

KØBENHAVNS MILJØREGNSKAB 2014



PARTNERSKABER ER DET NYE GRØNT



Alle ved, at når vi løfter i flok, kan vi løfte en større byrde. Derfor vinder strategiske partnerskaber stadig større udbredelse i samfundet, og i de senere år har vi i den offentlige sektor fået øjnene op for, at vi ved at samarbejde med virksomheder og organisationer kan skabe langt bedre resultater, end vi kan hver for sig. Det kræver, at kommunen træder ud af rollen som myndighed og ind blandt ligeværdige partnere, der i fællesskab løser byens udfordringer. Det kræver også, at vi kan mødes om fælles mål, og at vi hver især kan bidrage til at nå målene. Blandt andet kan vi som kommune bidrage ved at stille vores data og viden til rådighed og åbne byen som laboratorium for udviklingen af nye grønne løsninger.

I 2014 har vi i København under overskriften 'Sharing Copenhagen' indgået mere end 90 partnerskaber og i kraft af disse afviklet over 250 arrangementer, der tilsammen har markeret København som Europas Miljøhovedstad 2014. Arrangementerne har ramt bredt, og såvel almindelige københavnere som delegationer af eksperter fra byer i hele verden har deltaget og udvekslet viden og idéer i Sharing Copenhagen.

Partnerskaber spiller også en vigtig rolle i byernes fælles kamp for at begrænse klimaforandringer og deres konsekvenser. Når byer bruger hinandens løsninger, mangedobles effekten. Megabyer på alle kontinenter kigger os over skulderen, når det gælder klimasikring, CO₂-reduktion, bæredygtig byudvikling og grøn vækst. Derfor er vi på trods af vores beskedne størrelse nu medlem af styregruppen for den indflydelsesrige organisation C40, verdens største bynetværk for grøn omstilling, der i samarbejde med forskningsinstitutioner og donorer adresserer klimaudfordringerne.

Som mange andre storbyer kæmper København med trængsel på vejene, skybrud, luftforurening og støj. Sammen med vores ambitiøse klimamål har disse udfordringer skabt et behov for nytænkning af den måde, vi indretter byen på. I 2014 åbnede Copenhagen Solutions Lab, som er kommunens plat-

form til at afprøve de løsninger, der skal udvikle København som en såkaldt Smart City, hvor smarte løsninger fremmer grøn vækst, innovation og livskvalitet. Løsningerne bliver til ved hjælp af store mængder data, teknologi og – selvfølgelig – partnerskaber. Vi har i 2014 omskabt et centralt område af København til et laboratorium for smarte løsninger, der f.eks. skal få trafikken til at glide lettere, anviser ledige P-pladser og registrere hvilke skraldespande, der trænger til at blive tømt.

I 2007 satte vi os 13 mål, der skulle gøre København til verdens miljømetropol i 2015. Målene for CO₂-reduktion, adgang til grønne og blå områder og for fjernelse af affald i offentlige gader er allerede nået, og vi er tæt på, når det gælder cyklisme, tryghed på cykelstierne, økologi og renholdelse. Vi må dog erkende, at der trods forbedringer stadig er for mange cyklister, der kommer alvorligt til skade, at trafikken udleder for meget NO₂, at københavnere bruger for lidt tid i byens grønne områder, og at for mange boliger og institutioner endnu er plaget af trafikstøj.

De resultater, vi har opnået, har kun været mulige i kraft af et samspil mellem mange aktører, der hver især har bidraget til et grønnere København. Et godt samspil mellem kommunens medarbejdere og folkevalgte, der hver dag arbejder for at skabe en grøn by; københavnere, der omstiller sig til en grøn hverdag ved at cykle, spare på energi og vand og sortere deres affald; og de virksomheder, der bidrager med bæredygtige løsninger og vækst.

Overborgmester
Frank Jensen




Teknik- og miljøborgmester
Morten Kabell

INDHOLD



| | |
|-------------------------------------|----|
| KAN VI NÅ MÅLENE? | 4 |
| SHARING COPENHAGEN | 6 |
| METROPOL FOR GRØN VÆKST | 8 |
| VERDENS BEDSTE CYKELBY | 9 |
| CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK | 10 |
| GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD | 12 |
| REN OG SUND STORBY | 14 |

KAN VI NÅ MÅLENE?

-  Målet vil kunne nås til tiden med en uændret kommunal indsats.
-  Målet vil kunne nås med en styrket kommunal indsats.
-  Opfyldelse af målet vil kræve en styrket kommunal indsats af ganske betydelig omfang.

Vurderingen kan ud over den kommunale indsats omfatte forhold, som er vigtige for målopfyldelsen, men som ligger uden for kommunens eget ressort.



MÅL FOR 2015

KAN VI NÅ MÅLET?

HVAD SKER DER?

VERDENS BEDSTE CYKELBY

Mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i København



Cykelandelen er steget fra 41 % i 2013 til 45 % i 2014. Stigningen indbefatter en vis statistisk usikkerhed, men kan formentligt blandt andet forklares med den stadige udbygning af cykelnettet, endnu en mild vinter og med det stadig omfattende metroarbejde, som sandsynligvis har medført en vis overflytning fra bil til cykel.

Antallet af alvorligt tilskadede cyklister skal mere end halveres i forhold til 2005 (hvor det lå på 118)



Antallet af dræbte og alvorligt tilskadede på cykel er for 2014 opgjort til 91. Dette er 20 færre alvorligt tilskadede personer end i 2013, og sammenlignet med for 20 år siden er der tale om et fald på 60 %. Da der er kommet flere cykler i trafikken, er den relative risiko for ulykker faldet endnu mere. Trods denne markante bedring skønnes det ikke realistisk at nå målet om en halvering af alvorligt tilskadede i forhold til 2005, hvilket vil svare til 56 alvorligt tilskadede på cykel.

Mindst 80 % af de københavnske cyklister skal føle sig trygge i trafikken



I 2014 svarede 74 % af københavnere på cykel, at de føler sig trygge i trafikken og dermed fastholdes niveauet fra 2013 for andel der svarede, at de føler sig trygge i trafikken. Den stabile fremgang på 23 procentpoint i forhold til 2008 vurderes at afspejle de seneste års indsats med ombygninger af kryds, bredere cykelstier og kampagner for mere hensynsfuld adfærd.

CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

Københavns CO₂-udslip skal i 2015 være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005



København nåede allerede i 2011 målet om at reducere CO₂-udledningen med 20 % i forhold til 2005. I 2014 er CO₂-udledningen reduceret med 31 % ift. 2005. Dette er sket samtidig med, at befolkningen er vokset med 14 %.

GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD

90 % af københavnere skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15 minutter



96 % af københavnere kan i dag gå til et større grønt eller blåt område på under 15 minutter, og dermed er målet nået. Alligevel vil kommunen fortsat arbejde på at forbedre tilgængeligheden til byens blå og grønne områder.

Københavnere besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag (2007) (i gennemsnit 1 time hver anden dag)



Seneste måling fra 2013 viser, at københavnere besøgte de grønne og blå områder 24 % oftere end i 2007. Det skønnes ikke realistisk at nå målet om en fordobling i 2015.

REN OG SUND STORBY

Københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken



I takt med udlægning af støjreducerende asfalt og i forbindelse med trafikplanlægning og hastighedsnedsættelse reduceres trafikstøjen generelt i byen. Desuden giver kommunen tilskud til støjsolerende vinduer i byfornyelsesprojekter. I 2014 fik 442 boliger tilskud. Det vil dog kræve en øget indsats af betydeligt omfang at nå målet i alle boliger.

Alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken



Som beskrevet ovenfor reduceres trafikstøjen generelt via kommunens indsats på vejene, hvilket betyder at støjbelastningen af skoler og daginstitutioner reduceres. Desuden indgår støjbekæmpelse i planen for helhedsrenovering af kommunale skoler. Det vil dog kræve en øget indsats af betydeligt omfang at nå målet i alle skoler og daginstitutioner.

Luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes



Grænseværdierne for partikler er overholdt i 2014, men luftens indhold af kvælstofdioxid ligger fortsat langt over EU's grænseværdi. Målet kan ikke nås, da kommunen ikke har fået adgang til at etablere en Ren luftzone i København. Ifølge Miljøstyrelsens Luftkvalitetsplan kan målet være opfyldt kort tid efter 2015.

Andelen af økologiske fødevarer i byens madforbrug skal være mindst 20 %



Omsætningen af økologi i detailhandlen er uændret på 17 % 2014. Andelen forventes at stige i 2015 på grund af sænkede priser på økologi i detailhandelen. Det er dog usikkert om den vil nå op på 20 %.

Kommunen skal være gået foran med mindst 90 % økologi i kommunens institutioner



Andelen af økologiske fødevarer er i starten af 2015 opgjort til 83 %. Københavns Madhus, der står for omlægningen, vurderer dog, at det vil kræve en styrket indsats at nå det sidste stykke op til de 90 %

København skal være Europas rene hovedstad og en af de rene hovedstæder i verden



I 2014 var København for tredje gang med i en international benchmark-undersøgelse af renholdelsen i seks europæiske hovedstæder. København har bevæget sig fra sjette- til tæt på andenpladsen. 2015 er første år med en nyorganiseret Teknik- og Miljøforvaltning, hvor tværgående samarbejde om både gade- og parkrenholdelse er forbedret og skal hjælpe med at styrke indsatsen for, at København bliver Europas rene hovedstad i Europa i 2015.

Affald i offentlige gader vil være fjernet inden 8 timer



Kommunen har efterlevet målet siden 2011 ved systematisk at fjerne gadeaffald inden for otte timer i Indre By og andre særligt belastede områder. Herudover fjernes affald inden for 8 timer overalt på offentlig vej ved borgerhenvendelser om grovere tilfælde af henkastet affald.

SHARING COPENHAGEN



København var i 2014 udnævnt til Europas grønne hovedstad af Europakommissionen. Prisen blev ikke kun vundet, fordi Kommunen satser grønt, men fordi de, der bruger byen til daglig er med til at skabe den grønne by. Derfor ønskede kommunen at fejre prisen sammen med københavnernes samtidig med, at interesserede fra hele verden blev inviteret til at deltage og udveksle ideer. Under overskriften Sharing Copenhagen blev der i 2014 afviklet over 250 arrangementer i form af events, konferencer, guidede ture og master classes med særligt fokus på det grønne, klima, miljø, energi, mobilitet og livskvalitet. På trods af, at Københavnerne havde begrænset kendskab til sammenhængen mellem den europæiske pris og Sharing Copenhagen, vurderer kommunen, at året har været en succes i kraft af den store deltagelse i arrangementerne.

PARTNERSKABER OG SAMSKABELSE

Sammen med flere end 90 partnere lykkedes det at skabe et program for året, hvor fem grønne temaer afløste hinanden med hver 30-60 aktiviteter. Partnerne var medarrangører af årets aktiviteter og bidrog derudover bl.a. med sponsorater, conferencefaciliteter, oplægsholdere, udstillinger og pressearbejde. Herunder beskrives nogle enkelte, men væsentlige aktiviteter.

I forbindelse med temaet "Fremtidens Gode Byliv" blev den midlertidige konstruktion Dome of Visions rejst på Søren Kierkegaards Plads i et samarbejde mellem NCC,

Det Kongelige Bibliotek, Dansk Arkitektur Center og Københavns Kommune. Dome of Visions har fungeret som "bæredygtigt forsamlingshus" og har haft ca. 20.000 besøgende i 2014.

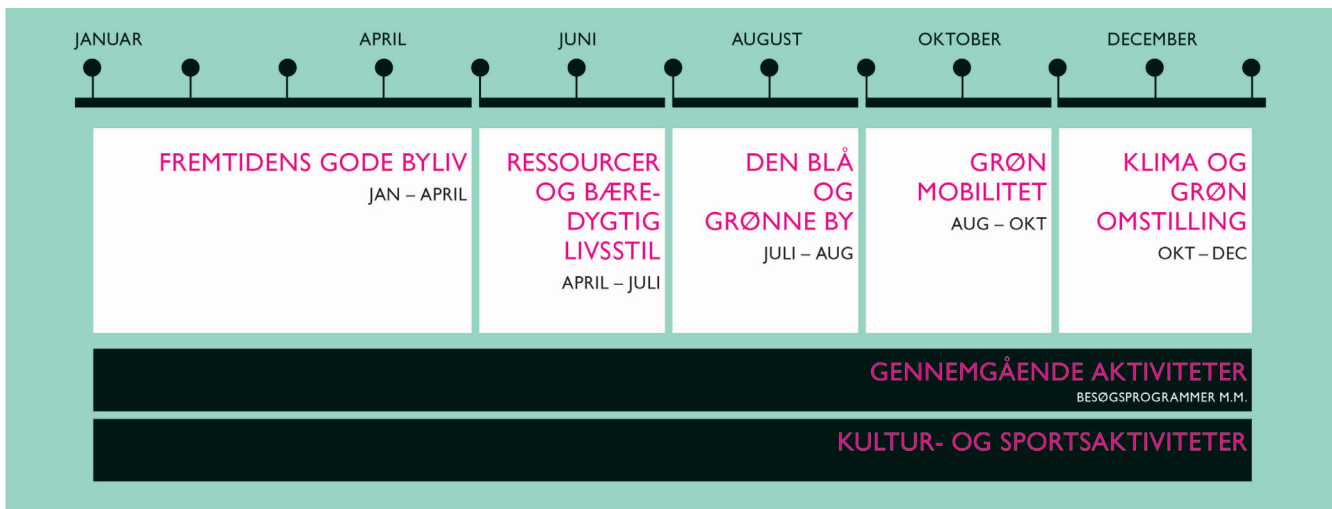
D. 20. september afviklede 26 partnere i fællesskab "Københavns Høstfest" med deltagelse af 2600 københavnere. Omdrejningspunktet var lokalproducerede råvarer, bæredygtighed, begrænsning af madspild, økologi og klima. Resultatet blev en folkefest, der både styrkede organiseringen og samarbejdet mellem aktørerne og demonstrerede hvad København og Københavnerne er gode til indenfor ovennævnte områder.

Partnerkredsen bag temaet "Grøn Mobilitet" arrangerede i september en række arrangementer, som løb af stabelen under overskriften "Copenhagen Mobility Days", hvor der blev sat fokus på grøn mobilitet – herunder cykling, alternative drivmidler, kollektiv transport, mobilitetsplanlægning og grøn citylogistik.

I december stod EU-kommissionen, Region Hovedstaden, Dansk Industri, Rambøll og Københavns Kommune i fællesskab bag 2-dages arrangementet "Sharing Copenhagen – Green Capital days", hvor ca. 800 deltagere fra ind- og udland blandt andet debatterede klima, byliv og byudvikling.

SHARING COPENHAGEN LEVER VIDERE

Partnerskabet bag Sharing Copenhagen og afviklingen af de mange fælles aktiviteter i 2014 har vist, at omverdensinddragelse, innovation og samskabelse kan være med til at løse komplekse opgaver, som kommunen vanskeligt kan løse alene. Dernæst er der gennem Sharing Copenhagen blevet opbygget stærke partnerskaber på tværs af sektorer, der kan bidrage til at løfte prioriterede områder – eksempelvis arbejdet med at implementere Klimaplanen. Derfor fortsætter Sharing Copenhagen som platform for partnerskaber og innovation, og målet er fremover at fastholde og videreudvikle partnerskaberne og de fælles aktiviteter, som blandt andet kan hjælpe byen med videndeling, teknologiudvikling og investering.



METROPOL FOR GRØN VÆKST

VIDENSBASERET GRØN ØKONOMI

Københavns Kommune har ambitiøse målsætninger for byens udvikling. København skal være CO₂-neutral i 2025 gennem en markant omstilling af både energiforsyning, byggeri, affaldsbehandling, transport og infrastruktur. Samtidig skal byen tilpasses til de forventede klimaforandringer i form af kraftigere og hyppigere regnskyl, stormflod og hedeølger. Visionen for arbejdet er, at de ambitiøse målsætninger skal realiseres på en måde, der sikrer og forbedrer livskvaliteten for byens borgere og skaber grundlag for innovation og vækst.

Omstillingen til en grøn økonomi i København kan ikke nås på et enkelt år eller af nogen enkelt aktør alene. København samarbejder derfor med en lang række virksomheder og vidensinstitutioner om at finde nye løsninger på konkrete udfordringer. Københavns Kommune arbejder i stigende grad på at dokumentere effekten af indsatsen og målrette nye initiativer herefter. Desuden indgår København i nationale og internationale netværk mellem byer med henblik på at udveksle viden og erfaringer, få ny inspiration og markedsføre byens innovative og grønne løsninger.

KØBENHAVN AFKOBLER CO₂-EMISSIONER OG VÆKST I BNP

Som led i arbejdet med den grønne økonomi har København i et samarbejde med London School of Economics and Political Science (LSE) analyseret den grønne økonomiske omstilling i København over en lang tidshorizont. Analysen er baseret på den observation, at mange "almindelige" beslutninger i byen vedr. transport, energi, infrastruktur, byggeri mv. har miljømæssige effekter (f.eks. energi- og ressourceforbrug, udledninger til jord, luft og vand), samtidig med, at mange miljømæssige forbedringer har økonomiske konsekvenser (f.eks. investeringer, beskæftigelse, eksport). Den grønne økonomiske omstilling går ud på at få disse gensidige relationer til at virke i en positiv spiral over tid.

Analysen viser blandt andet, at CO₂ udledningerne per indbygger i København fra 1994 til 2010 er faldet med ca. 40 %, fra 7,3 tCO₂e til 4,3 tCO₂e samtidig med, at værditilvæksten per indbygger er vokset med ca. 25 % i den samme periode. Derved har København i hele perioden afkoblet CO₂-emissionerne i byen fra den økonomiske vækst. I opgørelsen af CO₂-udledningerne indgår alene transport, varme og el. De CO₂-udledninger, som københavnernes forbrug giver anledning til udenfor København, indgår ikke i opgørelsen.

BYERNES ROLLE I FORANDRING

Analysen af LSE viser desuden, at København på en række andre områder klarer sig ganske godt i forhold til en række grønne såkaldte "vækst drivere" og, at der på andre områder er udfordringer, hvor en integreret indsats over de kommende år er nødvendig for at fastholde Københavns position:

DEN GRØNNE ØKONOMISKE OMSTILLING I KØBENHAVN FORTSÆTTER

London School of Economics (LSE) har identificeret København som en "Green Economy Leader" baseret på tre karakteristika:

1. **Konkurrenceevne på kort og mellemlang sigt**
2. **Højt og voksende niveau for miljømæssig performance**
3. **Bæredygtig vækst i output og velfærd**



LSE konkluderer, at integrerede politikker og programmer indenfor tre strategiske hovedområder er nødvendige for at opretholde Københavns position:

1. **CO₂-neutral i 2025**
2. **Opretholdelse af tæt og tilgængelig by**
3. **Effektiv understøttelse af vækst og innovation**

Tidligere undersøgelser gennemført af LSE fra over 100 byer i hele verden har bekræftet, at:

- Beslutningstagere på byniveau har markant indflydelse på omstillingen til en grøn økonomi,
- Stadig flere byer ser muligheder for at realisere økonomiske gevinster gennem tværgående byplanlægning på klima- og miljøområdet,
- Byer er i stand til at generere "first mover"-fordele ved en grøn omstilling,
- Byer spiller en særlig rolle i den fysiske planlægning, som kan medvirke til at skabe positive effekter for både økonomisk udvikling og miljøkvalitet,
- Omstillingen kræver bl.a. en kombination af lederskab på byniveau, stærke nationale rammer, partnerskaber og finansiering.

VERDENS BEDSTE CYKELBY

ENDNU FLERE CYKLER TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE

Cykelandelen af ture til arbejde og uddannelse i København er efter en stabil årrække nu støt stigende. Fra 2012 til 2013 steg andelen fra 36 % til 41 %, og i 2014 er andelen yderligere steget til 45 %.

Flere tal tyder på, at der bliver cyklet mere og længere i København end før. Det formodes, at de historisk mange investeringer i Københavns cykelinfrastruktur har fået flere op på cyklen. Også mere midlertidige forhold såsom to milde vintre og omfattende anlægsarbejder rundt om i byen vurderes at have påvirket cykelandelen positivt.

Flere københavnere end nogensinde er tilfredse med cykelstiernes bredde og tilstand, og nettet af attraktive cykelforbindelser bliver stadig større og tættere. I 2014 blev blandt andet Cykelslangen, som forbinder Vesterbro og Islands Brygge, indviet og Vestergade blev efter hollandsk forbillede etableret som cykelgade. Derudover har det udbyggede net af Supercykelstier i Region Hovedstaden givet endnu bedre vilkår til pendlere, hvilket får endnu flere til at vælge cyklen mellem hjem og arbejde også på længere distancer.

STØRRE TRYGHED OG FÆRRE TILSKADEKOMNE

Det forbedrede net af cykelforbindelser gør, at flere oplever, at det er hurtigt, trygt og bekvemt at komme rundt på cykel i byen. 74 % af københavnere følte sig trygge på cykel i 2014 mod 51 % i 2008. Generel tryghed i trafikken er en afgørende forudsætning for, at folk, der ikke er vant til at cykle, tager cyklen til sig i det daglige.

Tillige er antallet af alvorligt tilskadekomne på cykel faldet over en årrække på trods af det stigende antal cyklende.



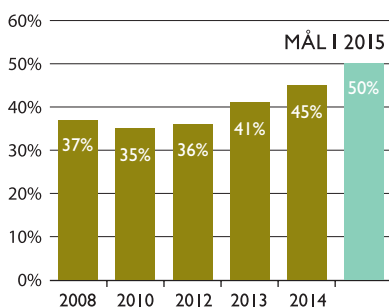
Dette kan formentligt tilskrives cykelstiernes forbedrede tilstand og bredde, ombygninger af kryds samt kampanjer rettet mod adfærd og opmærksomhed i trafikken.

FREMKOMMELIGHED FOR ALLE

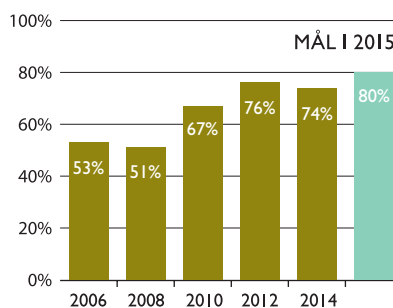
I takt med at København vokser og indbyggertallet stiger med 1.000 om måneden, stiger presset på byens transport-system. Selvom cykeltrafikken allerede aflaster kapaciteten markant, idet cykler fylder mindre i trafikken end personbiler, er der fortsat behov for at øge cykelkapaciteten på de mest befærdede steder i byen for at undgå forsinkelser og utryghed til følge.

Det vil med andre ord kræve en fortsat forbedring af forholdene for dem, der cykler, hvis cykelnettet fremover skal op-suge meget af den fremtidige stigning i trafikken, til gavn for den samlede fremkommelighed i byen. Det skal fortsat være nemt og hurtigt at komme fra A til B, hvis flere skal vælge cyklen. Ligeledes skal cykelparkeringsforholdene ved stationer, butikker og generelt i byen forbedres og prioriteres.

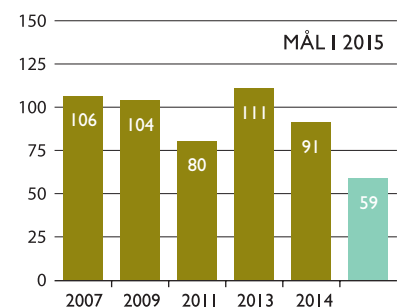
ANDELEN DER CYKLER TIL ARBEJDE
OG UDDANNELSE I KØBENHAVN



ANDELEN AF CYKLISTER, DER
FØLER SIG TRYGGE I TRAFIKKEN



ANTAL ALVORLIGT TILSKADEKOMNE
CYKLISTER I TRAFIKKEN INKL. DRÆBTE



CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

KØBENHAVN OPNÅR STOR FREMGANG

København nåede målet om at reducere CO₂-udledningen med 20 % ift. 2005 allerede i 2011. I 2014 har København taget endnu et stort skridt hen imod CO₂-neutralitet i 2025. Således er CO₂-udledningen ift. 2013 reduceret med hele 13 %. Hvor vindens energiindhold i 2013 var lidt under gennemsnittet, var 2014 et gennemsnitsår. Derfor er andelen af kul som brændsel til elproduktion faldet, og andelen af vind steget.

Den samlede reduktion i perioden fra 2005 til 2014 er dog opgjort til 31 %. Dette er realiseret selvom kommunen i perioden 2005-14 har haft en befolkningstilvækst på 14 %. Med energiaftalen fra 2012 og KBH 2025 Klimaplanen er der skabt gode rammer for, at den opnåede CO₂-reduktion både kan fastholdes og yderligere udbygges i de kommende år.

Den CO₂-udledning, som undgås, fordi der produceres elektricitet på vedvarende energikilder i kommunen, er godskrevet, dvs. fratrukket, CO₂-udledningen fra elforbruget i København. Godskrivningen betyder, at CO₂-udledningen fra elforbruget i 2014 reduceres fra 0,807 mio. tons til 0,663 mio. tons. Uden godskrivningen er den samlede CO₂-udledning i 2014 faldet godt 30 % ift. basisåret 2005.

GRØNNERE EL- OG FJERNVARMEPRODUKTION

I Danmark som helhed udledte én kilowatt-time el i gennemsnit godt 19 % mindre CO₂ i 2014 end i 2013 og godt 36 % mindre end i 2005. Faldet fra 2013 til 2014 kan primært tilskrives en øget vindproduktion samt, at danske elværker har produceret og importeret mindre kulbaseret el end året før. Den samlede reduktion i perioden 2005-2014 kan væsentligst – ud over øget vindproduktion - henføres til øget brug af biomasse i kraftvarmeproduktionen.



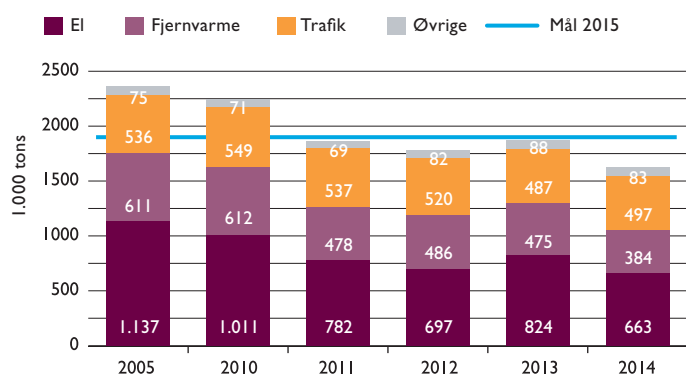
MÅL FOR CO₂

- Københavns CO₂-udledning skal i 2015 være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005
- København skal være CO₂-neutral i 2025

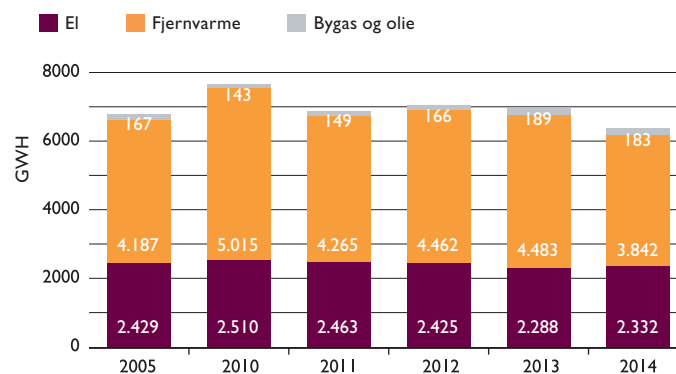
I København er der sket en stigning i elforbruget på 2 % ift. 2013 – stigningen kan primært henføres til industrien og bygge & anlæg. Der er også mindre stigninger på knap 1 % i kommunale og andre offentlige institutioner og private husholdninger. Dette er sket samtidig med, at kommunens indbyggertal i samme periode er vokset med knap 2 %. For handels- og servicevirksomheder har der været et lille fald på 0,5 %.

Fjernvarmeforbruget er i 2014 faldet ca. 14 % ift. 2013; primært fordi 2014 var mildere end 2013. At CO₂-udledningen er faldet hele 19 % skyldes øget brug af biomasse i kraftvarmeproduktionen. I forhold til 2013 udledte én kilowatt-time fjernvarme i 2014 således knap 6 % mindre CO₂ – og i forhold til 2005 er faldet hele 32 %.

CO₂-UDLEDNINGEN FORDELT PÅ AKTIVITETER MED GODSKRIVNING FOR VE-ELPRODUKTION



ENERGIFORBRUG FORDELT PÅ SEKTORER EKSKLUSIV TRANSPORT



MED KURS MOD EN GRØN ØKONOMI

Københavns Kommune har ambitiøse målsætninger for byens udvikling i retning af at blive en grøn metropol. København skal være CO₂-neutral i 2025. Det skal ske gennem en gennemgribende omstilling af blandt andet byggeri, energiforsyning og transport.

KØBENHAVN VAR EUROPAS GRØNNE HOVEDSTAD I 2014

Borgerrepræsentationen vedtog i august 2012 klimaplanen, der sikrer, at København er på en grøn kurs. Et afgørende element i planen er de mange partnerskaber, som Københavns Kommune løbende indgår med virksomheder, universiteter og organisationer, der alle ønsker at være med til at sætte fokus på miljø, klimaudfordringer, bæredygtige løsninger og livskvalitet sammen med byens borgere. København havde i 2014 den ære at vinde EU-Kommissionens miljøpris "Green Capital Award" og blev i den forbindelse kåret som Europas Grønne Hovedstad under overskriften 'Sharing Copenhagen'. Se særskilt afsnit herom på side seks.

INNOVATION SKABER RESULTATER I BYGGERIET

Københavns Kommune har fokus på energieffektivisering og energibesparelser i den eksisterende bygningsmasse, men det nuværende tempo i bygningsmodernisering skal øges, hvis ambitionerne skal indfries i sidste ende. Det er nødvendigt at have bedre data om bygningsmassen og energiforbruget for at kunne fokusere indsatsen. Derefter vil der være fokus på energirigtig drift og de rigtige investeringer i energitiltag, og der er planer om også at anvende såkaldte Smart City-værktøjer til formålet.

Både store og små aktører må deltage i den nødvendige gennemgribende og helhedsorienterede renovering af de eksisterende bygninger, og der skal tænkes energieffektive og energibesparende tiltag ind i nybyggeri. Det sker allerede nu, og der var mange gode tendenser i 2014. F.eks. har ATP, en af Danmarks største pensionskasser, fået opført en ny kontorbygning, der er blevet en af de mest energieffektive kontorbygninger i hele landet takket være innovativ ingeniørkunst. Nordhavnen er også et godt eksempel. Nordhavnen skal udbygges til en bæredygtig ny bydel, hvilket i 2013 betød, at byggeriet opnåede et gyldent præcertifikat under det internationale DGNB-certifikatsystem. Energiforbruget har også stor betydning i forbindelse med Københavns Kommunes egne bygninger. Borgerrepræsentationen har nu afsat et budget til modernisering af 32 ud af 72 folkeskoler og nye børneinstitutioner bygges til lavt energiforbrug.



KØBENHAVN INVESTERER I GRØN ENERGIFORSYNING

København nåede målet om at reducere CO₂-udledningen med 20 % ift. 2005 allerede i 2011. For at den grønne kurs kan fortsætte, og København skal blive CO₂-neutral i 2025, skal der være opført 360 MW vindmøller – eller ca. 100 vindmøller - i 2025. Københavns Kommune har investeret i tre vindmøller, der er opført på Prøvestenen ved indsejlingen til Københavns Havn. De blev taget i brug den 22. januar 2014 som en del af åbningen af København som Europæisk Miljøhovedstad i 2014. Der er desuden opført 32 MW på land uden for København. De høje CO₂-ambitioner skal blandt andet indfries via en kombination af vindmølleinvesteringer i både landvind og havvind og omstilling til CO₂-neutral fjernvarme i København. Hovedstadens forsyningselskab, HOFOR, overtog ved årsskiftet 2013/2014 Amagerværket. Dette er et vigtigt skridt imod en grøn energiforsyning, da det sætter fart i værket omstilling til biomasse. Desuden er der igangsat en stribe initiativer om københavnernes affald, hvor man blandt andet sorterer plastik fra det øvrige affald for at genbruge det i nye produkter.

GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD

Forskning har vist, at den fysiske sundhedstilstand stiger og stressniveauet falder, når afstanden til grønne områder er kort. Grønne områder kan også udgøre en værdi for de handlende i nærheden og påvirke ejendomspriserne. I 2014 har Københavns Kommune vurderet værdien af grønne områder i byen ved at nærstudere Sønder Boulevards betydning for ejendomsværdien, handelslivet, parkaktiviteten og sundheden. Blandt andet viste undersøgelsen, at Sønder Boulevard skaber 12 mio. kr. om året i skatteindtægter som følge af merværdien for ejendomme i nærheden, mens værdien af parkaktiviteter for de besøgende i området er anslået til 125 mio. kr. om året.

