udbygges.

Radialruter fra kommunegrænsen til centrum, som er vigtige bolig-arbejdsstedsruter skal opklassificeres og gøres sammenhængende ved fjernelse af "missing links", dvs. strækninger og kryds, hvor der i dag ikke kan cykles.

Sammenhængen med regionale og nationale ruter skal sikres ved at planlægning og udbygning sker koordineret med andre aktørers (f.eks. nabokommuners) indsats.

CYKELSTIER

Som et led i realiseringen af målsætningen om at få endnu flere til at vælge cyklen skal der etableres flere cykelstier som vist på kortet, og eksisterende cykelstier skal gøres bredere på en række strækninger.

Der skal anlægges cykelstier på alle større veje med mindre helt særlige omstændigheder taler for andre løsninger.

CYKELPARKERING

I bestræbelserne på at nå visionerne om København som verdens bedste cykelby er det vigtigt, at der er optimale forhold for cykelparkering. Derfor fastlægges der i forbindelse med nybyggeri følgende normer for hvor meget cykelparkering der skal udlægges.

Som udgangspunkt bør mindst 50% af cykelparkeringspladserne etableres med overdækning, enten i skure eller som en integreret del af byggeriet.

Boliger: 2,5 cykelparkeringspladser per 100 m² boligareal. Alternativt 2,5 cykelparkeringsplads per bolig. Ved kollegier/ungdomsboliger 4 pladser per 100 m² og ved ældre-/plejeboliger ned til 1 per 100 m² plads per beboer (plus 0,5 plads per ansat). Der skal være parkeringsmulighed for pladskrævende cykler (1 per 1000 m²).

Arbejdspladser: Arbejdspladser: 0,5 cykelparkeringsplads per ansat, for kontorarbejdspladser, svarende til 1,5 plads per 100 m².

Uddannelsesinstitutioner: 0,5 cykelparkeringsplads per elev/studerende og ansat.

Butikker mv.: 3 cykelparkeringspladser per 100 m² butiksareal samt 0,5 plads per ansat (normalt 1 ansat per 30 m² butiksareal).

Der sættes areal af til pladskrævende cykler, 1 per 1000 m². Ved butikscentre foretages en konkret vurdering.

Ved andre funktioner bør der på baggrund af en konkret vurdering i forbindelse med udarbejdelse af lokalplaner medtages normer for cykelparkering.

PARKERING

Parkeringsnormerne skal sikre, at københavnernes har mulighed for at parkere deres bil i nærheden af boligen.

Parkeringsnormerne skal desuden medvirke til at begrænse pendlertrafikken i bil til arbejdspladserne i København.

Derfor fastsættes der skærpede parkeringsnormer i de tætte bykvarterer (tætbyen) og i de udpegede byudviklingsområder, jf. oversigtskortet. Områderne er kendetegnet ved at have en god kollektiv trafikbetjening eller at være områder, hvor der sættes på en tæt, funktionsblandet og bæredygtig byudvikling.

Parkeringsnormer (parkeringspladser pr. etageareal)			
Rammeområde		Tætbyen samt udpegede byudviklingsområder	Øvrige områder
B (boliger)		Mindst 1 plads pr. 200 m ² , højest 1 plads pr. 100 m ²	
C (boliger og serviceerhverv)	Maksimalt	1 plads pr. 200 m ²	1 plads pr. 100 m ²
S (serviceerhverv)	Maksimalt	1 plads pr. 150 m ²	1 plads pr. 100 m ²
E (blandet erhverv)		1 plads pr. 100 m ²	1 plads pr. 100 m ²
J (industri)		1 plads pr. 100 m ²	1 plads pr. 100 m ²

TILGÆNGELIGHED OG TRYGHED

København skal være en fysisk tilgængelig by, hvor alle har reel bevægelsesfrihed, kan færdes overalt og kan deltage i byens liv. Eksisterende barrierer i byrummet skal nedbrydes, og der skal sikres, at der ikke skabes nye barrierer i forbindelse med ombygning af gader, pladser og parker og ved nybyggeri. Desuden skal tilgængeligheden være i orden når byen udvides ifm. byudvikling af fx Nordhavnen og Ørestaden.

For at sikre, at tilgængeligheden tænkes ind ved opstart af alle projekter, bliver der i forbindelse med indstillinger udarbejdet, en vurdering af projektets tilgængelighed.

Kommunen vil i forbindelse med lokalplanlægningen stille krav om at der gennemføres en såkaldt tilgængelighedsrevision af alle relevante projekter.

