



Til Fanny Broholm, MB

Rensning af søerne for affald, lokalplansager mv.

3. juni 2020

Sagsnummer
2020-0119661

Dokumentnummer
2020-0119661-2

Kære Fanny Broholm

Tak for dine spørgsmål den 19. maj 2020 om at rense søerne for affald, lokalplansager mv.

1. Er det lovligt at gå ned i søerne for at rense dem for affald?
2. Hvorfor er de tre bundlinjer ikke blevet implementeret i lokalplansagerne endnu?
3. Har forvaltningen allerede henvendt sig til regeringen om at få lov til at implementere roadpricing, som Alternativet har foreslået, eller ventes der stadig på københavnersporet?
4. Hvad er muligheden for at lave hjåttænder for fodgængere i krydset ved Sørtorvet, hvor cyklister drejer til højre, så cyklerne har forrang?
5. Er det en permanent rute for 5C at køre fra Nørrebro ned ad Vendersgade til Nørreport?

Ad. 1) Er det lovligt at gå ned i søerne for at rense dem for affald?

Forvaltningen fraråder kraftigt, at man går ned i Københavns Indre Søer, da der kan være en sundhedsrisiko forbundet med kontakt med vandet. Af samme årsag skal der indhentes tilladelse fra Teknik- og Miljøforvaltningen, hvis man fx ønsker at lave arrangementer, ved eller på Københavns Indre Søer.

Ad. 2) Hvorfor er de tre bundlinjer ikke blevet implementeret i lokalplansagerne endnu?

Borgerrepræsentationen besluttede i Budget 2020 at bevillige midler til udvikling af et bæredygtighedsværktøj til lokalplaner. Bæredygtighed forstås bredt som miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed. Formålet med bæredygtighedsværktøjet er at forvalte Københavns Kommunes planer, politikker og strategier, hvor bæredygtighed indgår gennem lokalplanlægning i udarbejdelsen af lokalplaner. Bæredygtighed i lokalplaner er en integreret del af lokalplanlægningens arbejde og

PARC
Teknik- og
Miljøforvaltningen

indgår som en fast del i dialogen med bygherre. Forvaltningen er i gang med at udvikle et bæredygtighedsværktøj, der forventes at blive fremlagt for Teknik- og Miljøudvalget i august 2020. Herefter skal værktøjet testes hos lokalplanlæggerne og, idet omfang det er muligt, implementeres i lokalplaner. Værktøjet vil blive anvendt i dialogen mellem planlægger og bygherre.

Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 17. juni 2019, at bæredygtighed drøftes mellem bygherre og forvaltningen i forbindelse med indgåelse af samarbejdsaftalen. Det drøftes, hvordan frivillige initiativer i planløsningen kan bidrage til at opfylde kommunens planer, politikker og strategier. Lokalplanindstillinger har et kort afsnit om bæredygtighed, så lokalplanforslagets forhold til bæredygtighed synliggøres ved de politiske behandlinger. Der er begrænsede muligheder i Planloven for at stille direkte krav til bæredygtighed i lokalplaner. Der kan eksempelvis ikke stilles krav om, at facadematerialer skal være fremstillet på en bestemt måde eller være genbrug, til innovative løsninger til grøn transport, særlige vilkår for driften eller energioptimering og miljømærkninger.

Ad. 3) Har forvaltningen allerede henvendt sig til regeringen om at få lov til at implementere roadpricing som Alternativet har foreslået, eller ventes der stadig på københavnersporet?

Borgerrepræsentationen har den 19. september 2019 godkendt "at KK retter fornyet henvendelse til regeringen med henblik på at muliggøre en model for intelligent roadpricing i Hovedstadsområdet, eventuelt som en forsøgsordning."

Det er Økonomiforvaltningen, der er ansvarlig for kommunens arbejde med roadpricing, og de har i forbindelse med Lynetteholmens københavnerspor stået for en analyse omkring roadpricing. Det blev i november 2019 aftalt at vente med at rette fornyet henvendelse til regeringen, til københavnersporets analyser blev offentliggjort. Analyserne blev offentliggjort i forbindelse med Økonomiudvalgets møde den 5. maj 2020, og efterfølgende har Økonomiforvaltningen, sammen med Teknik- og Miljøforvaltningen, deltaget i møder med partigrupper om københavnersporanalyserne, herunder analysen af roadpricing. Økonomiforvaltningen har oplyst, at det forventes, at henvendelsen til regeringen vil ske inden sommerferien 2020. Borgerrepræsentationen vil blive orienteret om henvendelsen.

Ad. 4) Hvad er muligheden for at lave hjåntænder for fodgængere i krydset ved Sõtoret, hvor cyklister drejer til højre, så cyklerne har forrang?

Forvaltningen har ikke mulighed for lovligt at etablere hjåntænder for fodgængere, der vil krydset cykelstien i krydset ved Sõtoret, da hjåntænder kun regulerer færdslen for kørende trafik. Skal cyklister have forrang, vil det være nødvendigt at nedlægge fodgængerfeltet.

Ad. 5) Er det en permanent rute for 5C at køre fra Nørrebro ned ad Vendersgade til Nørreport?

Det er ikke en permanent rute for bus 5C at køre fra Nørrebro ad Vendersgade til Nørreport. Bussen er omlagt på grund af et hotelbyggeri på hjørnet af Nørre Voldgade og Frederiksborggade. Tilladelsen til byggepladsen gælder foreløbigt til slut 2020.

5C kører normalt ad Frederiksborggade til Nørre Voldgade (Nørreport), hvor den svinger til højre mod Rådhuspladsen. På grund af byggepladsen drejer bussen til højre ad Nørre Farimagsgade og til venstre ad Vendersgade og derpå til højre ad Nørre Voldgade mod Rådhuspladsen.

Med venlig hilsen

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør