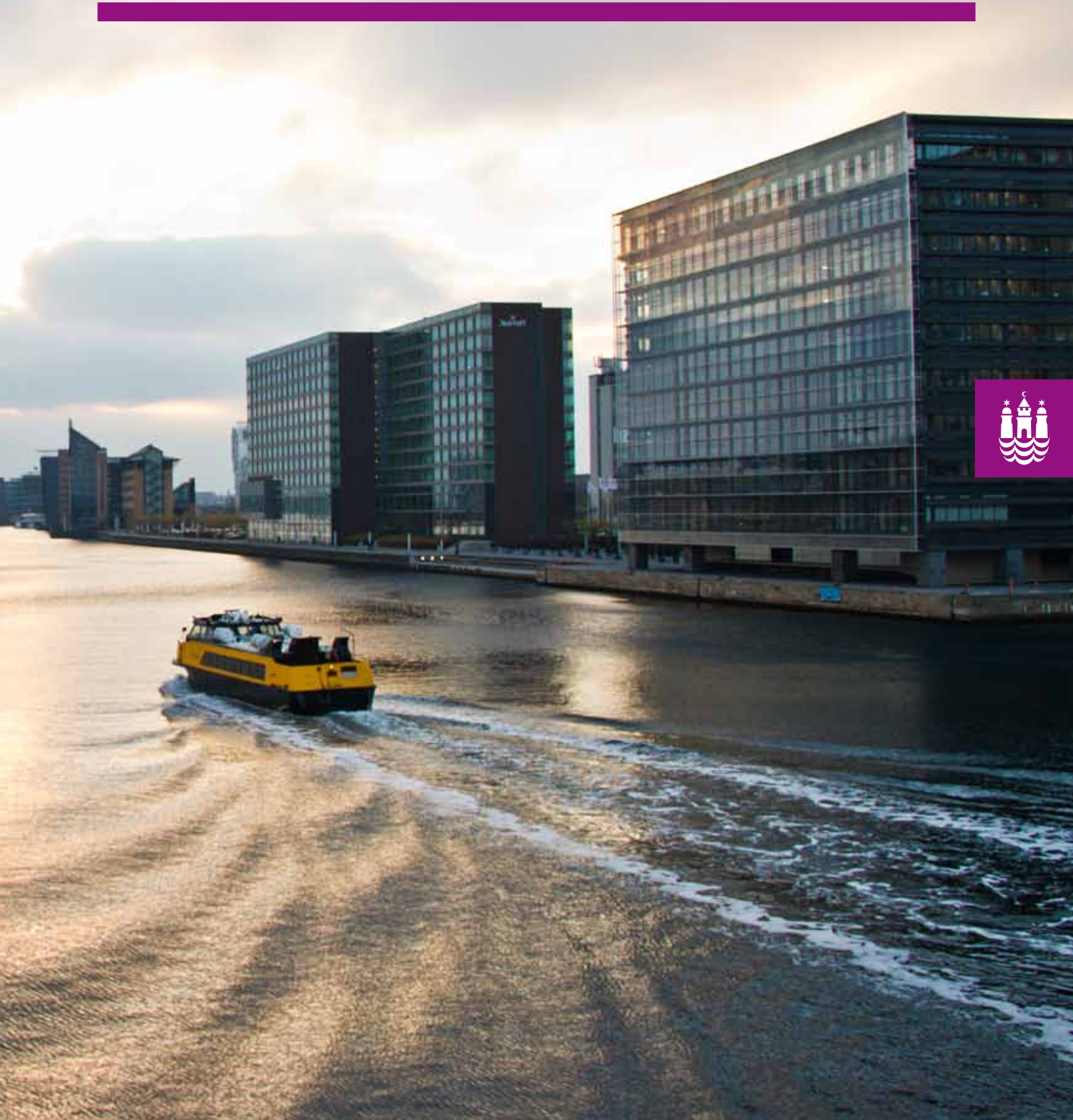


BILAG I

# KØBENHAVNS MILJØREGNSKAB 2011

---



# FORORD



Verdens storbyer står i dag for en væsentlig del af klodens samlede miljø- og klimaproblemer. København er en storby i vækst. I 2025 vil vi være 100.000 flere københavnere, end vi er i dag. Med en så massiv befolkningstilvækst skulle der også være udsigt til større miljøproblemer og CO<sub>2</sub>-udledning. Men i København har vi sat os for at vise, at det netop er i verdens storbyer, at vi kan nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen og skabe et renere miljø. Derfor vil vi være verdens Miljømetropol i 2015 og CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Når vi fortæller om vores ambitiøse planer, bliver vi ofte mødt med en vis skepsis. Men med den fornødne politiske vilje, kan vi nå vores mål. Tilbage i 1990'erne var vandmiljøet i Københavns så dårligt, at det var forbundet med sundhedsfare at bade i havnen. I dag er København verdenskendt for vores havnebade.

I 2012 fremlægger vi rammen for de kommende års ambitiøse klimaindsats. Den nye KBH 2025 Klimaplan kommer til at vise vejen til verdens første CO<sub>2</sub>-neutrale hovedstad i 2025. Vi vil fokusere på fire hovedtemaer. Hver især er de helt centrale for at nå målet; energiforbrug, energiproduktion, mobilitet og Københavns Kommune som klimavirksomhed. Københavns Kommunes spiller selv en vigtig rolle som frontløber for reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning.

Trafikken i København er en udfordring for trængslen, CO<sub>2</sub>-udledningen og københavnernes sundhed på grund af støj og luftforurening. Derfor skal vi have flere trafikanter ud af bilerne, op på cyklerne, ind i tog og busser eller ud på fortovet.

Nogle af redskaberne til at løse byens miljøproblemer kender vi allerede. Andre skal vi udvikle i samarbejde med vidensinstitutioner og det private erhvervsliv. Efterfølgende skal disse løsninger eksporteres til andre storbyer, som vi eksempelvis allerede gør med vores cykelkultur. Herved sikrer vi, at hensynet til miljø og klima kan gå hånd i hånd med vores ønske om at skabe vækst og beskæftigelse.

Københavns Miljøregnskab er det redskab, som i overskuelig form fortæller om de mange resultater af klima- og miljøindsatsen i byen. Det giver et godt overblik over, hvor langt vi er kommet i forhold til vores ambitiøse mål og viser status for en lang række udvalgte områder: Fra cykling over klimaindsats til byens grønne og blå åndehuller. Regnskabet peger også på, hvor der er brug for en fortsat indsats i de kommende år for at nå vores mål: At København skal være verdens Miljømetropol i 2015 og CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Overborgmester  
Frank Jensen

Teknik- og miljøborgmester  
Ayfer Baykal

# INDHOLD






---

KAN VI NÅ MÅLENE?	4
VERDENS BEDSTE CYKELBY	6
CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK	8
GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD	12
REN OG SUND STORBY	13



# 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 egen ressort.

## MÅL FOR 2015

KAN VI NÅ MÅLET?

## VURDERING AF MULIGHEDERNE

### VERDENS BEDSTE CYKELBY

Mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i København



Cykelandelen har ligget på omtrent samme niveau siden 2004. Andelen for 2011 er 35 % og ligger dermed på samme niveau som i 2010 og 2 procentpoint lavere end i 2008 og 2009. Det er de seneste års meget hårde vintre, der har fået flere til at vælge cyklen fra. Ved opstilling af det ambitiøse mål var det forudsat, at der blev indført restriktioner på biltrafikken via fx trængselsafgifter. Det er nu yderst vanskeligt at nå målet til tiden. At komme op på 50 % cykelpendlere kræver fortsatte og omfattende investeringer i cykelinfrastrukturen fx i Cykelsuperstier til cykelpendlere.

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



Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister er for 2011 opgjort til 81. Det er et væsentligt fald sammenlignet med de to foregående år, hvor det lå på henholdsvis 104 og 92. Også set over en længere periode er der tale om et betydeligt fald. Og da sikkerheden fortsat forbedres bl.a. ved ombygninger af kryds og af strækninger med relativt mange uheld, vurderes det, at målet kan nås med en uændret kommunal indsats.

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



I 2010 svarede 67 % af cyklisterne, at de føler sig trygge i trafikken. Det er et bemærkelsesværdigt højt niveau og en fremgang på 16 procentpoint i forhold til 2008, hvor trygheden lå på det laveste niveau i over 10 år. Det er også et væsentligt løft set i forhold til tidligere år. Den store fremgang vurderes at afspejle de seneste års indsats i kryds og på udsatte strækninger. Der vurderes fortsat at være behov for at styrke indsatsen, hvis målet om 80 % trygge cyklister skal nås. Indsatsen skal, bl.a. skabe mere luft i cykeltrafikken på strækninger og i kryds, der opleves som utrygge, og fremme en hensynsfuld adfærd såvel på cykelstierne som i trafikken generelt.

### CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

Københavns CO<sub>2</sub>-udledning skal i 2015 være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005



København har nået målet om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra byen med 20 % i forhold til 2005. Således er CO<sub>2</sub>-udledningen fra byen faldet med 21 %, når kommunens elproduktion baseret på vedvarende energi godskrives ift. byens samlede elforbrug. Dette er sket samtidig med, at befolkningen er vokset med 8 %, og det er resultatet af en bred vifte af initiativer iværksat i og uden for kommunen. De væsentligste årsager til resultatet er omlægningen af Amagerværkets blok I fra kul til biomasse samt øget vindproduktion i Danmark. Med regeringens energiaftale har kommunen endvidere fået bedre rammer for at fastholde og yderligere reducere CO<sub>2</sub>-udledningen.

## GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD

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



En ny måling viser, at 96 % af københavnere i dag kan gå til et større grønt eller blåt område på under 15 minutter. Kun i bydelene Valby og Amager Vest ligger andelen på under 90 %. Selv om målet overordnet set er nået, 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 (i gennemsnit en time hver anden dag)



De seneste to års målinger viser, at københavnere om sommeren besøger byens rekreative områder ca. 3 gange om ugen, og besøgene varer tilsammen ca. 4 timer. Besøgene i vinterhalvåret er typisk kortere, og der er færre af dem. Det vurderes således, at målet er yderst vanskeligt at nå – især på helårlig basis. Kommunen har allerede i flere år gjort en stor og systematisk indsats for at hæve kvaliteten af bl.a. byens parker og legepladser, ligesom der også er etableret nye tilbud i bl.a. Fælledparken og etableret endnu et havnebad. Samtidig er der behov for at styrke indsatsen ganske betydeligt, hvis forbedrede tilbud i byens rekreative områder skal øge københavnernes brug af de rekreative områder betydeligt.

## REN OG SUND STORBY

Københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken



Det skønnes, at 30.000 boliger skal støjdæmpes, hvis målet skal nås. Den manglende finansiering af initiativer, herunder især facadeisolering og støjdæmpende asfalt, som er nødvendige for at nå målsætningen, betyder, at det i dag vurderes at ville kræve en styrket kommunal indsats af ganske betydeligt omfang at nå målet. Ifm. vedtagelse af kommunens støjhandlingsplan i marts 2011 vedtog Borgerrepræsentationen, at målene for trafikstøj skulle revideres, såfremt der ikke blev afsat midler til implementering af initiativer fra planen i budget 2012. Kommunen arbejder nu på et forslag om reviderede mål for trafikstøj.

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



Det skønnes, at mere end 50 skoler og over 100 daginstitutioner vil ligge i områder med for høj støjbelastning, forudsat at kommunens planlagte indsats for at nedbringe støjen fra vejtrafikken gennemføres. Omfanget af den krævede støjisolering eller afskærmning afhænger af nærmere vurderinger ved den enkelte skole eller institution. Støjisolering af skolerne sker mest hensigtsmæssigt ifm. kommunens nye indsats for at helhedsrenovere byens skoler, som pt. omfatter 14-16 skoler. Men det vurderes at ville kræve en indsats af ganske betydeligt omfang at opfylde målet til tiden. Kommunen arbejder på et forslag om reviderede mål for trafikstøj.

Luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes



Forureningen med kvælstofdioxid ligger fortsat ca. 25 % over EU's grænseværdi. Til gengæld tyder målinger på, at grænseværdierne for partikler overholdes alle steder i byen. Opfyldelse af målet afhænger bl.a. af, at EU's miljøkrav til bilerne fortsat skærpes, og at regeringens planlagte 'ren-luft-zoner' giver kommunen tilstrækkelig mulighed for at stramme miljøzonereglerne. Herudover kræver målopfyldelsen en styrket kommunal indsats bl.a. for grøn mobilitet.

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



Målet forventes nået i 2015 på baggrund af den stigende omsætning af økologi i detailhandlen. Andelen af økologi i restauranter, cafeer og private kantiner kendes ikke. Kommunens store forbrug af økologi, jf. 90 % målet nedenfor, bidrager positivt til byens samlede økologiprocent.

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



Andelen af økologiske fødevarer er i starten af 2012 opgjort til 74 %. Økologiandelen er steget støt siden 2005 på baggrund af en målrettet kommunal indsats. De sidste 16 procentpoints op til målet på 90 % vurderes at udgøre den største udfordring, som bl.a. kræver et højt fagligt niveau og et målrettet fokus i hver enkelt institution. I 2012 vil Københavns Madhus, på baggrund af en strategi for den resterende omlægning, udarbejde et koncept for, hvad der skal til i de forskellige forvaltninger for at indfri 90 % målet. Den største udfordring er fortsat at få omlagt kommunens store centralkøkken.

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



I 2010 scorede København 4,1 og dermed lavest i en international benchmark-undersøgelse af renholdelsen i 6 europæiske hovedstæder. Med kun 0,4 point under undersøgelsens topscorer vurderes det, at målet vil kunne nås, såfremt de seneste års styrkede indsats, omfattende en ekstrabevilling på 30 mio. kr. årligt, fastholdes. Indsatsen omfatter teamorganisering i driften, opgradering af maskinparken og styrket inddragelse af borgere og virksomheder i forhold til renhold og adfærdspåvirkning.

Affald i offentlige gader vil være fjernet inden 8 timer



Kommunen har efterlevet målet siden 2011 ved systematisk at fjerne gadeaffald inden for 8 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.

# VERDENS BEDSTE CYKELBY



## FLERE CYKLER GIR ET BEDRE BYLIV

Cyklen er en kilde til et sundt og bedre byliv, og som CO<sub>2</sub>-neutralt transportmiddel et vigtigt bidrag til kommunens langsigtede mål om et CO<sub>2</sub>-neutralt København i 2025. Københavns Kommune gør en målrettet indsats for at forbedre cykelforholdene.

I 2011 blev der anlagt næsten 8 km cykelsti og -bane. Herudover er en række nye projekter besluttet i 2011. Som eksempler kan nævnes etablering af en god del af den grønne cykelrute 'Amagerbanen', rigtig cykelsti i St. Kongensgade, smutveje på Vesterbro og et projekt, der med humor skal opfordre folk til at undlade de korte bilture til fordel for cyklen.

## BILERNE SKAL GIVE PLADS

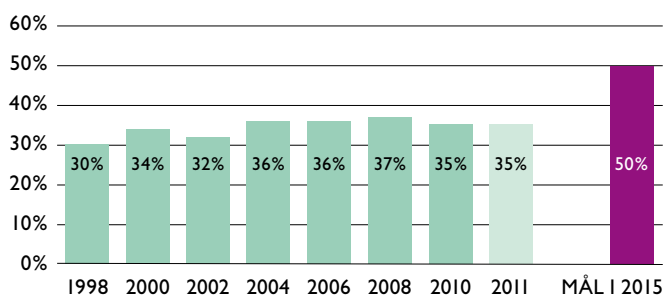
Andelen af ture til arbejde eller uddannelse, som foregår på cykel, er faldet en smule fra 37 % i 2008 og 2009 til 35 % i 2010 og 2011. Årsagen er den megen sne og generelt hårde vintre de to sidste år. Flere cyklister har derfor taget det offentlige eller bilen i stedet.

## MÅL FOR CYKLISME I 2015

- Mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse
- Antallet af alvorligt tilskadedekomne cyklister skal mere end halveres i forhold til 2005
- Mindst 80 % af de københavnske cyklister skal føle sig trygge i trafikken

Det vil kræve en markant styrket indsats at nå målet om, at 50 % af turene til arbejde eller uddannelse i København foregår på cykel i 2015. Der er i efteråret 2011 vedtaget en ny strategi for indsatsen på cykelområdet frem til 2025 'Fra god til verdens bedste, Københavns cykelstrategi 2011-2025'. I strategien er nøgleordene for den kommende indsats på cykelområdet: byliv, komfort, hastighed og tryghed.

## ANDEL DER CYKLER TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE I KØBENHAVNS KOMMUNE





## ENDNU MERE TRYGT OG SIKKERT AT CYKLE

Sammenlignet med 2010 er antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister i 2011 faldet 12 %. I 2011 var tallet 81, heraf en dræbt, mod i alt 92 i 2010, heraf tre dræbte. Også set over en længere periode er der tale om en positiv udvikling. Fra 2005 til og med 2011 er der sket et samlet fald på 31 %, så målet om at halvere antallet i forhold til 2005 er inden for rækkevidde.