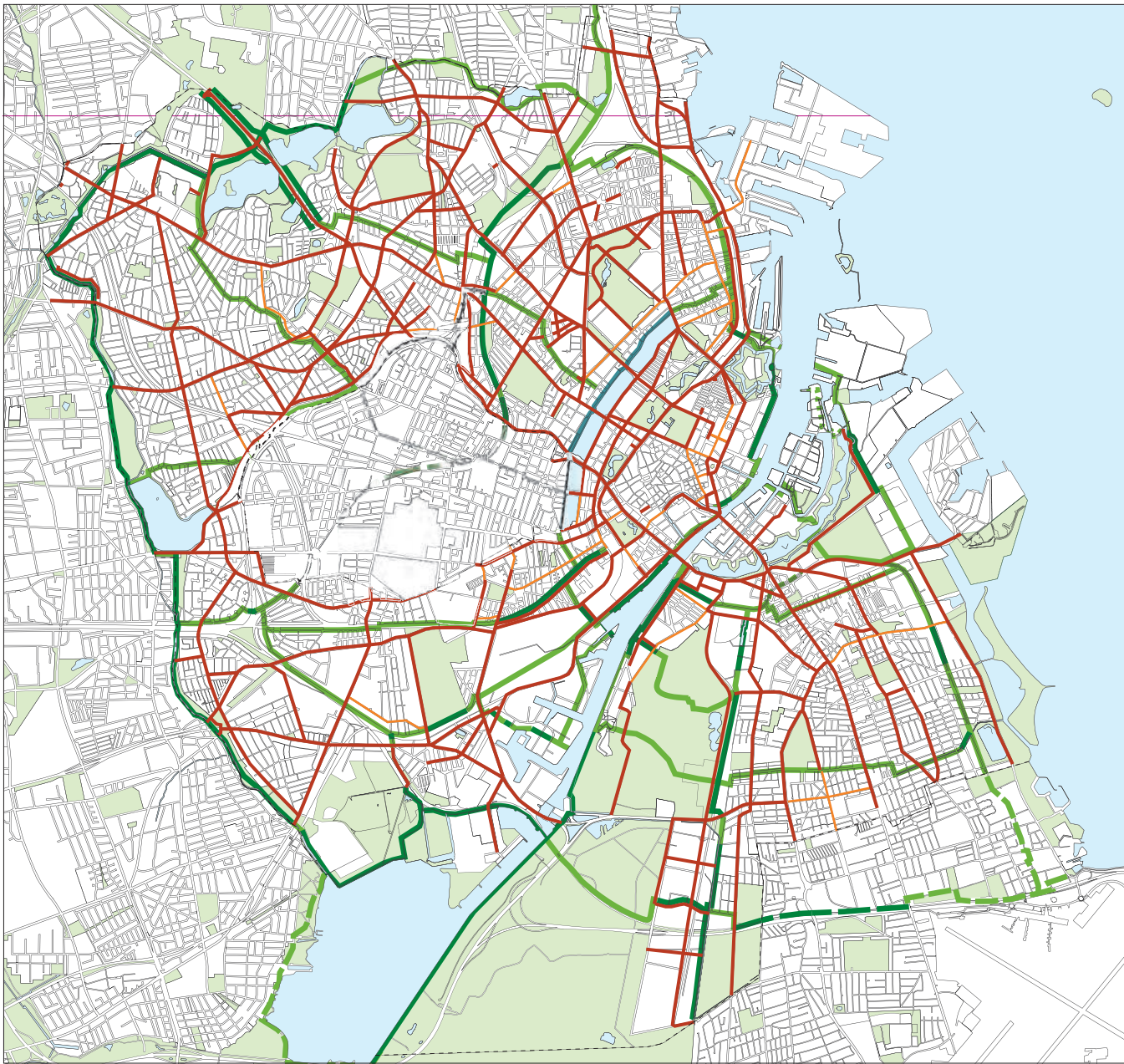
FODGÆNGERE

Fodgængertrafikken som transportform skal prioriteres og vurderes på lige fod med cykler, biler og busser. Der skal skabes tilstrækkelig plads til fodgængere ved ombygning eller nyanlæg af gader og veje. Omkring eksisterende og kommende stationer kan der forventes mange fodgængere, og byrummene skal indrettes derefter.








København vil udarbejde en strategi for fodgængertrafikken. Strøggaderne kan indrettes med bedre fremkommelighed og sikkerhed for fodgængere og med tilgængelighed for alle til butikker og offentlige institutioner. Der arbejdes på at skabe gode fodgængerforbindelser til stationer og stoppesteder for den kollektive trafik, som både giver højere komfort for fodgængere og understøtter brugen af den kollektive transport.

PROMENADER OG FORBINDELSER LANGS VANDET

Der skal sikres sammenhængende promenader for fodgængere og cyklister langs havnen. Sammenhængen skal i fornødent omfang sikres med forbindelser over havneløbet og kanalerne. Der skal tilstræbes en helhed i udformningen af de enkelte promenadestrækninger, og historisk maritimt udstyr langs kajen bør bevares. Strækninger, der indgår i en byarkitektonisk rumlig helhed, skal så vidt muligt anlægges og indrettes ensartet.



Det grønne cykelrutenet og cykelstier langs vej

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Eksisterende grønne cykelruter |  | Cykelforbindelser i Københavns Amt |
|  | Planlagte grønne cykelruter (Revideret cykelrutenet 2005) |  | Eksisterende cykelstier m.v. langs vej (ultimo 2004) |
|  | Alternativ linieføring |  | Planlagte cykelstier m.v. (Cykelprioriteringsplan 2002-2016) |
|  | Ruter uden for kommunen | | |

”Promenadernes belægning skal være egnet forskellige former for bevægelse, så de også kan bruges til motion. Hvor promenader og broer indgår i overordnede cykelruter eller der i øvrigt kan forventes særligt stor cykeltrafik kan fodgængere og cyklister eventuelt adskilles.

BYENS NET OG METRO

S-tog, Metro og A-busnet skal fortsat udgøre grundstammen i det københavnske kollektive trafiksystem. Københavns Kommune arbejder sammen med Transportministeriet om Metroens fjerde etape, Metrocityringen, hvis realisering betyder, at stort set hele det indre byområde vil være stationsnært.