I 2014 har kommunen valgt at ændre målingsfrekvensen, så der kun foretages målinger af besøg i rekreative områder hvert andet år med næste måling i 2015. Målet om adgang til byens grønne og blå områder blev nået i 2011, mens besøgsaktiviteten på trods af en stigning ikke forventes at fordobles inden 2015.

KØBENHAVNERNE HOLDER AF NATUR OG ACCEPTERER STØJ

For at kunne planlægge og udvikle byen efter københavnernes behov har Københavns Kommune i 2014 igangsat en række undersøgelser af københavnernes holdninger til bl.a. byliv, byrum og grønne områder. Undersøgelserne viser, at et flertal af københavnere værdsætter de grønne områder og gerne vil have flere. Københavnerne vægter den vilde natur højt i forhold til andre forhold som kulturpræg og opsyn i både parker og naturområder, og de opfatter ikke nødvendigvis støj i byrummet som en hindring for at finde ro og fordybelse, så længe støjilden accepteres og kan forudsiges.



MÅL FOR DET GRØNNE OG DET BLÅ

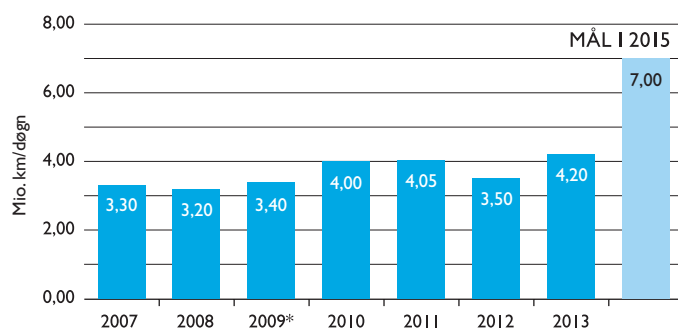
- 90% af københavnere skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15 minutter.
- Københavnerne besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag (2007) (i gennemsnit 1 time hver anden dag i 2007).

BYEN HAR FÅET EN DANSK NATURPARK

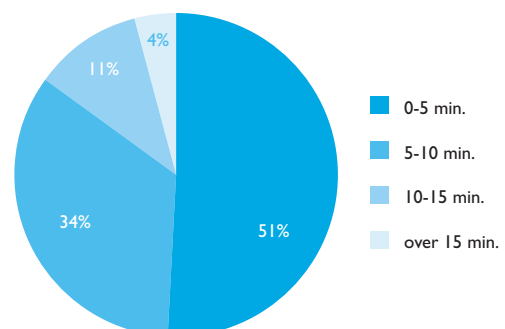
Naturpark Amager har i 2014 opnået Friluftsrådets kvalitetsmærke "Danske Naturparker", som gives til større sammenhængende områder med enestående natur, landskabelig skønhed og kulturhistorisk værdi. Naturpark Amager udgør et 3.500 hektar stort areal bestående af Amager og Kalvebod Fælled, Kongelunden og Sydamagers kystlandskab beliggende mindre end en halv times gang fra Københavns Rådhusplads.

KØBENHAVNERNES BESØG I REKREATIVE OMRÅDER

* DATA ER ESTIMERET FOR 2009, HVOR DER IKKE ER FORETAGET MÅLINGER (DER ER IKKE FORETAGET MÅLINGER I 2014)



KØBENHAVNERNES GANGAFSTAND TIL REKREATIVE OMRÅDER



KLIMATILPASNING – TILPASNING TIL FREMTIDENS VEJR.

Københavns Kommune vedtog i 2011 Københavns Klimatilpasningsplan. Planen bygger på FN's klimapanelers (IPCC) prognoser, der forudsiger, at der i løbet af de næste 100 år kan forventes en stigning i den årlige regnmængde (nedbør) på 30 % og op mod 1 meter højere vandstand i havet som følge af klimaforandringer. I fremtiden forventes antallet af perioder, hvor der vil falde meget regn på kort tid - de såkaldte skybrud – at stige. Det vil få store konsekvenser for byen og hverdagslivet. Klimatilpasningsplanen beskriver, hvordan byen sikres mod fremtidens ændrede klima bl.a. den stigende mængde hverdagsregn, skybrud og stigende havvandsstand.

HVERDAGSREGN

I København løber en stor del af den regn, der falder, i kloaksystemet. Den begrænsede kapacitet i kloaksystemet og på renseanlæggene betyder, at når det regner meget, vil en del af det blandende spildevand og regnvand løbe over til vandløb, søer og havnen. Hvis de fremtidige større mængder af regnvand ikke skal resultere i udledning af større mængder blandet spildevand og regnvand til bl.a. havnen, skal regnvandet væk fra kloakken. Dette kan gøres ved at håndtere regnvandet på overfladen, så det ikke løber i kloakken. I København vil det ske ved at tilbageholde regnvandet i grønne og blå strukturer, hvor vandet kan ledes hen og f.eks. anvendes til vanding eller indgå som rekreativt element, inden det nedsiver eller fordampes. På den måde kan regnvandet indgå i det naturlige vandkredsløb, og man undgår at overbelaste kloaksystemet og renseanlæggene med regnvand.

SKYBRUD

Skybrudsplanen for København, der blev vedtaget i 2012, beskriver målene for sikring af byen mod skybrud, således at byen sikres til at kunne håndtere en regn af en intensitet, der statistisk set kun forekommer en gang pr. hundrede år, på en måde, så der ikke sker skader på byen.

Kommunen har i 2013 og 2014 udarbejdet konkrete planer til håndtering af skybrud, hvori det beskrives, hvordan skybrudsløsningerne kan kombineres med bl.a. udvikling af byens grønne og rekreative områder. Håndtering af hverdagsregn og skybrud skal samtænkes for at give en samlet løsning for regnvand. Den samlede skybrudsplan forventes politisk færdigbehandlet i 2015.



MÅL FOR TILPASNING TIL DEN STIGENDE OG MERE INTENSE NEDBØR:

- I København skal 30% af hverdagsregnen afkobles fra kloakken frem mod år 2110 ved at anvende grønne (beplantning) og blå (vand) løsninger på overfladen.
- I København skal skybrudsløsninger medvirke til at der ikke sker skader i byen ved et 100 års skybrud, og at der ikke står mere end 10 cm vand på terræn.

HAVVAND

Hvis der til den vandstand, der var under stormen Bodil i 2013, lægges en meter, vil det i København medføre betydelige skader. Der er derfor iværksat yderligere arbejde mhp. fremtidig stormflodssikring af København.

GRØN KLIMATILPASNING FOREBYGGER FØLGERNE AF ET VARMERE VEJR

Klimatilpasningen kan koordineres med udviklingen af et grønnere København, således at der i løsningerne indgår grønne områder, der kan tilbageholde vand og modvirke opvarmning af byen under hedeølger. Behovet for grønne og blå strukturer, der kan afhjælpe hedeølger er kortlagt. Samtidig er der set på hvilket potentiale disse områder rummer for udvikling af biologisk mangfoldighed, rekreative funktioner mm.

"Grøn Klimatilpasning" udvikles, så det kan bruges til at kvalificere de grønne regnvandsløsninger og sikre, at den grønne og blå struktur prioriteres i den overordnede planlægning. Grøn Klimatilpasning udmøntes i en overordnet visionsplan, der beskriver byens grønne struktur i sin helhed, når byen er klimatilpasset.

REN OG SUND STORBY

MOBILITET SKAL VÆRE GRØN, NEM OG SUND

København er udfordret på mobiliteten, fordi der både bliver flere indbyggere og flere arbejdspladser. Det er positivt for byens udvikling, men øger presset på transportsystemerne. Kun gennem store samlede indsats kan der skabes en effektiv mobilitet, der også er grøn og bidrager til byens liv.

Københavns Kommune fremmer den grønne mobilitet ved fortsat at udbygge cykelstinet, udbygge metroen og nettet af A-busser, og anlægge en tunnel til Nordhavn. I 2014 blev et af de planlagte resultater virkeliggjort, idet Cykelslangen blev åbnet for cyklister, der vil skyde en genvej ved at krydse havnen mellem Vesterbro og Amager. Over 14.000 cyklister skyder hverdag genvej over den nye cykelforbindelse.

VEJNETSPLAN SÆTTER RETNING FOR VEJTRAFIKKEN

I 2014 har Københavns Kommune udarbejdet en ny plan for byens gader og veje for at fastsætte, hvilken funktion hver enkelt vej skal have i fremtiden. Der er sat mål for, hvordan cykler, fodgængere, busser og biler skal prioriteres på de forskellige strækninger. Grundidéen er at koncentrere biltrafikken på de overordnede veje og i højere grad end tidligere styrke de bymæssige kvaliteter i strøggaderne, som skal være de handelsmæssige samlingspunkter i bydelene – I strøggaderne skal biltrafikken foregå på de bløde trafikanters præmisser.

KOMMUNEN KØRER PÅ EL OG BRINT

Hvis Københavns klimaplan skal holde, kræver det, at en større del af trafikken omstilles til alternative drivmidler. For at gå forrest og vise, at der findes gode alternativer til fossile drivmidler, har kommunen investeret i el- og brintbiler til sine



VISIONER FOR GRØN MOBILITET

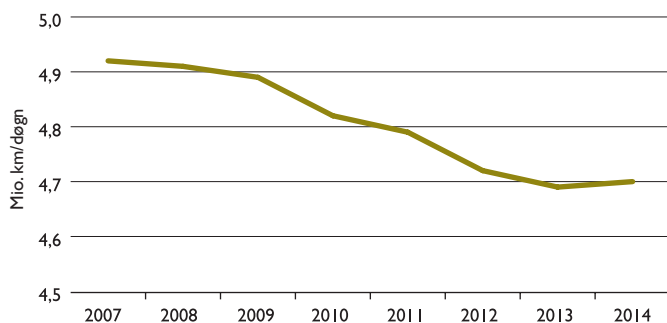
- Mobiliteten i København skal være mere effektiv og grøn for at stimulere væksten, bidrage til en CO₂-neutral by og det gode københavnerliv.
- Antallet af personture i byen med kørende trafik skal være fordelt med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

medarbejdere og i slutningen af 2014 talte flåden 177 el- og brintbiler, hvilket udgør 53 % af den samlede flåde. Planen er, at 85 % af alle kommunens lette køretøjer ved udgangen af 2015 kører på alternative drivmidler.

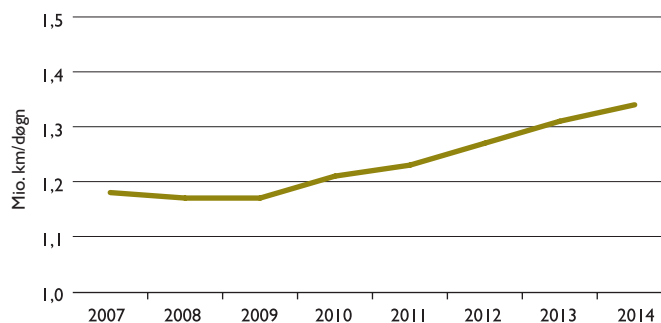
UDVIKLINGEN

Siden 2007 har antallet af kørte kilometer i bil været faldende, mens antallet af cyklede kilometer og ture med kollektiv transport har været stigende. Det tyder således på, at udviklingen går i den ønskede retning, og at trafikanterne har bevæget sig fra bilerne til cyklerne, busserne og togene. Der har også været en stigning i, hvor mange der går.

ANTAL KØRTE KM I BIL



ANTAL KØRTE KM PÅ CYKEL





STØJ KOSTER SUNDHED OG PENGE

Ifølge Verdenssundhedsorganisationen WHO kan trafikstøj medføre gener som kommunikationsbesvær, hovedpine, søvnbesvær, stress, forøget blodtryk, øget risiko for hjertesygdomme og hormonelle påvirkninger. Støj kan også påvirke ydeevnen og børns indlæring og motivation. Især støj om natten vurderes som skadelig, da støj om natten kan gøre det vanskeligere at falde i søvn, give dårligere søvnkvalitet, forstyrre søvnen og medføre for tidlig vækning. Støj har således både skadelige virkninger på menneskers helbred og livskvalitet og på økonomien i et større perspektiv.

Den loypligtige 5-årige kortlægning af vejstøj, som Københavns Kommune senest gennemførte i 2012 viste et fald i antallet af støjbelastede boliger i forhold til forrige måling. En bolig er støjbelastet hvis den er belastet med mere end 58 dB på facaden. Hvis en bolig er belastet med mere end 68 dB på facaden benævnes den stærkt støjbelastet.

STØJEN BEKÆMPES FRA FLERE SIDER

I 2014 har kommunen fortsat sit arbejde med at implementere støjhandlingsplanen fra 2013, som er opdelt i 6 fokusområder som beskrevet nedenfor:

Støjreducerende asfalt lægges ud på veje, som trænger til vedligeholdelse, og som har en trafikbelastning på mere end 2000 køretøjer i døgnet, og hvor hastigheden er højere end 40 km/t. I 2014 blev der udlagt 9 km støjreducerende asfalt, så der i alt er udlagt 73 km i kommunen siden 2004.

Støj på skoler reduceres via helhedsrenovering. Støj er således et fokusområde når der renoveres skoler i områder, hvor der er megen trafik, og området dermed er meget støjbelastet.

I kommunens støttede byfornyelsesprojekter gives tilskud til udskiftning til støjisolerende vinduer de steder, hvor boliger-

MÅL FOR STØJ

- Københavnerne skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken.
- Alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken.

ne er stærkt støjbelastede og hvor der er behov for udskiftning af vinduer. I 2014 fik 442 boliger tilskud.

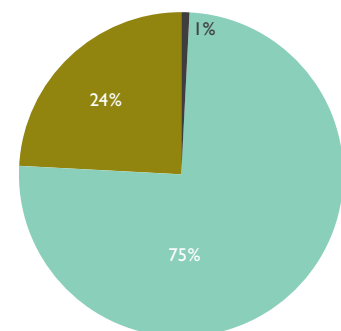
Kommunen har fastsat regler for støj ved nybyggeri, som sikrer, at der er opholdsarealer, der er under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Endvidere stiller reglerne krav til boligens indendørs støjniveau – både med åbne og lukkede vinduer.

Hastighedsnedsættelser reducerer trafikstøjen. Kommunen har ikke nedsat hastigheden på større veje i 2014, men vurderer løbende behovet og mulighederne.

Trafikstøj reduceres ved at fremme grøn mobilitet. Læs mere om kommunens initiativer i afsnittet om grøn mobilitet på modsatte side.

STØJ OM NATTEN FRA GADETRAFIKKEN VED FACADEN

- Boliger udsat for støj under WHO's anbefalede grænse (under 55 dB om natten)
- Støjbelastede boliger (55-65 dB om natten)
- Stærkt støjbelastede boliger (over 65 dB om natten)



LUFTFORURENING

Luftforureningen har skadelige virkninger på vores helbred og medfører store samfundsøkonomiske omkostninger. Kommunens kortlægning viser, at luftforureningen i København årligt koster samfundet 4 mia. kr. og 540 for tidlige dødsfald. Den påvirker særligt ældre svagelige, og personer, som i forvejen lider af hjertekarsygdomme og luftvejslidelser. Den luftforurening, som københavnernes udsættes for, stammer fra en række forskellige kilder i og uden for byen. Kortlægningen viser, at hovedparten (ca. 90 %) af de sundhedsskadelige partikler i København stammer fra kilder uden for København. Kommunen har kun direkte mulighed for at påvirke de resterende 10 % af partikelforureningen, der kommer fra lokale kilder i byen – primært vejtrafikken og brændeovne. Den sundhedsskadelig NO_2 kommer især fra lokale kilder; primært vejtrafikken.

LUFTKVALITET I KØBENHAVN

De seneste målinger af luftkvaliteten i København viser, at hovedparten af de luftforureningsstoffer, der er udpeget i EU's luftkvalitetsdirektiv, overholder grænseværdierne. Derimod fortsætter København med at overskride grænseværdien for indholdet af kvælstofdioxid (NO_2), som skulle have været overholdt fra 2010. Grænseværdien for NO_2 er fastsat til $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ og den foreløbige årsmiddelværdi ligger på $52 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

HVORDAN FORBEDRES LUFTKVALITETEN I KØBENHAVN?

