



09-06-2016

Sagsnr.
2016-0226356

Dokumentnr.
2016-0226356-6

Til Teknik- og Miljøudvalget

Orientering om Københavns Miljøregnskab 2015

Baggrund

Borgerrepræsentationen godkendte den 21. februar 2008 konceptet for Københavns Miljøregnskab. Hovedelementerne i miljøregnskabet er en hjemmeside, der løbende opdateres og en pjece (bilag 1), der udkommer årligt.

Miljøregnskabets vigtigste funktion er løbende at følge op på fremdriften for kommunens 13 mål i ”Miljømetropolen – vores vision CPH 2015”, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen i november 2007. I pjecen præsenteres desuden en række indikatorer for grøn vækst og grøn mobilitet samt visionen, der efterfølger Miljømetropolen, Fællesskab København.

Status

Miljøregnskabets smiley-oversigt giver en summarisk status for de 13 mål. En grøn smiley indikerer, at målet er nået, mens en rød smiley indikerer, at målet ikke er nået. Af de 13 mål er tre mål nået, mens 10 mål ikke er nået.

De tre mål, der er nået er:

1. *Københavns CO2-udslip skal i 2015 være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005.*
Status: CO2-udslippet i 2015 er reduceret godt 38 % i forhold til 2005.
2. *90 % af københavnere skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15 minutter.*
Status: 96 % i København kan i dag gå til et større grønt eller blå område på under 15 minutter.
3. *Affald i offentlige gader vil være fjernet inden 8 timer.*
Status: Kommunen har efterlevet målet siden 2011.

De 10 mål, der ikke er nået, er:

4. *Mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i København.*
Status: Cykelandelen er steget fra 36 pct. i 2006 til 41 pct. i 2015.
5. *Antallet af alvorligt tilskadede cyklister skal mere end halveres i forhold til 2005 (118).*
Status: Antallet af alvorligt tilskadede/dræbte cyklister er faldet til 91 i 2014.
6. *Mindst 80 % af de københavnske cyklister skal føle sig trygge i trafikken.*

Byens Udvikling

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

Telefon
4172 1607

E-mail
EF0Z@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

Status: I 2014 svarede 74 % af københavnere på cykel, at de føler sig trygge i trafikken.

7. *Københavnerne besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag (i gennemsnit 1 time hver anden dag).*

Status: Målingen fra 2015 viser, at københavnere besøger de grønne og blå områder 20 minutter mere om ugen end i 2007.

8. *Københavnerne skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken.*

Status: Der er stadig ca. 35.000 boliger, der er plaget af støj.

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

Status: Der er stadig skoler og daginstitutioner, der er plaget af støj.

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

Status: Luftens indhold af kvælstofdioxid ligger fortsat langt over EU's grænseværdi.

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

Status: Andelen har ligget stabilt på 17 % siden 2009.

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

Status: Andelen af økologiske fødevarer er i starten af 2016 opgjort til 88 %.

13. *København skal være Europas reneste hovedstad og en af de reneste hovedstæder i verden.*

Status: I en benchmark af renholdelsen i seks europæiske hovedstæder ligger København på en delt tredjeplads.

Formidling af regnskabet

Københavns Miljøregnskab 2015 bliver publiceret på kommunens hjemmeside www.kk.dk/miljoeregnskab i juni 2016 sammen med en engelsk netversion af pjecen, som vil blive lagt på den engelske del af kommunens hjemmeside.

Videre proces

Miljømetropolens mål udløb i 2015, og derfor er Københavns Miljøregnskab 2015 sidste opfølgning. Forvaltningen vil fremover afrapportere i forhold til målene i Fællesskab København. Borgerrepræsentationen vedtog den 26. november 2015, at der løbende vil blive fulgt op og målt på de 17 mål i Fællesskab København, og at målingerne vil være tilgængelige på www.kk.dk. Derudover bliver Teknik- og Miljøudvalget orienteret årligt om de 17 mål i Fællesskab København.

En videreførelse eller afmelding af målene fra Miljømetropolen bliver fremlagt til behandling i udvalget efter sommerferien.

Jakob Møller Nielsen
Serviceområdechef

KØBENHAVNS MILJØREGNSKAB 2015



AFSLUTNING AF MILJØMETROPOLEN



Københavns Borgerrepræsentation vedtog i 2007, at byen i 2015 skulle være den hovedstad i verden, der har det bedste storbymiljø. Ved at blive verdens Miljømetropol skulle København med rette være kendt som den af verdens hovedstæder, der har det bedste storbymiljø.

Med udgangen af 2015 udløb visionen om Miljømetropolen og spørgsmålet er så om det er lykkedes for København at blive verdens Miljømetropol? I Københavns Miljøregnskab gør vi hvert år status for hvor langt, vi er kommet, og i år gør vi også status for, om miljømetropolens tretten mål er nået. Målene for CO₂-udledning, adgang til grønne områder og fjernelse af affald i gaderne er nået. Men ti mål må vi konstatere, at det ikke er lykkedes at opfylde. Det gælder de tre mål for cyklisme, målet for københavnernes besøg i rekreative områder, de to mål for trafikstøj, målet for luftforurening, de to økologimål og et af målene for renhold.

Ser vi derimod på, hvordan vi klarer os i forhold til andre hovedstæder, kan vi konstatere, at København i dag ligger i toppen af de mest anerkendte vurderinger af grønne storbyer. I både Siemens Green City Index og Global Green Economy Index scorer København højest af alle byer, mens magasiner som Tech Republic, BBC Travel og EcoWatch i 2015 har udnævnt København som verdens grønneste by.

At København er et eksempel til efterfølgelse for andre storbyer, mærker kommunen også gennem det stigende antal delegationer fra andre storbyer, der besøger os for at blive inspireret til en grønnere udvikling. De besøgende vil gerne høre, hvordan vi får miljø, livskvalitet og grøn vækst til at gå hånd i hånd. De er interesserede i, hvordan det på ti år er lykkedes at reducere byens CO₂-udslip med 38 % på trods af tilvæksten i indbyggere, og hvordan vi vil fortsætte arbejdet mod at blive verdens første CO₂-neutrale hovedstad i 2025.

De vil også høre, hvordan vi kan få råd til at servere mad i kommunens institutioner, der er 88 % økologisk, og hvordan vi får flere til at tage cyklen.

Med disse resultater må vi sige, at den overordnede målsætning i Miljømetropolen delvis er nået, men at vi stadig har en opgave med mange af de ambitiøse mål vi forpligtede os til for otte år siden.

Visionen, som skal afløse Miljømetropolen, hedder Fællesskab København. Visionen bygger videre på byens nuværende styrker og fortæller, hvordan vi sammen vil skabe 'En levende by', 'En by med kant' og 'En ansvarlig by'. Visionen lader således byliv, byrum og miljø gå op i en højere enhed. Flere af Miljømetropolens ambitiøse mål videreføres og suppleres med aktuelle miljømner som klimatilpasning og bedre udnyttelse af vores ressourcer.

Fællesskab København er en åben invitation til alle, der bruger byen, til at tage aktivt del i byens udvikling og liv. For det er borgernes engagement, der giver byen sammenhæng og puls. Vi skaber fremtidens grønne København sammen.

Overborgmester
Frank Jensen

Teknik- og miljøborgmester
Morten Kabell

INDHOLD



ER MÅLENE NÅET?	4
FÆLLESSKAB DIN BY	6
METROPOL FOR GRØN VÆKST	8
VERDENS BEDSTE CYKELBY	9
CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK	10
KLIMA PÅ DEN GLOBALE DAGSORDEN	11
GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD	12
REN OG SUND STORBY	14

ER MÅLENE NÅET?



Målet er nået.



Målet er ikke nået.



MÅL FOR 2015

ER MÅLET NÅET?

STATUS

VERDENS BEDSTE CYKELBY

Mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i København



Cykelandelen er faldet fra 45 % i 2014 til 41 % i 2015, men er i hele perioden steget fra 36 %. Målingerne indbefatter en vis statistisk usikkerhed og er afhængig af bl.a. vejrforhold.

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



Antallet af alvorligt tilskadede eller dræbte cyklister er faldet fra 118 i 2005 til 91 i 2014 (data for 2015 er ikke tilgængelige ved redaktionens afslutning). Målet er ikke nået, men set i lyset af, at københavnere i dag cykler markant mere end i 2005, er risikoen for alvorlige ulykker reduceret betydeligt.

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. Den stabile fremgang fra 53 % i 2008 vurderes at afspejle kommunens 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 2015 er CO₂-udledningen reduceret godt 38 % ift. 2005. Dette er sket samtidig med, at befolkningen er vokset med 16 %.

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.

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



Målingen fra 2015 viser, at københavnere besøger de grønne og blå områder 20 minutter mere om ugen end i 2007. Det ambitiøse mål om en fordobling er dermed langt fra nået.

REN OG SUND STORBY

Københavnerne skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken



På trods af støjdæmpende foranstaltninger er der stadig mange boliger i København, der er plaget af støj.

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



På trods af støjdæmpende foranstaltninger er der stadig skoler og daginstitutioner i København, der er plaget af støj.

Luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes



Grænseværdierne for partikler er overholdt igen i 2015, men luftens indhold af kvælstofdioxid ligger fortsat langt over EU's grænseværdi.

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



Omsætningen af økologi i Københavns detailhandel i 2015 er 17 %, hvilket er stort set uændret de sidste 5 år. Det er ikke lykkedes at ændre københavnernes indkøbsvaner i mere økologisk retning.

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



Andelen af økologiske fødevarer er løftet fra 51 % i 2007 til 88 % i 2015. Resultatet er opnået ved omfattende omlægninger i kommunens køkkener og uden at øge madbudgettet.

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



I 2015 var København for fjerde gang med i en international benchmark af renholdelsen i seks europæiske hovedstæder. København er ikke Europas reneste hovedstad, men har bevæget sig fra sjette- til en delt tredjeplads og er derfor er i top tre i forhold til renholdelse af gader, stræder og parker.

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.

FÆLLESSKAB DIN BY



København er en by, der høster international anerkendelse for livskvalitet og grønne løsninger. Sådant skal det også være om ti år. I 2015 udløb de to visioner Miljømetropolen og Metropolen for mennesker, som har været med til at skabe rammerne for byen. Derfor har Kommunen vedtaget Fællesskab København – en ny samlet vision for udviklingen af teknik- og miljøområdet frem mod 2025.

Kernen i Fællesskab København er et ønske om at skabe København sammen med københavnere forstået bredt som alle aktører, interessenter og brugere i byen. De ønskes i endnu højere grad end før at være en del af udviklingen af fremtidens København. Som titlen indikerer, er fokus på at udfolde byledelsen i fællesskab og i samspil med omverdenen.

Fællesskab København indeholder tre pejlemærker for København i 2025:

1. En levende by
2. En by med kant
3. En ansvarlig by

Det vil sige, at København skal være en by, som har plads til byliv og bynatur, som har plads til forskellighed og forandring, og som tager ansvar for klimaet, miljøet og forbruget af ressourcer. Pejlemærkerne og titlen skal skabe retning for byens udvikling gennem samarbejdet med omverdenen og gennem kommunens arbejde i øvrigt.

EN LEVENDE BY

Bylivet er bedst, og København er mest levende, når københavnere befinder sig og møder hinanden i byrummet. I 2025 skal københavnere have endnu flere muligheder for at bruge byen, endnu mere lyst til det og endnu mere frihed til at vælge – uanset om man foretrækker fællesskabet med andre eller fred, ro og fordybelse.

Der vil være markant flere københavnere i 2025, og bylivet skal kunne trives lige så godt med flere mennesker på samme plads. Og lige så godt i områderne uden for Indre By og brokvartererne som indenfor.

EN BY MED KANT

Oplevelsen af at leve i en vibrerende storby opstår særligt i mødet mellem kontraster: Mellem velfriserede parkanlæg og genoplivede, rå industriområder. Mellem Michelin-restauranter og gadekøkkener. Mellem moderne, eksperimenterende arkitektur og 300 år gamle bygninger.

Derfor skal vi skabe grobund for, at byens forskelligheder kan træde endnu mere frem. København må gerne få mere kant. Der skal være plads til de vilde, kreative initiativer og byggerier, der deler vandene – uden at København knækker over og bliver en opdelt by.

EN ANSVARLIG BY

I 2025 er ansvarlighed ikke noget, vi kan vælge til eller fra. Det vil være et ansvar, vi som borgere, virksomheder og kommune nødvendigvis må tage på os ud fra såvel et miljø som et ressourcaperspektiv.

København er i dag en af verdens mest miljø- og klimavenlige byer, men vi har lang vej endnu, før vi har nået vores mål. Vi skal være bæredygtige og tilpasse byen, så vi kan håndtere følgerne af klimaforandringerne. Vi skal fortsat arbejde hårdt for at sikre, at det stigende antal københavnere kan bruge byen med god samvittighed – i sikker forvisning om, at fremtidige generationer kan have den samme gavn af København, som vi har.

KØBENHAVN VIL FORTSAT STILLES TIL REGNSKAB

Til hvert af de tre pejlemærker knytter sig to til tre indsætter, der skal skabe bevægelsen frem mod 2025. Den ønskede effekt af realiseringen af pejlemærker og indsætter er defineret i 17 mål, der løbende vil blive fulgt op og målt på.

Opfølgningen på visionen skal til stadighed fungere som et centralt redskab for ledelse af udviklingen i København på teknik- og miljøområdet. Målingerne vil være tilgængelige på www.kk.dk, og hvert år vil Teknik- og Miljøudvalget blive orienteret om udviklingen som grundlag for at beslutte nye eller forstærkede tiltag.

- En bedre hverdag i byrummet
- Verdens bedste cykelby
- Mere bynatur

- Fleksibel og kreativ brug af byen
- Unikke kvarterer i sammenhæng



- Første CO₂-neutrale hovedstad
- Intet spild af ressourcer
- Klimasikker med mere værdi

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 de forventede klimaforandringer i form af kraftigere og hyppigere regnskyl og stormflod. 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 desuden i stigende grad på at dokumentere effekten af indsatsen og målrettede nye initiativer herefter.

BYERNES ROLLE I FORANDRING

I et samarbejde med London School of Economics and Political Science (LSE Cities) har Københavns Kommune analyseret den grønne økonomiske omstilling i regionen 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 (energi- og ressourceforbrug, udledninger til jord, luft og vand), samtidig med, at mange miljømæssige forbedringer har langsigtede økonomiske gevinster (investeringer, beskæftigelse, eksport). Den grønne økonomiske omstilling går ud på at få disse gensidige relationer til at virke i en positiv spiral over tid.

Tidligere undersøgelser gennemført af LSE Cities 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.

GRØNNE VARER OG TJENESTER

Grønne varer og tjenester skal forstås både som produkter, der er direkte miljøbeskyttende og produkter, som betyder reduktion i miljøbelastende forbrug af naturressourcer. Det er med andre ord alt lige fra termostater og isoleringsmaterialer til rådgivning om spildevandshåndtering og optimering af energiforbrug. Helt konkret betragtes en fryser med lavt energiforbrug eller en højeffektiv pumpe derfor som grønne varer. Ligeledes er et solcelleanlæg en grøn vare, mens installationen regnes med som en grøn tjeneste. (Kilde: Energistyrelsen)

Analysen af LSE Cities viser desuden, at København på en række andre områder klarer sig ganske godt i forhold til en række grønne "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.

MARKEDET FOR GRØNNE VARER OG TJENESTER VOKSER

I 2014 producerede danske virksomheder i hele landet grønne varer og tjenester for 174 mia. kr. Det viser statistikken "Grønne varer og tjenester i 2014", som Danmarks Statistik har udarbejdet i samarbejde med Energistyrelsen, Erhvervsstyrelsen og Miljøstyrelsen.

Formålet med statistikken er at følge den grønne erhvervsudvikling over tid og fastlægge den grønne erhvervssektors betydning for dansk økonomi. Statistikken kan dermed agere fælles referencepunkt, når der tales om grøn vækst i Danmark.

Statistikken viser, at grønne varer og tjenester produceret i Danmark i 2014 voksede med i alt 9 mia. kr. (5,5 pct.) sammenlignet med 2013.

Af den samlede omsætning på 174 mia. kr. udgjorde eksporten af grønne varer og tjenester næsten 72 mia. kr., hvilket er 6 mia. kr. mere end året før.

Statistikken viser desuden, at 59.000 danskere i 2014 var beskæftiget med at producere grønne varer og tjenester, når man omregner det til fuldtidsstillinger. Det er 900 flere end året før. Knap halvdelen af den grønne produktion i 2014 (ca. 86 mia. kr.) var relateret til vedvarende energi, mens omsætningen af produkter, der har til formål at øge effektiviteten i energiforbruget, udgjorde 24 mia. kr.

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 2015 steg andelen fra 36 % til 41 %.

Flere opgørelser indikerer, at der nu bliver cyklet mere og længere i København. 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 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 2015 blev eksempelvis Cirkelbroen, som forbinder Christiansbro og Applebys Plads, indviet. 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 i byen på cykel. 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 tager cyklen til sig i det daglige.

Tillige er antallet af alvorligt tilskadekomne på cykel faldet over en årrække, selv om der er sket en stigning i antallet af cyklister. Det kan formentlig tilskrives cykelstiernes forbedrede tilstand og bredde, ombygninger af kryds samt kampagner rettet mod adfærd og opmærksomhed i trafikken.



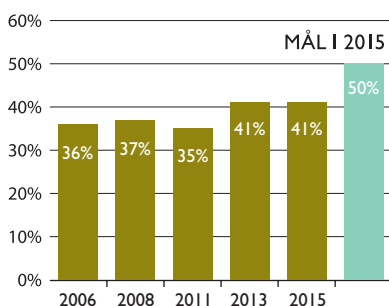
- Mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i København
- Antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister skal mere end halveres i forhold til 2005 (hvor det lå på 118)
- Mindst 80 % af de københavnske cyklister skal føle sig trygge i trafikken

FREMKOMMELIGHED FOR ALLE

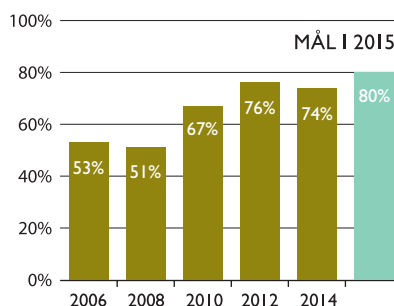
I takt med at København vokser og indbyggertallet stiger med 1.000 om måneden, stiger presset på byens transport-system. Selvom cykeltrafikken allerede aflaster kapaciteten markant, idet cykler fylder mindre i trafikken end personbiler, er der fortsat behov for at øge cykelkapaciteten på de mest befærdede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

Det vil med andre ord kræve en fortsat forbedring af forholdene for dem, der cykler, hvis cykelnettet fremover skal opsuge 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.

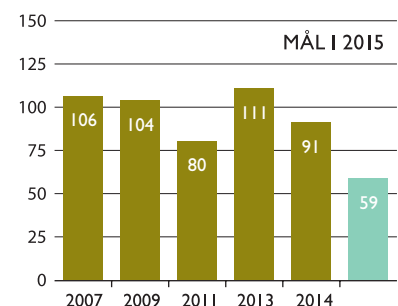
ANDELEN DER CYKLER TIL ARBEJDE
OG UDDANNELSE I KØBENHAVN



ANDELEN AF CYKLISTER, DER
FØLER SIG TRYGGE I TRAFIKKEN



ANTAL ALVORLIGT TILSKADEKOMNE
CYKLISTER I TRAFIKKEN INKL. DRÆBTE



CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

KØBENHAVN FORTSÆTTER STOR FREMGANG

København nåede målet om at reducere CO₂-udledningen med 20 % ift. 2005 allerede i 2011. I 2015 har København taget endnu et stort skridt hen imod CO₂-neutralitet i 2025. Således er CO₂-udledningen ift. 2014 reduceret med hele 11 %. Der er i 2015 produceret ca. 30 % mere vindenergi end i 2014. Det skyldes – ud over at tre af vindmøllerne på Lolland havde første fulde produktionsår i 2015 – at vindens energiindhold i 2015 var lidt bedre end 2014. Derfor er andelen af kul som brændsel til elproduktion faldet, og andelen af vind steget.

Den samlede reduktion i perioden fra 2005 til 2015 er opgjort til godt 38 %. Dette er realiseret selvom kommunen i perioden 2005-15 har haft en befolkningstilvækst på over 16 %.

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 2015 reduceres fra 573.000 tons til 471.000 tons. Uden godskrivningen er den samlede CO₂-udledning i 2015 faldet knap 39 % ift. basisåret 2005.

GRØNNERE EL- OG FJERNVARMEPRODUKTION

I Danmark som helhed udledte én kilowatt-time el i gennemsnit 29 % mindre CO₂ i 2015 end i 2014 og knap 55 % mindre end i 2005. Faldet fra 2014 til 2015 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 2005-2015 kan væsent-



MÅL FOR CO₂

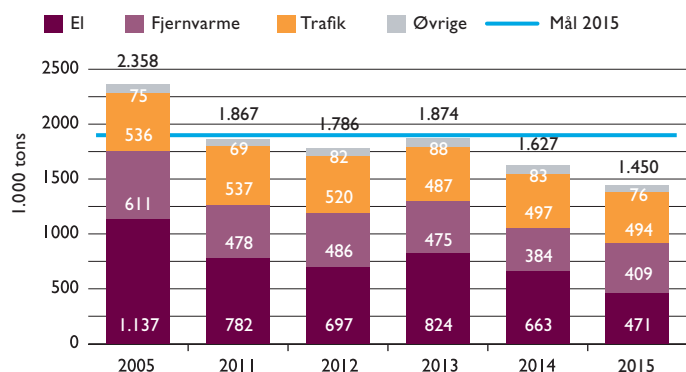
- Københavns CO₂-udledning skal i 2015 være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005
- København skal være CO₂-neutral i 2025

ligst – ud over øget vindproduktion – henføres til øget brug af biomasse i kraftvarmeproduktionen.

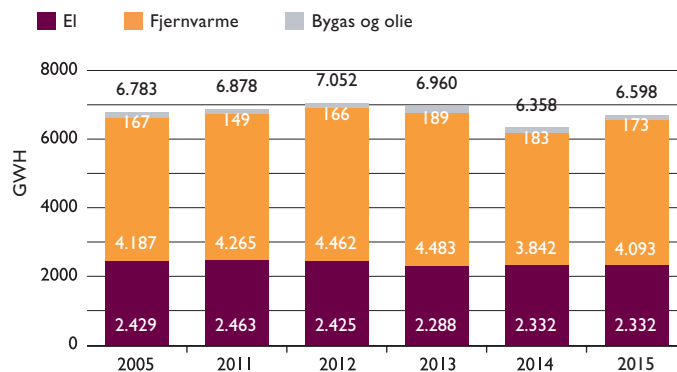
I København er der samlet sket et marginals fald i elforbruget ift. 2014 fordelt med stigninger i industrien og bygge & anlæg og fald i handel og service og kommunale og andre offentlige institutioner samt et mindre fald i de private husholdninger. Dette er sket samtidig med, at kommunens indbyggertal i samme periode er vokset med 2 %.

Fjernvarmeforbruget er i 2015 steget ca. 6,5 % ift. 2014; primært fordi 2014 var mildere end 2015. Stigningen ses kun i de private husholdninger. I forhold til 2014 udledte én kilowatt-time fjernvarme i 2015 den samme mængde CO₂ – i forhold til 2005 er faldet dog hele 32 %.

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



ENERGIFORBRUG FORDELT PÅ SEKTORER EKSKLUSIV TRANSPORT



KLIMA PÅ DEN GLOBALE DAGSORDEN

KLIMATOPMØDET COP21 I PARIS

Mens temperaturmålingerne i hele 2015 viste nye rekorder for den globale gennemsnitstemperatur, lykkedes det i FN's regi at opnå enighed om rammerne for en ny global aftale på klimaområdet. I Paris blev 195 af verdens lande enige om, at den globale temperatur ikke må stige med mere end 2 grader, og at man skal stræbe efter, at stigningen kun bliver 1,5 grader. En central del af aftalen i Paris er en køreplan for, hvordan man skal nå frem til mål for udviklingen frem til 2030, og hvordan man skal følge op.

Byerne blev anerkendt for deres betydning for at nå målene i aftalen. I 2050 vil 2/3 af verdens befolkning bo i byer, mod lidt over halvdelen i dag. Verden vil få stadig flere "mega-byer"; altså byer med over 10 millioner indbyggere. Samtidig vokser middelklassen fra 1,8 mia. i 2010 til omkring 5 mia. i 2030, hvilket vil medføre et øget ressourceforbrug. Dette fordrer en klimamæssig bæredygtig udvikling i byerne de næste årtier – især indenfor transport, energi, affald og byggeri.

København kan gå foran i denne omstilling samtidig med, at der skabes bedre rammer for københavnernes. De løsninger, der gennemføres i København, kan tilpasses og bruges i andre byer. En forudsætning for omstillingen i København er et tæt samarbejde mellem københavnernes, virksomheder, universiteter, bygningssejere, investorer, rådgivere og folk der bruger byen i dagligdagen.

Der er igangsat en række samarbejder med eksterne parter, som også understøtter implementeringen af klimaplanen.

- På energiforbrugsområdet etableres samarbejdet Energispring, der samler de største ejendomssejere og -administratorer. De skal samarbejde om fælles mål for reduktion af energiforbruget, dele viden og lave fælles projekter.
- På produktionsområdet opnåede partnerskabet Energy Lab Nordhavn 84 mio. kr. i 2015 støtte fra Energiteknologisk udviklings- og demonstrationsprogram. Projektet skal udvikle og afprøve fremtidens fleksible energisystem, hvor produktion, forbrug og transport optimeres. Bag projektet står en bred partnerkreds med DTU, ABB, Danfoss, Metro Therm, Balslev, Dimplex, By&Havn, DONG, HOFOR, Clean Charge og Københavns Kommune som partnere.



- På transportområdet er etableret et godsnetværk, der har til formål at forbedre fremkommelighed omkring varelevering og omstilling til alternative drivmidler i varetransporten. En række organisationer og universiteter står bag netværket, og Arla, Lidl Danmark, PostNord A/S, COOP Danmark A/S, Lantmännen Schülstad og Carlsberg er i foråret 2016 kommet med i netværket.

Flere partnerskaber vil blive etableret de kommende år for at understøtte implementeringen af klimaplanen, men også samarbejde, vidensdeling og innovation.

STATUS PÅ IMPLEMENTERINGEN

KBH2025 Klimaplanen er baseret på tre implementeringsperioder. Den første periode 2013 – 2016 er blevet evalueret, og selvom der er gennemført en række markante initiativer i perioden, udestår der initiativer for omkring 300.000 tons CO₂, før København kommer i mål i 2025. Dette er i fokus i den nye implementeringsplan for 2017 – 2020, som bliver forelagt Borgerrepræsentationen i 2016.

INTERNATIONALT SAMARBEJDE

København oplever en stadig stigende international interesse for den omstilling, byen er i gang med. Det har bl.a. resulteret i en samarbejdsaftale med New York City omkring klimatilpasning ligesom der forventes etableret en samarbejdsaftale med Washington om både energi og klimatilpasning. Det internationale samarbejde mellem byerne understøttes af bysamarbejderne C40 og CNCA (Carbon Neutral Cities Alliance).

GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD

BYNATUR I KØBENHAVN 2015-2025

Københavns Kommune vedtog den 10. december 2015 en ny strategi for bynaturen i København. For første gang har Københavns Kommune fået en samlet strategi, der sætter en fælles retning for bynaturen i København. Strategien har to overordnede visioner; at skabe mere bynatur i København og at øge kvaliteten af bynaturen i København.

Strategien omfatter både kommunale og ikke-kommunale arealer. Strategien skal være med til at sikre, at der f.eks. kommer mere bynatur, når vi laver nye byområder, når vores folkeskoler omdannes, når andelsboligforeningerne skal renovere deres gård og når kommunen omdanner gader og pladser. Strategien indeholder en række indsatser, der skal implementeres i løbet af de næste 10 år.

KØBENHAVNERNE SOM MEDSKABERE AF FREMTIDENS BYNATUR

Arbejdet med at skabe mere og bedre bynatur skal ikke kun gennemføres af Københavns Kommune. Det skal løftes gennem lokal forankring og i samskabelse med private grundejere, grønne interesseorganisationer og alle, der brænder for bynaturen i København. Derfor er det kommunens ambition at støtte fællesskaber, der bidrager til at skabe mere og bedre bynatur i København, hvad enten der er tale om frivillig naturpleje til græsningslaug og lokale byhaver. Københavns Kommune har i løbet af 2015 støttet en række grønne projekter og forventer at øge indsatsen omkring grønne partnerskaber yderligere i 2016.

FLERE TRÆER

Byens træer har stor værdi for København og københavnere. Træerne er med til at skabe smukke gadeforløb, give

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).

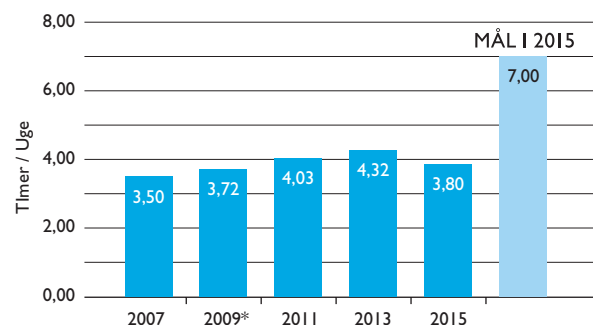
bydele, parker, pladser og gader identitet, og ikke mindst har de en afgørende betydning for byens mikroklima og er vigtige levesteder for byens fugle og insekter. Byens træer er med andre ord med til at gøre København til en god by at bo og leve i.

Københavns kommune har derfor udarbejdet en ny træpolitik for København for 2016-2025. Med træpolitikken ønsker Københavns Kommune at sikre en prioritering af både nye og eksisterende træer i København. Træpolitikken skal sikre, at flere eksisterende træer bevares, at der plantes flere træer i København, at der sikres gode vækstvilkår for både nye og eksisterende træer, og at der sikres et varieret træartsvalg i København.

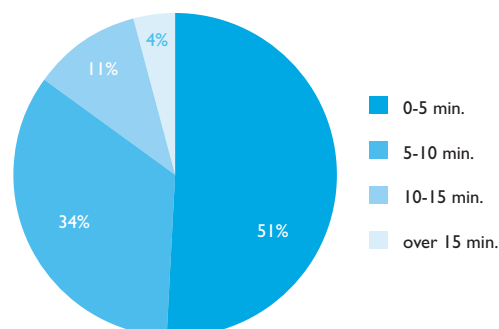
Københavns kommune har en målsætning om at plante 100.000 flere træer frem mod 2025. I løbet af 2016 vil kommunen præsentere en plan for, hvordan de 100.000 træer skal plantes. For at nå i mål med de 100.000 træer tilbyder kommunen desuden såkaldte partnerskabstræer. Som privat ansøger kan man få leveret et træ helt gratis. Partnerskabstræerne forventes uddelt fra 2016.

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 klimapanel (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 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 blandede 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 fx 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 der beskrives, hvordan skybrudsløsningerne kan kombineres med bl.a. udvikling af byens grønne og rekreative områder. Håndtering af hverdagsregn og skybrud skal samtkænskes for at give en samlet løsning for regnvand.

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 terrænn.
- Skybrudsplanen skal være implementeret i 2035.

Den samlede skybrudsplan blev vedtaget i Borgerrepræsentationen den 2. november 2015. Den samlede implementeringstid forventes at være 20 år. Der er nu igangsat i alt 33 projekter og der forventes årligt fremover igangsat 10-15 projekter.

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. Arbejdet med etablering af en stormflodssikring søges koordineret med byudviklingen og helt aktuelt med behovet for at kunne bortskaffe jord fra byens mange bygge- og anlægsprojekter, hvor de opgravede materialer kan anvendes til kystbeskyttelse eller etablering af diger og dæmninger.

GRØN KLIMATILPASNING - FOREBYGGELSER 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 hedebølger. Behovet for grønne og blå strukturer, der kan afhjælpe hedebølger 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. Visionen skal indarbejdes i de konkrete planer for håndtering af regnvand i byen og skal indeholde en række anbefalinger til indhold, funktion og kvalitet i de grønne og blå regnvandsløsninger.

REN OG SUND STORBY

MOBILITET SKAL VÆRE GRØN, NEM OG SUND

Den nye Kommuneplan 2015 sætter retningen for en grønnere mobilitet med målsætninger om mindre biltrafik og mere cykling og kollektiv transport. Det kræver en fortsat udvidelse af kapaciteten i cykelnettet, udbygning af metroen, sikring af hurtigere og mere stabil kørsel for busserne, et endnu bedre samspil mellem transportmidlerne samt en byplanlægning, der understøtter brugen af de grønne transportmidler.

KOMMUNEPLAN 2015 – TÆT OG BÆREDYGTIG BY OMKRING STATIONER

I kommuneplanen understreges det, at byen skal udvikles på måder, der understøtter brugen af gang, cykel og kollektiv trafik med fokus på at udvikle potentialer i den kollektive trafik gennem at bygge tæt og bæredygtigt omkring tog- og metrostationer. Således skal op mod 95 % af de nye boliger etableres stationsnært og erhvervsbyggeri skal lokaliseres inden for 600 meter fra en station.

DELEBILER OG BYBILER KAN UDNYTTE PLADSEN BEDRE

For at give mere fleksible muligheder arbejder København for, at der kommer flere delebiler, som gør det muligt for mange husstande at klare sig uden egen bil. Brugere af delebiler er ofte storforbrugere af kollektiv trafik og cykling – og de kører meget mindre i bil end, hvis man ejer egen bil. Der er også kommet en ny type delebil til København – vi kalder det en bybil og den fungerer lidt som en bycykel. Det betyder at køreturen starter ét sted og kan slutte et andet sted inden for byområdet. Den nuværende bybilsordning består af 400 elbiler.



VISIONER OG MÅL 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.
- Kommuneplan 2015 har som målsætning, at mindst 1/3 af den kørende trafik i, til og fra København skal være på cykel, mindst 1/3 skal ske med kollektiv trafik og højst 1/3 skal ske med bil.

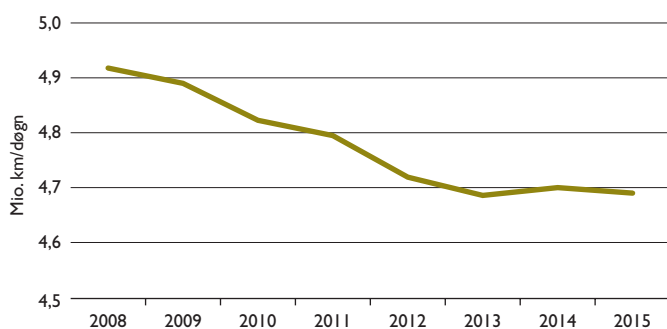
PARKERING

Adgang til parkering er afgørende for at vælge bilen som transportmiddel og derfor reguleres den offentligt tilgængelige parkering i København. Det sker i store træk gennem betalingszoner og licenser. Med den nye parkeringsredegørelse, Parkering 2015 og opfølgning indføres fra 2017 en ny miljødifferentieret betaling af beboerlicenser. Det betyder, at jo mere miljøvenlig bil beboeren har, desto billigere er parkeringslicensen.

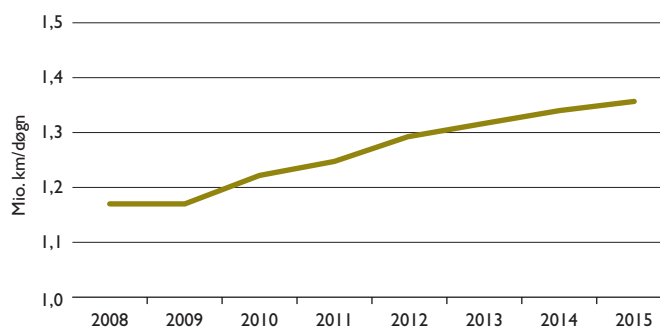
UDVIKLINGEN

Siden 2008 har antallet af kørte kilometer i bil været faldende, mens antallet af cyklede kilometer og ture med kollektiv transport har været stigende. Dette er sket samtidig med, at befolkningen er vokset. Det tyder således på, at udviklingen går i den ønskede retning, og at trafikanterne har bevæget sig fra bilerne til cyklerne, busserne og togene.

BILTRAFIKARBEJDET



CYKELTRAFIKARBEJDET





STØJ ER IKKE BARE STØJ

En undersøgelse fra 2015 viser, at københavnernes generelt ikke har noget imod byens støj. Støj hører hjemme i byen og lydtapetet, som københavnernes færdes i til dagligt, er simpelthen en del af atmosfæren for borgerne. Det er den uforudsigelige støj, den indendørs støj og trafikstøjen, som københavnernes i undersøgelsen opfatter som generende. Ifølge Verdenssundhedsorganisationen WHO kan trafikstøj medføre mange gener. Især støj om natten vurderes som skadelig, da støj om natten kan 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 lovpligtige 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 2015 har kommunen fortsat sit arbejde med at implementere støjhandlingsplanen fra 2013, som er opdelt i seks 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 2015 blev der udlagt 5 km støjreducerende asfalt, hvilket betyder at der i alt er udlagt 78 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 dermed meget støjbelastet.

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

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.

gerne er stærkt støjbelastede, og hvor der er behov for udskiftning af vinduer. I 2015 fik 259 boliger tilskud, og dermed er det samlede antal oppe på 1.610.

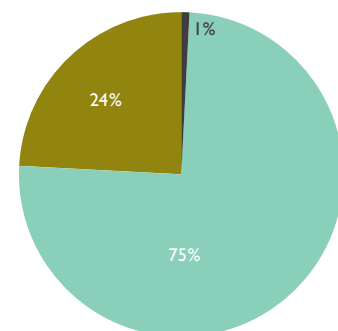
Kommunen har fastsat regler for støj ved nybyggeri, som sikrer, at der er opholdsarealer, der er under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi. Endvidere stiller reglerne krav til boligens indendørs støjniveau – både med åbne og lukkede vinduer.

Hastighedsnedsættelser reducerer trafikstøjen. Kommunen har ikke nedsat hastigheden på større veje i 2015, 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 samfundøkonomiske 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 for 2015 ligger på $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

HVORDAN FORBEDRES LUFTKVALITETEN I KØBENHAVN?

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



MÅL FOR LUFT I 2015

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

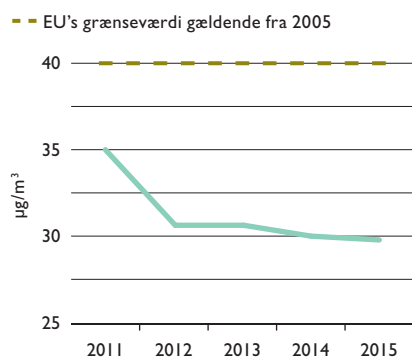
skærpelse af miljøkrav i miljøzonen vil nedbringe forureningen af partikler og NO_x yderligere.

Københavns Kommune har sammen med Miljøstyrelsen og Frederiksberg Kommune igangsat et projekt om montering af et rensesystem på 300 bybusser. Rensesystemet består af et partikelfilter og en SCR-katalysator, der skal rense bussernes udstødningsrøg for både partikler og kvælstofoxider NO_x . Miljøstyrelsen vurderer, at rensesystemet vil give en effekt svarende til en reduktion på $1,8 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$.

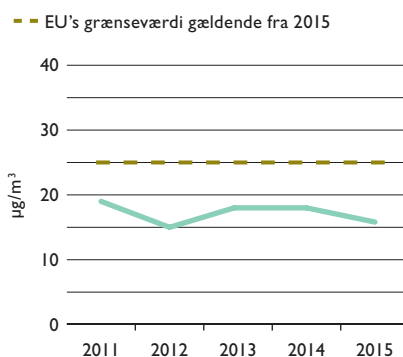
Borgerrepræsentationen vedtog i september 2013 en Ren Luft-plan for København, der består af konkrete indsatsområder. Det drejer sig bl.a. om ren luft-zone, renere arbejdsmaskiner, skibstrafik, brændeovne og kollektiv trafik.

KBH 2025 klimaplanen og plan for Grøn Mobilitets initiativer vedr. forbedrede cykelforhold, trafikplanlægning og modernisering af bilparken vil på sigt medvirke til at nedbringe luftforureningen.

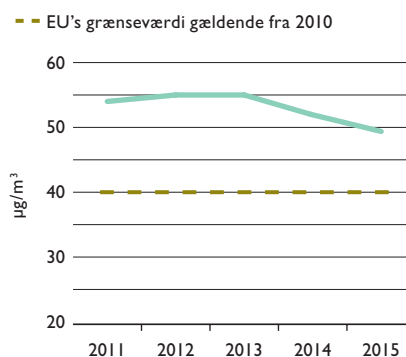
LUFTENS INDHOLD AF PARTIKLER (PM10) ÅRSMIDDELVÆRDI
H.C.ANDERSENS BOULEVARD
VED OMGIVENDE TEMPERATUR OG TRYK



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 I KONSTANT FREMGANG

De sidste 15 år har de 1.750 køkkenmedarbejdere i Københavns Kommunes institutioner arbejdet for at blive bedre til at lave velsmagende, økologiske måltider til kommunens borgere. Siden 2007 er det gået i den helt rigtige retning fra 51 % økologisk indkøb til nu, hvor målet næsten er indfriet med 88 %.

For at øge økologiandelen inden for det eksisterende madbudget har kommunen omlagt sin madproduktion ved hjælp af en række principper for økologisk omlægning. Det handler f.eks. om at bruge mindre kød og mere af årstidens grønt, mindske madspild og fremstille flere produkter fra bunden.

DE STORE KØKKENER ER KOMMET MED OP

Børne- og Ungdomsforvaltningen, der tilbereder langt den største mængde mad, er samlet set i mål med 94 % økologi. Det store skolemadskøkken EAT leverer hver dag ca. 6.000 måltider til byens skolebørn. I 2015 udmærkede EAT sig ved at være det første store centralkøkken i Danmark, der blev certificeret med det statskontrollerede økologiske spisemærke i guld, der står for 90 % økologi.

Også Socialforvaltningen, Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen og Økonomiforvaltningens køkkener er samlet set i mål.

Sundhed- og Omsorgsforvaltningen, der især står for ældre-maden, er rykket fra 51 % økologi i 2011 til 77 % i 2015. Plejehjemmenes fødevarerindkøb er 82 % økologisk, mens det store centralkøkken Københavns Madservice a la carte (KMS) med 60 % økologi trækker den samlede procent ned på trods af fremgang. Udfordringen ved at omlægge ældre-



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.

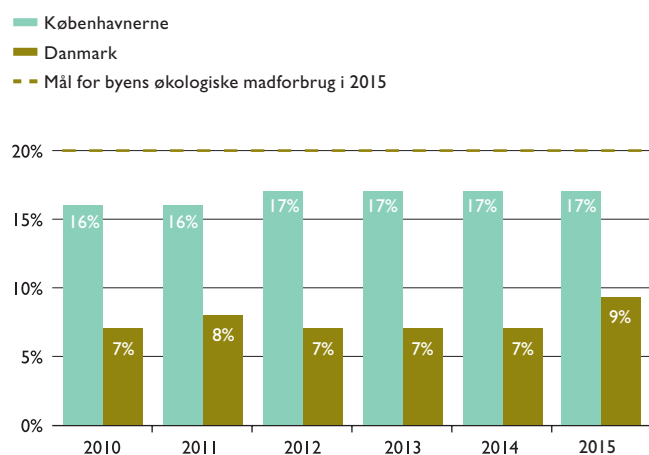
maden til økologi er, at mange ældre har behov for en særlig energitæt kost for at undgå væggtab. Derfor kan de økologiske omlægningsprincipper ikke altid udnyttes fuldt ud.

I alt er 563 institutioner over 85 % økologi, heraf er 476 helt i mål. I den anden ende er 134 institutioner under 50 % økologi, hvoraf de fleste er en blanding af fritidshjem og hjemkundskabskøkkener, som ikke har stort volumen, men naturligvis pædagogisk betydning.

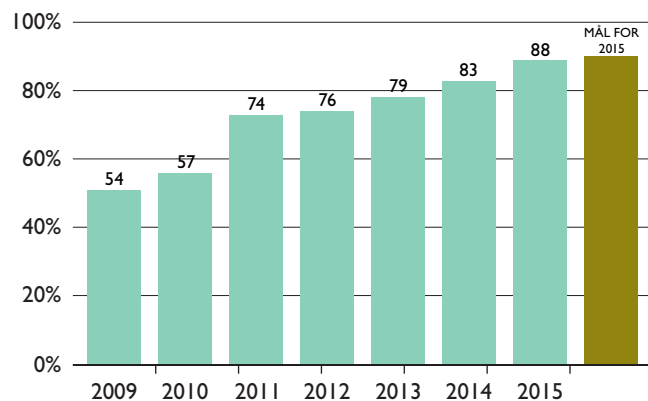
KØBENHAVNERNE HOLDER SIG PÅ 17% ØKOLOGI

Andelen af økologi i de private københavnske husholdninger ligger uændret på 17 % i 2014. Det er stadig næsten dobbelt så højt som landsgennemsnittet, som ellers er steget.

KØBENHAVNERNES ØKOLOGIPROCENT



ØKOLOGIPROCENT - HELE KØBENHAVNS KOMMUNE, UDVIKLINGEN 2009 - 2015



BYENS AFFALD – BYENS RESSOURCER

En af fremtidens store udfordringer bliver at udnytte de begrænsede ressourcer bedre. Vi skal have mere ud af mindre. Københavns Kommune ser udfordringen som en mulighed: Vi vil gøre København til en ressourceeffektiv storby, hvor vi ikke længere vil se affald som et problem, men som en ressource, der endnu ikke er fuldt udnyttet. Ressource- og Affaldsplan 2018 er kommunens plan for, hvordan byen 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 39 initiativer fordeler sig på følgende fire temaer: Mindre affald, bedre sortering fra borgere og erhverv, mere effektiv og miljøvenlig affaldsindsamling og bedre affaldsbehandling. De fleste af initiativerne er allerede sat i gang, og de resterende rulles ud i de kommende år frem mod 2018.

MINDRE AF AFFALD

Flere af initiativerne i Ressource- og Affaldsplanen handler om at forebygge dannelsen af affald og at få flyttet affaldet fra forbrænding til genbrug og genanvendelse. Der arbejdes på at minimere affaldsmængderne fra offentlige arrangementer, at reducere madspildet i detailhandelen, hos borgere og institutioner og at øge mulighederne for direkte genbrug.

BEDRE SORTERINGS MULIGHEDER

Villaer på Østerbro, Valby og Vanløse har i 2015 fået mulighed for at tilmelde sig de frivillige ordninger for pap og organisk affald. Allerede i løbet af de første måneder har 25-30 % af villaerne tilmeldt sig ordningen, og mulighederne for tilmelding fortsætter i de øvrige bydele over det næste år, sluttende med Amager Vest i efteråret 2016.

Fra 2015 har borgere på Østerbro, Nørrebro, Valby, Vanløse, Brønshøj-Husum og Bispebjerg sorteret træ fra det øvrige storskrald, da det bliver afhentet separat og kørt til genanvendelse. De øvrige bydele forventes at komme med i ordningen i 2016.

Fem affaldsvejledere besøger virksomheder og mødes med brancher for at forbedre sortering i erhvervet. Indtil juni 2015 havde vejlederne besøgt 1.100 virksomheder og flyttet 4.200 tons affald fra forbrænding til genanvendelse.

RESSOURCE- OG AFFALDSPLANENS HOVEDMÅL:

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

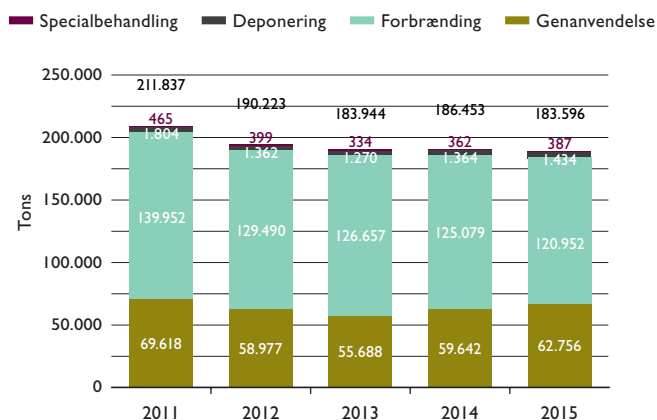
STØJFRI OG CO₂-VENLIG AFFALDSINDSAMLING

Der er i 2015 gennemført forsøg med fire skraldebiler, der kører på gas i stedet for diesel, og fremover vil kommunen stille krav om gasdrevne skraldebiler. Det forventes, at omkring 70 ud af 80 skraldebiler kører på gas i løbet af 2016.

FORSØG MED AFFALDSBEHANDLING

Kommunen har det seneste år i partnerskab med DONG Energy, Biofos og Amager Ressourcecenter gennemført forsøg med at omsætte dagrenovation i et anlæg, der efter planen skulle udnytte ressourcerne i affaldet fuldt ud ved at udskille plast, metal mm., generere biogas fra den organiske del og udnytte næringsværdien fra restproduktet på marker. Forsøget har vist, at der er muligheder for at udskille visse fraktioner, hvis de kan renses yderligere. Dog indeholder restproduktet for mange miljøfremmede stoffer til at kunne tilbageføres til landbrugsjorden, og derved kan metoden ikke understøtte kommunens mål om genanvendelse.

AFFALDSMÆNGDER TIL FORBRÆNDING OG GENANVENDELSE – HUSHOLDNINGSAFFALD





BLANDT EUROPAS RENESTE HOVEDSTÆDER

Rene gader, pladser og parker er med til at skabe trivsel og trykthed for både borgere og besøgende i København. Derfor har København haft et mål om at være Europas rene hovedstad i 2015. København er i en positiv udvikling med flere borgere, mere udendørs liv og et stigende brug af byen. Trods den øgede aktivitet med mere henkastet affald har kommunen formået at holde et stabilt renholdelsesniveau. Det fremgår af en international benchmark med andre europæiske hovedstæder.

KØBENHAVN I TOP TRE I BYOMRÅDER OG NUMMER ET I PARKER

I 2015 placerede København sig på en delt tredjeplads sammen med Stockholm blandt seks europæiske hovedstæder, hvor der bliver målt på den samlede renholdelse i byområder. København fik 4,2 point på en skala fra 1 til 5. Wien toppede med 4,6 point, og Berlin lå sidst med 3,8 point.

I 2014 lå København på en delt andenplads. Tilbagegangen skyldes især, at Prag har løftet sig markant og er gået fra en femteplads i 2014 til en andenplads i 2015. Samtidig har Wien på førstepladsen gjort det endnu bedre i 2015.

København ligger i front med 4,6 point mht. renholdelse i parkområder. Det er en fremgang i forhold til 2014, hvor København lå på andenpladsen med 4,5 point. I villakvartererne ligger niveauet stabilt på 4,3 point, men København er blevet overhalet af Wien og Prag. I brokvartererne er det til gengæld gået tilbage i forhold til 2014. København placerer sig på en fjerdeplads med 4,1 point mod en andenplads i 2014 med 4,3 point. I bycentrum ligger København stabilt på en femteplads med 4,3 point. Den lave placering i brokvartererne og bycentrum skyldes især henkastede cigaretskod.

MÅL FOR RENHOLD I 2015

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

INDSATS MOD HENKASTEDE CIGARETSKOD

Cigaretskod er i disse år Københavns store udfordring. Derfor har 'Ren Kærlighed til KBH' et særligt fokus på henkastede cigaretskod, blandt andet gennem en Facebook-kampagne samt partnerskaber med det lokale handelsliv. Derudover er der igangsat et forsøg vedr. rygeradfærden blandt gymnasieelever.

ØGET FOKUS PÅ AFFALD I NATTELIVET

Et pilotforsøg i Gothersgade, hvor der blev opsat nyudviklet byinventar målrettet nattelivets affaldsvaner, viste en reduktion af henkastet affald på over 50 %. Der arbejdes videre med udvikling og udbredelse af de nye typer affaldsbeholdere, der er udstyret med sensorer, så tømningen kan foretages ud fra et intelligent ruteplanlægningssystem.

UDGIVER

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Juni 2016

REDAKTION

Byens Udvikling
Njalsgade 13
Postbox 259
1502 København V

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

DESIGN

TMF Design

FOTO

Ursula Bach, Københavns Kommune
Christian Lindgren
Københavns Kommune
Colourbox

Formålet med denne pjece er at give et overblik over fremdriften i 2015 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