### RESULTAT AF MÅLRETTET INDSATS

Det er også lykkedes at vende udviklingen med hensyn til københavnske cyklisters tryghed i trafikken. I 2010, da trygheden sidst blev målt, følte 67 % af de cyklende sig trygge i trafikken, hvilket er en markant stigning sammenlignet med de foregående år. Kommunen har også gjort en stor indsats for at øge trygheden de sidste par år. Kryds er blevet omlagt bl.a. med tilbagetrukne stopstreger for biler, der er lavet bredere cykelstier på strækninger med særligt mange cyklister, og der

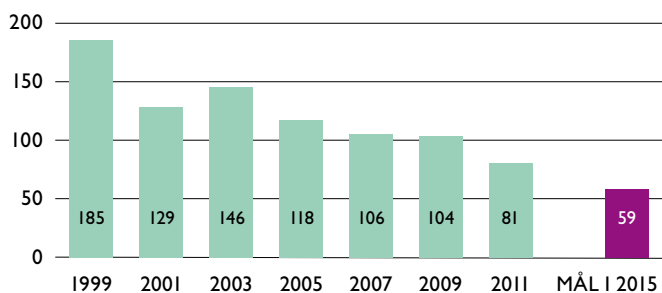
er anlagt nye cykelstier på stærkt trafikerede vejstrækninger, hvor cyklerne og bilerne tidligere har delt vejbane, fx i Stormgade. Endvidere har der været fokus på at skabe yderligere forbedringer af sikkerhed og tryghed for børn, der cykler til skole, via projekt 'Sikre skoleveje'.

### FORTSAT FOKUS PÅ ADFÆRD OG TRAFIKALE FORBEDRINGER

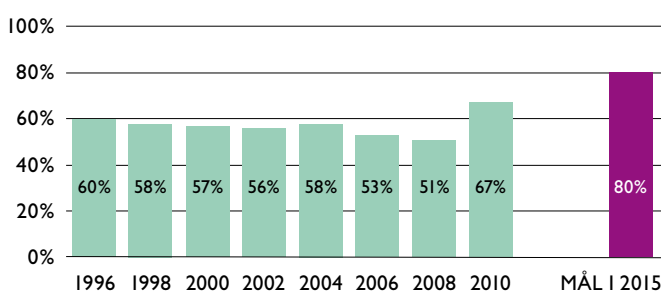
Der er behov for en fortsat målrettet indsats, hvis sikkerheden og trygheden skal leve op til de opstillede mål. Indsatsen bør omfatte kampanjer rettet mod adfærd og holdninger, herunder cyklisternes opmærksomhed på trafiksikkerheden. Desuden er det fortsat nødvendigt med forbedringer af kryds og strækninger med relativt mange uheld, og der skal skabes mere plads til cyklister på steder, som i dag opleves utrygge.

I 2012 vil kommunen udarbejde en ny handlingsplan for trafiksikkerhed, der skal afløse den nuværende plan, som udløber i 2012.

ANTAL ALVORLIGT TILSKADEKOMNE CYKLISTER I TRAFIKKEN – INKL. DRÆBTE



ANDELEN AF CYKLISTER, DER FØLER SIG TRYGGE I TRAFIKKEN



# CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

## KØBENHAVN NÅR KLIMAMÅL

København har nået målet om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 20 % ift. 2005. For selvom kommunen i perioden 2005-11 har haft en befolkningstilvækst på 8 %, er CO<sub>2</sub>-udledningen i samme periode faldet med godt 21 %; eller med knap 21 %, hvis der korrigeres for, at 2011 var et forholdsvist mildt år med lavt fjernvarmeforbrug. Dette er resultatet af en bred vifte af initiativer iværksat både i og uden for kommunen. Med afsæt i kommunens nye klimaplan og regeringens nye energiaftale er der skabt gode rammer for, at den opnåede CO<sub>2</sub>-reduktion både kan fastholdes og yderligere udbygges i de kommende år.