Metrocityringen, der åbner i 2018, vil være et markant nyt element i byens kollektive trafiksystem. Kommunen samarbejder derfor med trafikselskaberne om udvikling af den fremtidige kollektive trafikbetjening af hovedstaden før og efter åbningen af Cityringen. Målet er at sikre det bedst mulige samspil mellem transportformerne (bus, cykel og baner). Det vil bl.a. betyde, at busserne i større grad kommer til at fungere som tilbringer til Metro- og S-togtrafikken.

Metrosystemet foreslås på langt sigt suppleret med flere metrolinier til Nordhavnsområdet, Sydhavnsområdet, Brønshøj-Husum og til det nordøstlige Amager.

BUSFREMKOMMELIGHED

Bussernes fremkommelighed og regularitet er central for et bæredygtigt transportsystem. Busnettet skal fastholdes som et attraktivt supplement til banerne. På A-busnettets centrale strækninger skal busfremkommeligheden prioriteres særligt højt. Der skal også gennemføres forbedringer for de øvrige busser. Det kan blandt andet ske ved at etablere busbaner og ombygge kryds, ligesom kan man lave forsøg med ændring af ud- og indstigning af busser, ændrede bileteringsystemer mv.

STATIONER OG TERMINALER

Skiftemulighederne ved de større stationer og terminaler skal optimeres gennem korte afstande og god overskuelighed og tilgængelighed, således at sammenhængen i det kollektive trafiksystem fremmes.

VEJNETSPLAN

Københavns Kommune har udarbejdet en ny vejnetsplan. Alle vejenes funktion og klassificering er taget op til revision, og der er indført en ny vejkategori kaldet strøggader:

- regionale veje
- fordelingsgader
- bydelsgader
- strøggader
- lokalgader

REGIONALE VEJE

De regionale veje er forbindelser mellem København og den øvrige region. Der skal her sikres en hensigtsmæssig og glidende afvikling for biltrafikken. Gennemkørende trafik søges samlet på de regionale veje. Ved kommunegrænsen tilpasses kapaciteten efter den trafikmængde, som i praksis kan afvikles på byens gader.

Hvor det er muligt etableres busprioritering. Mange af de regionale veje er samtidigt vigtige cykelforbindelser. Derfor skal fremkommelighed for cykeltrafikken på de regionale veje sikres både på strækninger og i kryds.

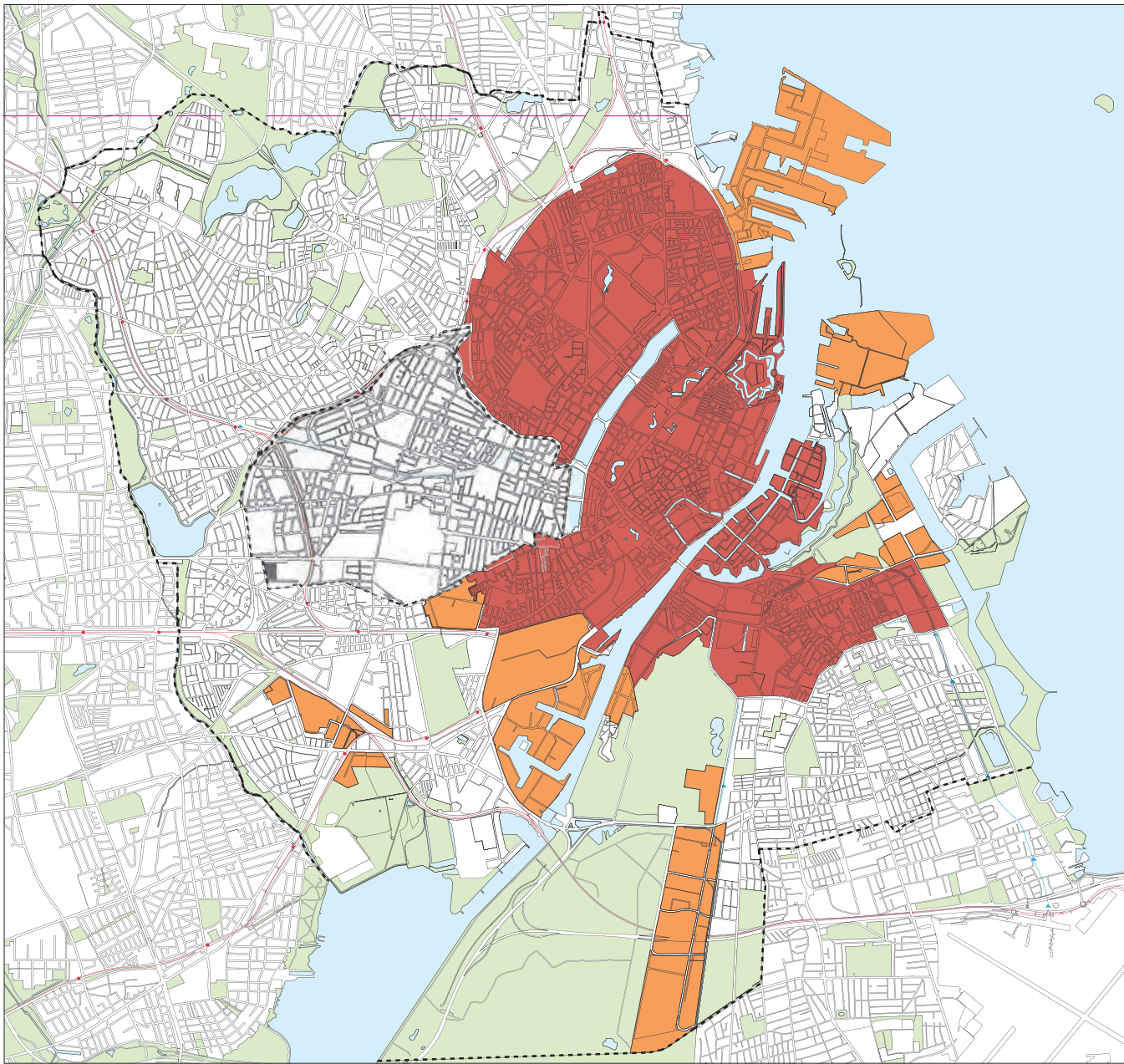
Der kan være forhold, som gør, at man på delstrækninger af regionale veje i særligt grad skal afvikle trafikken på bymiljøets præmisser. Som eksempel kan nævnes Nørre Voldgade ved Nørreport station, som er vigtig for betjening af den overordnede trafik, men samtidig har mange krydsende fodgængere.