Implementering af en miljøzone i København har vist sig at være et effektivt middel til at begrænse luftforureningen, og



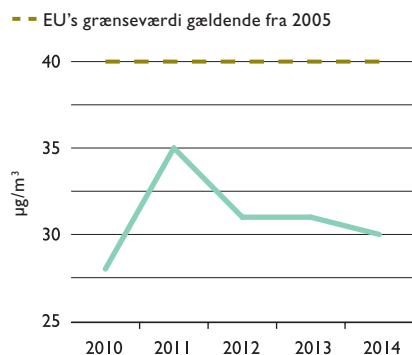
MÅL FOR LUFT I 2015

- Luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes.

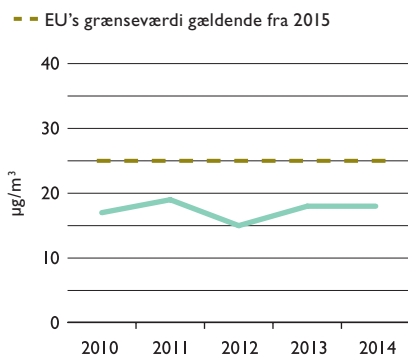
Københavns Kommune vurderer, at en udvidelse og skærpeelse af miljøkrav i miljøzonen vil nedbringe udledningen af partikler og NO_x yderligere. I 2014 udarbejdedes en luftpakke "Ren luft til danskerne" (med virkning fra 2015), der omfatter en række indsatsområder, heriblandt mindre forurening fra brændeovne og renere busser i København. Derudover er der vedtaget en luftkvalitetsplan for NO_2 i København, hvorefter en overholdelse af grænseværdien for NO_2 ikke vil ske i 2015, men kort tid efter.

Borgerrepræsentationen vedtog i september 2013 en Ren Luft-plan for København, der består af konkrete indsatsområder. Det drejer sig bl.a. om ren luft-zone, renere arbejdsmaskiner, skibstrafik, brændeovne og kollektiv trafik.

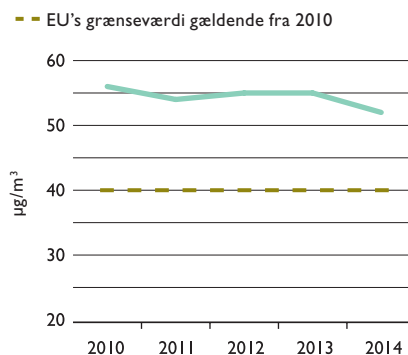
LUFTENS INDHOLD AF PARTIKLER (PM10) ÅRSMIDDELVÆRDI
H.C.ANDERSENS BOULEVARD
VED OMGIVENDE TEMPERATUR OG TRYK



LUFTENS INDHOLD AF FINE PARTIKLER (PM2.5) ÅRSMIDDELVÆRDI
H.C.ANDERSENS BOULEVARD
VED OMGIVENDE TEMPERATUR OG TRYK



LUFTENS INDHOLD AF KVÆLSTOFDIOXID (NO_2) ÅRSMIDDELVÆRDI
H.C.ANDERSENS BOULEVARD



ØKOLOGI ER FOR ALLE

I 2014 udvidede Københavns Madhus Økoløft 90%-kampagnen med fokus på byens borgere og de spisende. Kampagnen 'Alle har ret til et godt måltid mad' understreger, at økologi ikke kun er for byens elite, men for alle: skoleelever, børn i daginstitutioner, ældre på plejehjem, beboere på sociale institutioner og brugere af idrætshaller – alle skal have lige høj og god kvalitet. Økologi er en del af kvaliteten, og den bliver der råd til fordi køkkenet tænker nyt når det gælder indkøb, sæsonen, at lave mad af friske råvarer og at stoppe madspild. De københavnske institutioner tilberedte i 2014 ca. 11 mio. kg mad, hvoraf 9 mio. kg af råvarerne var økologiske. Dermed er andelen af økologi i kommunens køkkener oppe på 83 %.

ÆLDREMADEN HAR FÅET ENDNU ET LØFT

Københavns daginstitutioner har længe været foran med omlægningen, og 3 ud af 4 har allerede nået målet på 90 % økologi. Den største fremgang i 2014 blev dog skabt i de køkkener, der serverer mad for ældre på plejehjem og via udbringning. Københavns Madservice, der bringer mad ud til ældre, har på 2 år tredoblet økologiprocenten, som nu er oppe på 53.

OMLÆGNING I HOVEDER OG GRYDER

Når Københavns Madhus hjælper et køkken med at omlægge til økologi, startes en forandringsproces, der sætter spor langt ud over grydernes indhold. Vaner udfordres og fornyelsen sker ikke kun i gryderne men også i tilgangen til måltidet. Hele institutionen involveres, der sættes fokus på økonomi, indkøb, håndværk og værtsskabet ved måltiderne. Vaner og



MÅL FOR ØKOLOGI I 2015

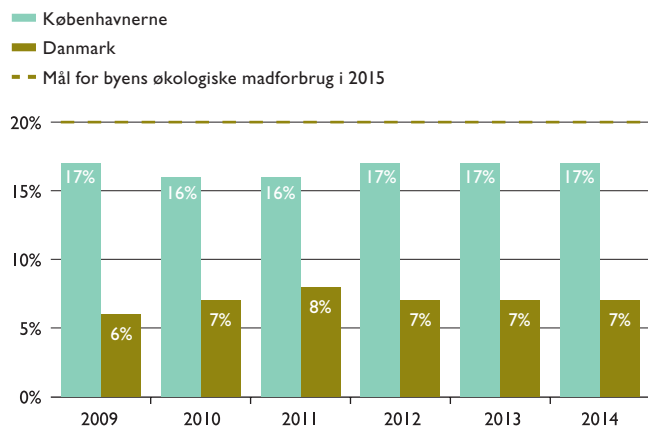
- Andelen af økologiske fødevarer i byens madforbrug skal være mindst 20%.
- Kommunen skal være gået foran med mindst 90% økologi i kommunens institutioner.

rutiner udfordres og der skal måske løftes et par kompetencer, efteruddannes og videreudvikles for at nå målsætningen om de 90% økologi.

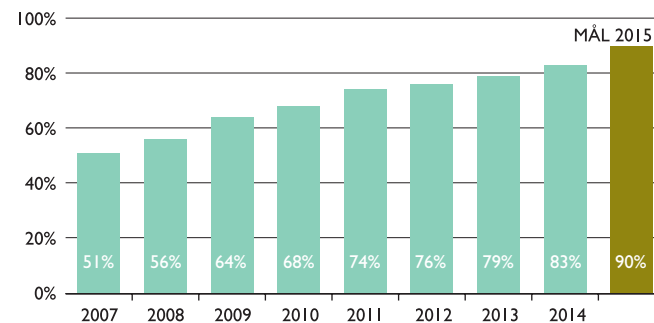
KØBENHAVNERNE HOLDER SIG PÅ 17% ØKOLOGI

Andelen af økologi i de private københavnske husholdninger ligger uændret på 17% i 2014. Det er stadig dobbelt så højt som landsgennemsnittet, som ellers er steget. Forbruget har ligget stabilt de sidste 6 år, men det forventes at stige i 2015, da flere butikskæder har valgt at sænke priserne på økologi.

KØBENHAVNERNES ØKOLOGIPROCENT



ØKOLOGIPROCENT I ALLE KOMMUNENS INSTITUTIONER OG KØKKENER



BYENS AFFALD – BYENS RESSOURCER

Affaldet skal udnyttes bedre, så flest mulige ressourcer genanvendes og mindst muligt affald forbrændes. Materialerne skal ikke smides ud og gå til spilde, men forblive i kredsløbet længst muligt. Ressource- og Affaldsplan 2018 er kommunens plan for, hvordan vi i perioden 2013 til 2018 får mest muligt ud af affaldet, så værdifulde ressourcer ikke går tabt.

FIRE TEMAER SÆTTER KURSEN MOD MINDRE AFFALD OG MERE GENANVENDELSE

Ressource- og affaldsplanens initiativer fordeler sig på følgende fire temaer, der hver især rummer et flagskib – dvs. et særligt fokuseret indsatsområde:

| Tema 1: | Tema 2: | Tema 3: | Tema 4: |
|------------------------|--|--|--|
| Mindre Affald | Bedre sortering fra borgere og erhverv | Mere effektiv og miljøvenlig affaldsindsamling | Bedre affaldsbehandling |
| Flagskib: | Flagskib: | Flagskib: | Flagskib: |
| Sydhavn Genbrugscenter | Københavnernes sorterer! | Bioaffald og tung transport på biogas | Forebyggelse og genanvendelse af plast |

Flagskibene og flere af initiativerne er allerede sat i gang i 2013 og 2014. De resterende initiativer rulles ud i de kommende år frem mod 2018.