Den CO<sub>2</sub>-udledning, som undgås, fordi der produceres elektricitet på vedvarende energikilder i kommunen, er godskrevet, dvs. fratrukket, CO<sub>2</sub>-udledningen fra elforbruget i København. Godskrivningen af el produceret på bl.a. biomasse og vind betyder, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra elforbruget i 2011 reduceres fra 1,049 mio. tons til 0,782 mio. tons. Uden godskrivningen er den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i 2011 faldet godt 16 % ift. basisåret 2005.

## GRØNNERE EL OG FJERNVARME

For fjernvarmen er brændselsskiftet på Amagerværkets blok 1 fra kul til biomasse slået tydeligt igennem. I forhold til 2010 udledte én kilowatt-time fjernvarme i 2011 således 10 % mindre CO<sub>2</sub> – og i forhold til 2005 er faldet hele 25 %.

I Danmark som helhed udledte én kilowatt-time el i gennemsnit knap 17 % mindre CO<sub>2</sub> i 2011 end i 2010 og godt 21 % mindre



## MÅL FOR CO<sub>2</sub>

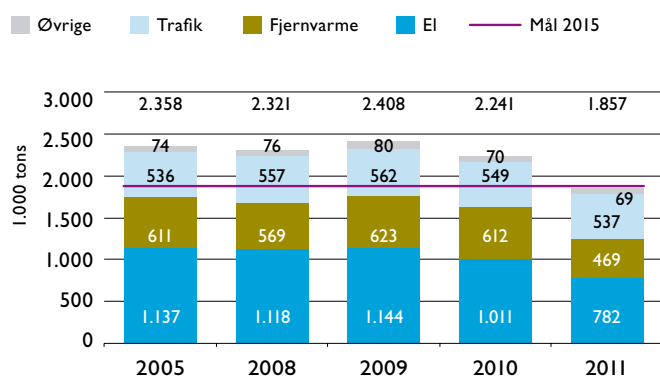
- Københavns CO<sub>2</sub>-udledning skal i 2015 være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005
- København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025

end i 2005. Dette fald kan bl.a. henføres til øget vindproduktion samt øget brug af biomasse i kraftvarmeproduktionen.

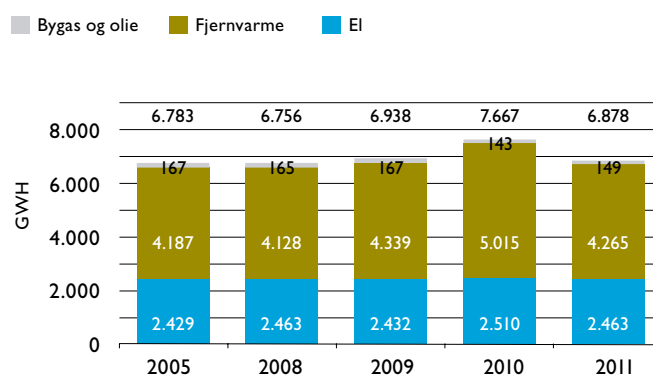
I København er der sket et fald i elforbruget på ca. 2 % ift. 2010 – primært i kommunale og andre offentlige institutioner. Der er også et lille fald i el-forbruget i private husholdninger, selvom kommunens indbyggertal i samme periode er vokset med ca. 2 %. Afkoblingen af byens elforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning fra byens vækst fortsætter således.

CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafikken falder også lidt ift. 2010. Det skyldes bl.a., at de seneste års tendens med færre kørte kilometer i byen fortsætter.

CO<sub>2</sub>-UDLEDNINGEN FORDELT PÅ AKTIVITETER MED MODREGNING FOR VE-ELPRODUKTION



ENERGIFORBRUG FORDELT PÅ AKTIVITETER EKSKLUSIV TRANSPORT





## STATUS FOR KØBENHAVNS KLIMAPLAN

Københavns Borgerrepræsentation vedtog med enstemmighed Københavns Klimaplan i august 2009. Planen beskriver de initiativer, der skal til, for at København kan nedbringe udledningen af CO<sub>2</sub> med 20 % inden 2015. Foråret 2012 har Københavns Kommune gjort status for klimaplanen og dens 50 initiativer. Samtidig er forslaget til planens afløser KBH 2025 Klimaplan, som viser vejen frem mod, at København kan blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025, blevet offentliggjort.

Kommunens status viser, at ud af klimaplanens 50 initiativer er 4 gennemført, 37 er i gang, 4 er ikke igangsat og endelig er der 5 initiativer, som udgår af klimaplanarbejdet.