FORDELINGSGADER

Fordelingsgaderne skal sikre forbindelse mellem bydelene. De indrettes derfor under hensyntagen til såvel bil som kollektiv og cykeltrafik. Flere fordelingsgader løber gennem følsomme bymiljøer f.eks. ved skoler eller detailhandelskoncentrationer. På sådanne delstrækninger skal trafikken afvikles på bymiljøets principper. Et eksempel på sådan en strækning er Vesterbrogade.

BYDELSGADER

Bydelsgaderne skal sikre fordelingen og afviklingen af trafikken i de enkelte bydele. Gennemkørende trafik søges minimeret



PARKERINGSNORMER

- Tætbyen
- Udpegede byudviklingsområder

gennem trafiksaneringer. Bus- og cykeltrafik prioriteres mindst lige så højt som biltrafikken.

STRØGGADER

En strøggade er et handelsmæssigt samlingspunkt for bydelen med en stor koncentration af detail- og dagligvarebutikker samt café- og restaurationsmiljøer. Gode muligheder for ophold langs vejen samt krydsning af vejen skal derfor have høj prioritet, således at strøggadefunktionerne på begge sider af gaden kan benyttes.

Cyklisterne skal kunne færdes trygt og sikkert på strøggaderne. Biltrafikken skal foregå med langsom hastighed under hensyntagen til strøggademiljøet. Bussernes fremkommelighed skal prioriteres højere end personbiltrafikken.

Det er kun gader, der har en koncentreret detailhandelsaktivitet, som er udpeget til strøggader. Samtidig har det været et kriterium, at kun gader, hvor der findes et reelt alternativ for den gennemkørende biltrafik, kan udpeges som strøggader.

LOKALGADER

Lokalgader/boliggader skal sikre adgang til de funktioner, som er beliggende i de enkelte lokalområder. Biltrafikken skal foregå på lokalmiljøets præmisser med størst mulig hensyntagen til de lette trafikanter. Den skal dermed foregå ved lav hastighed (max. 40 km/t), og gennemkørende biltrafik skal undgås ved hjælp af fartdæmpende foranstaltninger mv.

TRÆNGSELSZONE

Københavns Kommune arbejder målrettet med at begrænse biltrafikken. Erfaringer viser at trængselsafgifter kan bidrage til at mindske biltrafikken. Derfor arbejder Københavns Kommune sammen med kommuner i omegnen med at indføre en trængselszone. Den endelig afgrænsning skal fastlægges i samarbejde med kommuner i hovedstaden.

TRAFIKSIKKERHED OG TRYGHED

Københavns Kommune arbejder målrettet på at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. Antallet skal reduceres med 40% inden 2012 (udgangspunkt 2003-05 ni-

veau). For tilskadekomne cyklister er målsætningen skærpet til 50%. Københavns Kommune vil yde en særlig indsats for at nedbringe antallet af ulykker mellem cyklister og højresvingende lastbiler med en vægt over 18 tons.

Derfor arbejder Københavns Kommune videre med indførelse af en eller flere forbudszoner i København mod tung trafik.