BEDRE MULIGHEDER FOR SORTERING AF AFFALDET

Ét af de initiativer i ressource- og affaldsplanen, der allerede er implementeret, er leveringen af affaldsbeholdere til plast, metal og småt elektronik til etageboliger i det meste af byen. På den måde er det blevet langt nemmere for borgere i etageboliger at sikre, at bl.a. tomme isbøtter, konservesdåser, legetøj m.m. bliver genanvendt. Fra 2013 til 2014 blev de indsamlede mængder af plast-, metal- og småt elektronikaffald fordoblet, og de indsamlede mængder i 2014 var noget højere end oprindeligt forventet.

MINIMERING AF AFFALD OG BEDRE AFFALDSBEHANDLING

Flere af initiativerne i ressource- og affaldsplanen handler om at forebygge dannelsen af affald og at få flyttet affaldet fra forbrænding til genanvendelse. Der arbejdes bl.a. på at

RESSOURCE- OG AFFALDSPLANENS HOVEDMÅL:

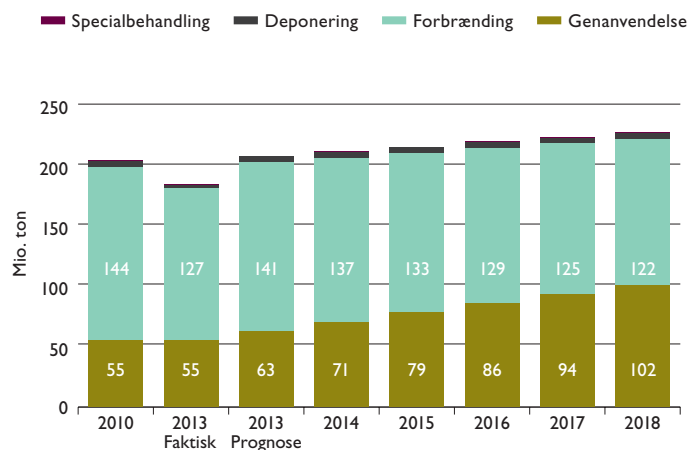
- I 2018 bliver mindst 45% af husholdningsaffaldet genanvendt.
- I 2018 er mængden af affald til forbrænding faldet med 20%.

minimere affaldsmængderne fra offentlige arrangementer, og at affaldet kildesorteres i genanvendelige affaldsfraktioner. Ligeledes gøres der en indsats for, at der indføres en bedre sortering af affaldet på de kommunale institutioner – særligt der hvor børn og unge færdes. Andre initiativer har fokus på det farlige affald - at der ikke sker en spredning af det, men at det indsamles til specialbehandling.

KOMMENDE INITIATIVER

I 2015 indføres bl.a. det såkaldte villakoncept, som gør det nemmere for borgere i villaer og rækkehuse at udsortere deres plast og metal (obligatoriske ordninger) og deres pap og bioaffald (frivillige ordninger) til genanvendelse. I 2015 sættes også gang i initiativet "Fraktionsopdelt storskrald", der går ud på at få udsortet træ, der egner sig til genanvendelse, fra storskraldet og dermed hindre, at træet brændes. Nogle af de kommende initiativer handler om at forebygge dannelsen af affald – f.eks. initiativerne om at reducere madspild og øge direkte genbrug.

AFFALDSMÆNGDER TIL FORBRÆNDING OG GENANVENDELSE – HUSHOLDNINGSAFFALD





STÆRKT PÅ VEJ MOD EUROPAS RENESTE HOVEDSTAD

Rene gader, pladser og parker er med til at skabe trivsel og tryghed for både borgere og besøgende i København. København er i en positiv udvikling med flere borgere, mere udendørsliv og store byggerier som f.eks. metroudvidelsen. Selv om de mange aktiviteter giver mere henkastet affald, har kommunen kunnet holde et stabilt renholdelsesniveau. Det afspejles i en international benchmark med andre europæiske hovedstæder.

KØBENHAVN I TÆT LØB OM TOPPEN I INTERNATIONAL BENCHMARK

I september 2014 placerer København sig tæt på andenpladsen blandt seks europæiske hovedstæder, som alle blev målt på renholdelse af bycentrum, bro- og villakvarterer samt parker. København får 4,3 point på en skala fra 1 til 5, mens Wien scorer højest med 4,4 point, og Berlin scorer lavest med 3,9 point.

I september 2010 blev de samme hovedstæder kun målt på renholdelse i bykerne. Her lå København med 4,1 på en sidsteplads. Ses udelukkende på bykerne, er København i 2014 rykket frem til en femteplads med 4,3 point. Her ligger Berlin på sidstepladsen med 3,9 point, mens Wien ligger på førstepladsen med 4,7 point.

Ser vi på renholdelsen af brokvarterer, er København rykket fra 4,0 point og en femteplads i 2013 til 4,3 point og en andenplads i 2014. For så vidt angår villakvarterer, ligger København i både 2013 og 2014 på førstepladsen; i 2013 med 4,2 point og i 2014 med 4,3 point. København får i både 2013 og 2014 en tredjeplads for renholdelse i parker; i 2013 med 4,4 point og i 2014 med 4,5 point.

København er altså tæt på toppen i forhold til renholdelse af gader, stræder og parker, og der arbejdes stadig målrettet på at nå målet om Europas reneste hovedstad i 2015.

MÅL FOR RENHOLD I 2015

- København skal være Europas reneste hovedstad og en af de reneste hovedstæder i verden
- Affald i offentlige gader vil være fjernet inden 8 timer

ØGET FOKUS PÅ AFFALD I NATTELIVET

Igennem et pilotforsøg i Gothersgade i Indre By er der blevet opsat nyudviklet byinventar målrettet nattelivets affaldsvaner. Målinger på baggrund af pilotforsøget viser en reduktion af henkastet affald på over 50 procent. Udrulles resultaterne fra forsøget, kan det bidrage til, at København kommer i mål som Europas reneste hovedstad.

REN KÆRLIGHED FORTSÆTTER

'Ren Kærlighed til København'-kampagnen er et fortsat initiativ for et renere København. Kampagnen har foruden nudging fokus på partnerskaber og frivillighed. I 2015 fortsætter øget fokus på cigaretskodder.

MAX OTTE TIMER

Målet om, at affald i offentlige gader er fjernet inden 8 timer, blev allerede nået i 2011. I Indre By og andre særligt belastede områder fjernes affald således inden for 8 timer alle ugens dage. Grovere tilfælde af henkastet affald i hele byen fjernes også inden for 8 timer, blandt andet ved hjælp af borgeres henvendelser til Giv et praj, som findes som app til smartphone og på internettet (<http://givetpraj.kk.dk>). Generelt sikres otte-timers reglen ved, at renholdelsen af byen foregår 19 timer i døgnet alle ugens dage.

UDGIVER

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
April 2015

REDAKTION

Byens Udvikling
Njalsgade 13
Postbox 259
1502 København V

Tlf. 33 66 58 00
miljoe@tmf.kk.dk

DESIGN

TMF Design

FOTO

Københavns Kommune

Formålet med denne pjece er at give et overblik over fremdriften i 2014 på de 13 mål, der understøtter visionen om, at København bliver verdens Miljømetropol i 2015.

Endvidere beskrives kommunens arbejde med andre aktuelle temaer og væsentlige mål på miljøområdet. Rapporten henvender sig til alle, der er interesserede i byens miljøtiltag, herunder borgere, virksomheder og lokalpolitikere og andre beslutningstagere i København og andre byer.

Et samlet og mere omfattende miljøregnskab findes på Københavns Kommunes hjemmeside www.kk.dk/miljoeregnskab. Her er også beskrevet baggrunde for det datamateriale, der ligger til grund for miljøregnskaberne.

Ud over miljøregnskabet udgiver Københavns Kommune hvert andet år et bylivsregnskab www.kk.dk/metropolformennesker og et cykelregnskab www.kk.dk/cyklernesby.

Spørgsmål om rapporten rettes til
Bydata, Teknik- og Miljøforvaltningen
Københavns Kommune
mail: bydata@tmf.kk.dk