FÆRDELSE PÅ VANDET

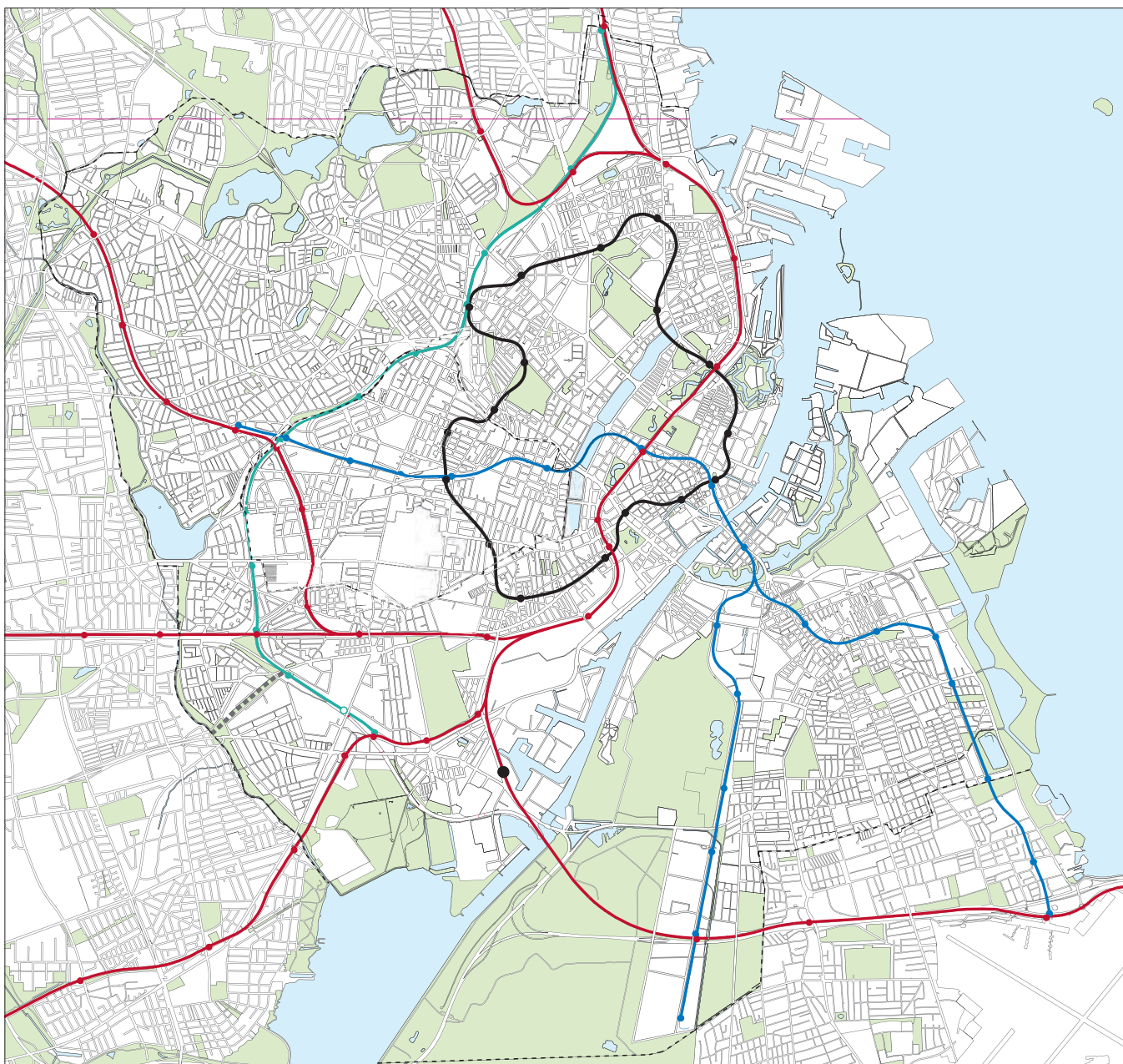
Hvor der er behov for at skabe adgang på tværs af vandarealer, skal hensynet til færdslen på vandet vægtes højt. Der skal findes effektive løsninger, der tilgodeser både færdselen på vand og på land. Trafik på vandet (havnebusser, turbåde, vand-taxaer) skal sikres gode vilkår for at betjene rejsemål ved vandet. Der skal være passende muligheder for etablering af anløbsfaciliteter og for passage gennem kanaler.

Dæmninger og lignende konstruktioner, der umuliggør sejlads og hindrer vandudskiftning i havnen, bør kun undtagesesvis etableres. Eksisterende dæmninger bør ved renovering og lignende forsynes med en passagemulighed.

Broer over selve havneløbet skal anlægges og drives under hensyn til mulighederne for en fortsat sejlads med større skibe og sejlskibe. Planlægningen af nye broer over kanaler mv. skal ske under hensyn til de fartøjer, som benytter kanalerne. Det er væsentligt at nye broer anlægges med en gennemsejlingsbredde og frihøjde under broen, der ikke indskrænker gennemsejlingsmulighederne i forhold til de bestående broers bredde og højde.

KAJUDFORMNING OG ANLØBSMULIGHEDER

Adgangen til færdsel på vandet i Københavns Havn besværliggøres mange steder af, at kajerne er 2 meter høje. Dette er en god højde i forhold til sikkerhed mod oversvømmelser og mulighed for anløb af større skibe mv., men for at man kan lægge til med små både er der behov for lavere brygger, flydebroer og lignende. I forbindelse med byomdannelse og byggeri skal dele af kajerne udformes med mulighed for direkte vandadgang (flydebroer/pontoner, brygger mv.), så sejlads med små både osv. får bedre vilkår.



Byens baner (persontrafik)

— S - tog og regionaltog

— Ringbanen

— Metroens 3 første etaper

— Metroens 4. etape, Cityringen

● Mulig ny station ved Sydhavnsgade

- - - - Statslig reservation til bane København - Ringsted

Sikring af kajerne ved hjælp af stenkastninger og lignende, der for altid umuliggør anløb af større skibe, bør være en undtagelse. Mulighederne for skibsanløb bør så vidt muligt bevares hvor vanddybden tillader det.

REDEGØRELSE

Det er målet i København at videreudvikle den bæredygtige fordeling på transportmidler yderligere, således at mindst en tredjedel af det samlede antal ture i byen er cykelture, mindst en tredjedel af turene er med den kollektive trafik, og højst en tredjedel af turene er bilture.

Københavns Kommune vil fortsat arbejde for at udvikle en attraktiv storby med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. Der vil i forbindelse med planlægningen af byens udvikling blive lagt særlig vægt på samspillet mellem byudvikling og bæredygtige transportformer.

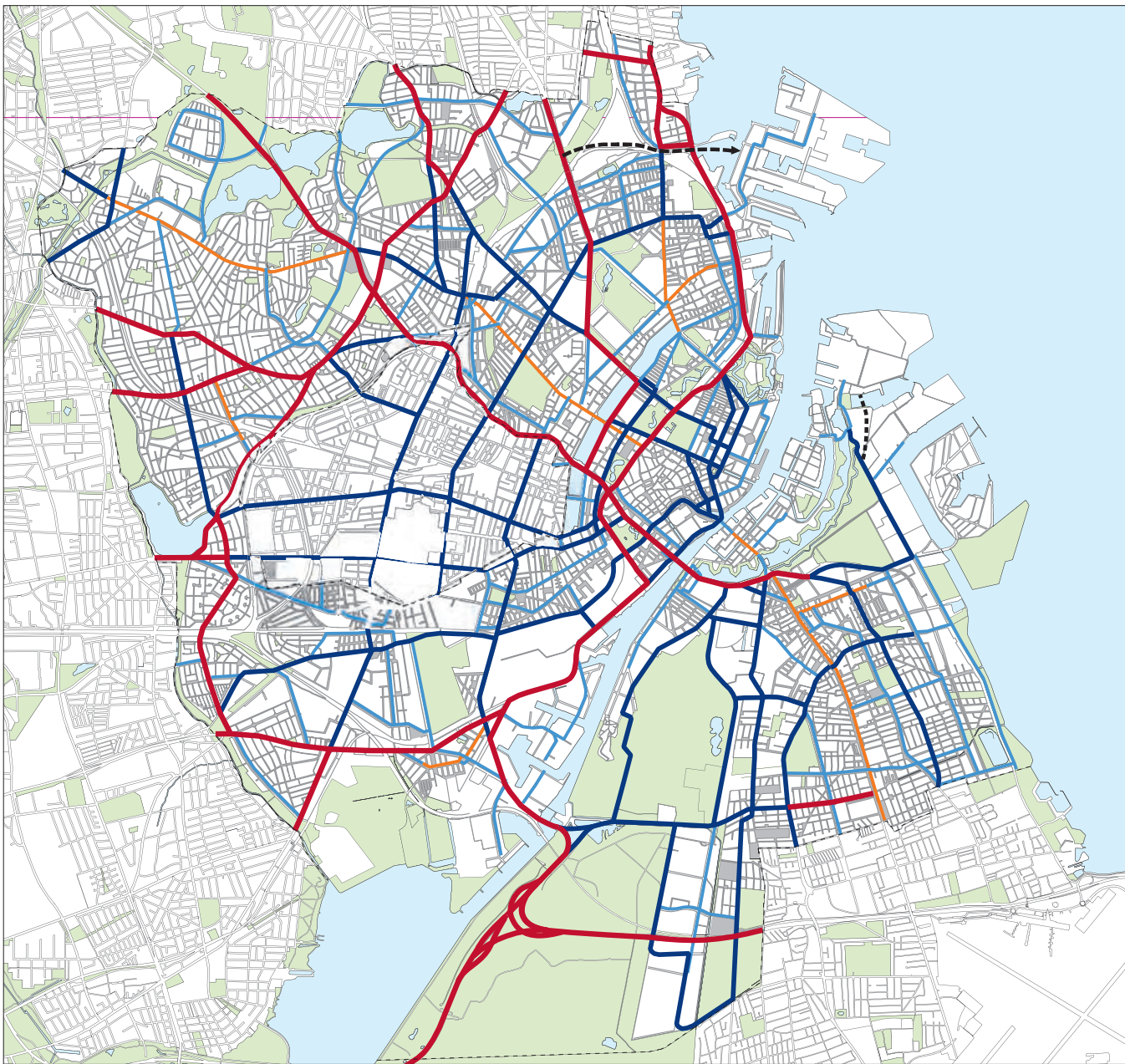
Byudviklingsområderne og eksisterende byområder uden banebetjening planlægges betjent med højklassede kollektive trafikmidler som metro. De første 3 etaper af metroen og den allerede besluttede fjerde etape - Cityringen - forventes således på langt sigt suppleret med flere metrolinier til Nordhavnsområdet, Sydhavnsområdet, Brønshøj – Husum og til det nordøstlige Amager.

Hovedstadsrådets centrale, tæt bebyggede dele vil dermed på langt sigt være dækket af sammenhængende, højfrekvente metrosystemer, der er forbundet med de regionale banesystemer via de 5 vigtige skiftestationer Hovedbanegården, Nørreport, Østerport, Nørrebro og Flintholm stationer. Dermed vil en meget stor del af hovedstadsrådets indbyggere kunne nå så godt som alle mål i centalkommunerne med højst et skift.

Der planlægges tilsvarende etableret en vejbetjening af de store byudviklingsområder, efterhånden som disse udvikles. De store byudviklingsområder skal forbindes direkte med det regionale motorvejsnet med overordnede vejforbindelser, således at de eksisterende byområder ikke belastes yderligere af gennemfartstrafik.

Der er i den forbindelse indgået aftale med staten om anlæg af Nordhavnsvej, der vil forbinde byudviklingsområdet i Indre Nordhavn med Helsingørmotorvejen. På længere sigt tænkes Nordhavnsvej forlænget under Svanemøllebugten til Ydre Nordhavn.

På meget langt sigt kan Helsingørmotorvejen forbindes med Amager-motorvejen via en havnetunnelforbindelse under land på Amager. Københavns Kommune har i denne forbindelse gennemført en forundersøgelse i 2007 (Infrastruktur Nordhavn), og der er i kommunens budget for de kommende år afsat penge til en eventuel fælles statslig – kommunal undersøgelse af mulighederne for og konsekvenserne af en sådan ny østlig omfartsvej, samt af metrobetjening af byudviklingsområderne i Nordhavnen.



Biltrafik

- Regionale veje
- Fordelingsgader
- Bydelsgader i Københavns Kommune
- Strøggader i Københavns Kommune
- Ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Helsingørmotorvejen
- Reservation til transportkorridor
- Planlagte og etablerede 40 km/t hastighedszoner

5. BELIGGENHED AF TEKNISKE ANLÆG

§

BETEGNELSEN TEKNISKE ANLÆG OMFATTER TRANSPORT- OG KOMMUNIKATIONSANLÆG, FORSYNINGSANLÆG, MILJØANLÆG OG ANDRE TEKNISKE DRIFTSANLÆG.

DER KAN FX VÆRE TALE OM SPORANLÆG, GODSTERMINALER, STATIONSANLÆG, VÆRKSTEDS- OG KLARGØRINGSANLÆG, RENSNINGSANLÆG, AFFALDSDEPONERINGS- OG AFFALDSBEHANDLINGSANLÆG, VINDMØLLER, KRAFTVÆRKER OG OPLAGSPLADSER.

VINDMØLLER

Der kan kun planlægges for store vindmøller inden for de udpegede vindmølleområder som vist på kortet. Den enkelte vindmøllens totalhøjde må ikke overstige 70 m og forholdet mellem navhøjde og rotordiameter skal være ca. 1:1. Vindmøllerne i de enkelte områder skal være ens.

Vindmøller, herunder havvindmøller, må ikke opstilles nærmere nabobeboelse end 4 gange møllens totalhøjde. Områder inden for en radius af 500 meter fra udlagte vindmølleområder kan kun udlægges til støjfølsom anvendelse hvis det konkret vurderes, at der ikke er uacceptable gener forbundet hermed.

Der kan ikke opstilles husstandsvindmøller (vindmøller under 25 meter på fritliggende ejendomme) i kommunen.

AFFALD

I København bliver der hvert år produceret mange tons affald, som skal håndteres på en bæredygtig måde. Der er generelt

store miljømæssige fordele ved at genanvende frem for at bortskaffe.

I nye byudviklingsområder skal der afsættes arealer til affaldssortering og innovative affaldsløsninger. Behovet for større genbrugsstationer skal søges imødekommet med en placering med god trafikal beliggenhed (nær større indfaldsveje). Der skal etableres kvartermiljøstationer i de eksisterende byområder, hvor afstanden til genbrugsstationer mv. er stor. Som udgangspunkt betjener en kvartermiljøstation ca. 15.000 boliger.

PLACERING AF AFFALDS- OG RENSEANLÆG

Affalds- og renseanlæg må ikke lokaliseres i områder, hvor der kan opstå væsentlige konflikter med andre planmæssige interesser, med mindre overordnede hensyn taler for det. Ud over de bestående, Kalvebod Miljøcenter og Amagerforbrænding samt renseanlæggene Lynetten og Damhusåen, planlægges der etableret et anlæg til deponering af affald og et til deponering af forurenede jord indenfor rammerne af Kalvebod Miljøcenter. Der planlægges endvidere etableret et jorddepot (forurenede jord) i tilknytning til Nordhavnen.

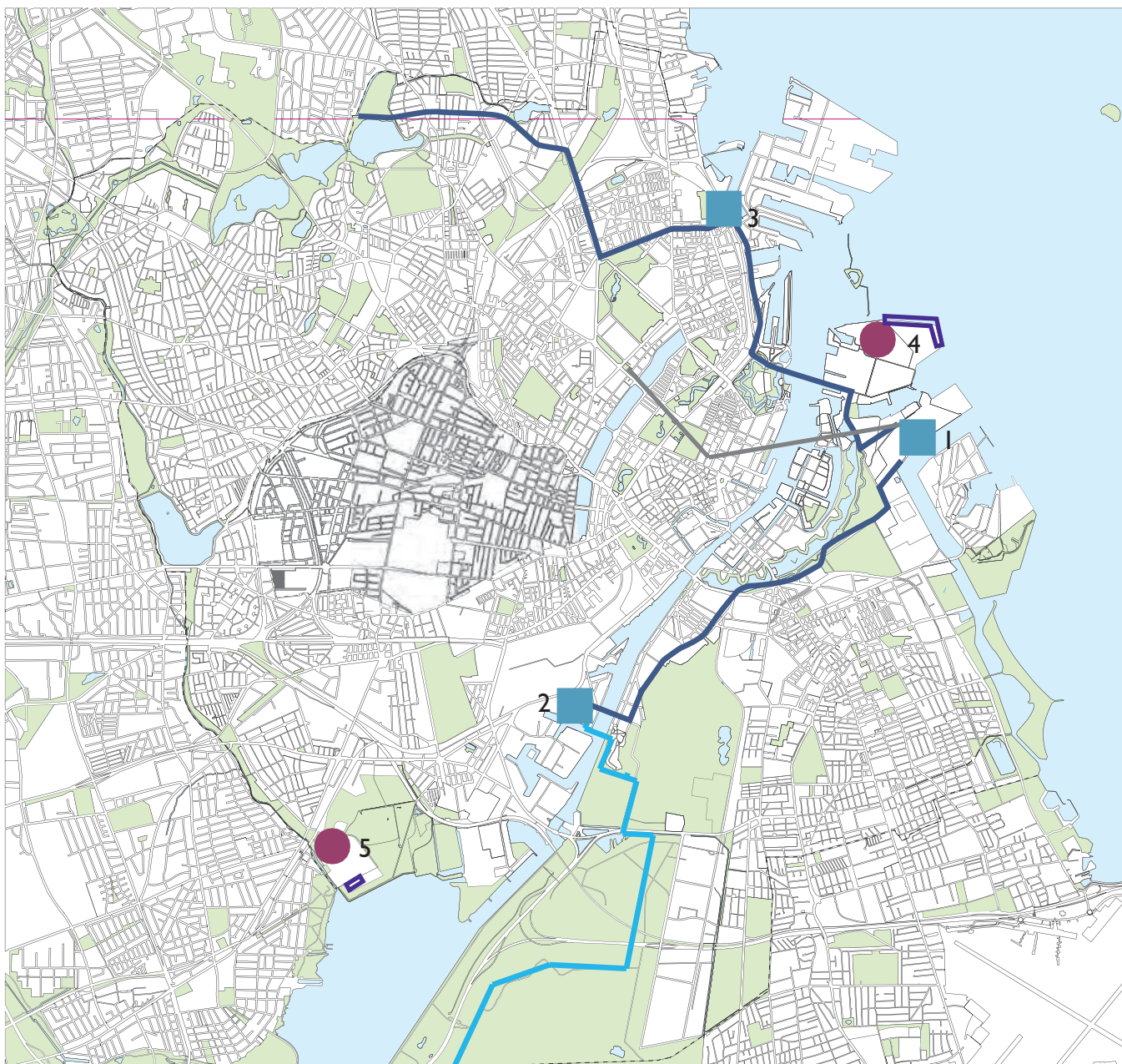
FORURENET JORD OG OVERSKUDSJORD

Ved bygge- og anlægsarbejder på forurenede arealer skal forurening, der udgør en miljø- og sundhedsmæssig risiko, så vidt muligt fjernes. Omdisponering af jord må generelt ikke forøge risikoen for spredning af forurening. Direkte genanvendelse af lettere forurenede overfladejord inden for de enkelte anlægsprojekter skal fremmes, hvor dette kan ske uden miljø problemer, og hvor der ikke er adgang til ren overskudsjord på arealet.

Udnyttelsen af de store mængder overskudsjord fra byens projekter skal forbedres og omfattes af en langsigtet strategi for miljørigtig jordplacering i København.

ENERGIFORSYNING

Der reserveres i overensstemmelse med Fingerplan 2007 ikke arealer til nye energiforsyningsanlæg i kommunen. Afstandsbestemmelser mv. for eksisterende anlæg (herunder forsyningsledninger) skal varetages i planlægningen.



ENERGIFORSYNING

- Eksisterende større kraftvarmeverker
 1. Amagerværket
 2. H. C. Ørstedværket
 3. Svanemølleværket
- Eksisterende renselanlæg
 4. Lynetten
 5. Damhusåen

- Eksisterende naturgas transmissionsledning
- Fjernvarmetunnel
- Arealreservation til 400 kV elkabel
- Vindmølleområder

AFSTANDSKRAV TIL TEKNISKE ANLÆG

På længere sigt skal afstandskravet fra tekniske anlæg til forureningsfølsom anvendelse søges reduceret ved teknologiske forbedringer mv. Der skal være mulighed for differentierede afstandskrav, så miljømæssige forbedringer kan omsættes i en bedre bymæssig arealanvendelse.

KLIMATILPASNING

De kraftige regnskyl, som forventes intensiveret i fremtiden overstiger kloaksystemernes kapacitet. København vil i forbindelse med klimaplanen fremme udviklingen og implementeringen af systemer der ikke leder vand til kloaksystemet. Ved Lokal Afledning af Regnvand (LAR) nedsives regnvandet til grundvandsmagasinet og/eller ledes til vandløb og søer. Regnvandet kan også ledes til kunstige vandelementer, som kan indgå rekreativt i byens rum og parker. Kanalerne i Ørestad er et eksempel på hvordan kunstige vandelementer er anvendt som en del af LAR.

REDEGØRELSE

Der er opstillet vindmøller i de to udpegede vindmølleområder i kommunen. Af hensyn til de afstandskrav, der gælder i forhold til bebyggelse, samt til natur- og landskabsbeskyttelsehensyn, herunder fredninger, vurderes der ikke at være yderligere potentiale for vindmøller på land i kommunen.

Omkring 1/5 af København Kommunes samlede areal er kortlagt som kraftigt forurenet specielt med olie, tungmetaller eller klorerede opløsningsmidler. Som følge af lovgivning er næsten alle grunde i resten af byen fra 1. januar 2008 blevet områdeklassificeret som lettere forurenet med bly, tjærestoffer eller olie. Det betyder, at stort set al jord, der ønskes bortskaffet, skal anmeldes til kommunen. For at sikre fortsat deponeringskapacitet i København skal der etableres et nyt deponeringsanlæg for forurenet jord i Nordhavn. For at begrænse transport og råstofforbrug arbejder kommunen løbende for at fremme genanvendelse af overskudsjord i egne og private projekter.