### ENERGIFORSYNINGEN I FOKUS

De initiativer i Københavns Klimaplan, som især giver store CO<sub>2</sub>-reduktioner, handler om omlægning af byens energiforsyning.

Et stort skridt i den rigtige retning blev taget, da Amagerværket i 2010 sløjfede kul til fordel for biomasse i kraftvarmeproduktionen på deres blok 1. Og med det nye energiforlig er der skabt de rette økonomiske rammer for en fuld omlægning af blok 3 på Amagerværket til også at fyre med biomasse.

En øget produktion af vindenergi inden for kommunegrænsen er også på vej. I 2012 afsluttes planprocessen for landvindmøller på Prøvestenen og Kalvebod Syd. Første mølle forventes at snurre i 2013.

Et tredje initiativ om energiforsyning er opstilling af kystnære havvindmøller, som med energiforliget for alvor også er sat på den nationale dagsorden. De økonomiske rammer for møllerne forventes imidlertid først at være på plads senere på året. Derfor er det stadig ikke afklaret, om Københavns Energi kan opføre havvindmøller på de egnede arealer i Øresund.

### KOMMUNEN KLIMARENOVERER

Klimarenovering af kommunens egne bygninger er også i fuld gang og medfører ud over CO<sub>2</sub>-reduktion også en lang række fordele for brugerne af bygningerne fx i form af bedre indeklima eller støjsolering. Senest er der afsat næsten 350 mio. kr. til helhedsrenovering af byens skoler.



### MANGE INITIATIVER I GANG

De igangværende eller allerede gennemførte initiativer i klimaplanregi omfatter bl.a. også:

- 19 nye cykelstier og cykelbaner samt en km grønne cykelruter og planlægning af flere og bredere cykelstier samt nye cykelbroer.
- Tilladelser fra kommunen til at sætte elladestandere op på 105 p-pladser på offentlige veje samt reservationer af yderligere 100-150 p-pladser.
- Et forsøg med husstandsindsamling af plast på Amager, som har skabt grundlaget for at udvide ordningen til hele byen i 2013.
- Kommunes egne indsatser for at indføre mere CO<sub>2</sub>-venlig adfærd og være et godt eksempel for omverdenen. Herunder efteruddannelse i energirigtig drift, kampagner om transportvaner og grønne indløb og en ny indkøbsstrategi, der bl.a. fokuserer på energieffektivt indkøb.
- Kommunens Klimatilpasningsplan, der beskriver, hvordan byen skal sikres mod de langsigtede effekter af et ændret klima. Desuden vil der blive udarbejdet en skybrudsplan, der skal håndtere akutte problemer.

Resultaterne af Københavns første klimaplan har frem til i dag skabt et solidt grundlag for den videre indsats, der skal gøre København CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Det er tanken at langt størstedelen af initiativerne i klimaplanen fra 2009 bliver ført videre i den ny KBH 2025 Klimaplan, som forventes vedtaget i august 2012.

Klimaindsatsen foregår fremover med udgangspunkt i mål og indsatser i den nye handlingsplan og i tæt samarbejde med erhvervsliv og forskningsinstitutioner, for på en og samme tid at opnå CO<sub>2</sub>-neutralitet og skabe grøn vækst.



## KØBENHAVN INVESTERER I GRØN VÆKST OG JOBS

København har en ambitiøs målsætning om at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Samtidig er vækst, beskæftigelse og høj livskvalitet for københavnernes vigtige fokusområder i byen. Ved at koble disse målsætninger kan København understøtte en grøn vækst samtidig med, at København udvikler sig til en endnu mere miljørigtig by, hvor nye løsninger bidrager til at øge københavnernes livskvalitet. At indfri disse ambitioner kræver massive investeringer fra både kommunen og andre aktører.

### 1,4 MILLIARDER

Siden 2010 og frem til 1. april 2012 har Københavns Borgerrepræsentation og Københavns Energi afsat i alt 1,386 mia. kr. til investeringer, der understøtter grøn vækst. Investeringerne i *grøn energi* omfatter bl.a. Københavns Energis forventede investeringer i vindmøller og fjernkøling. Den *grønne mobilitet* styrkes gennem investeringer i cykler, brintteknologi, elbiler og partikelfiltre samt bedre kollektiv trafik. Endvidere investerer kommunen i *energirenovering* af egne bygninger, og endeligt skal kommunen være på forkant med kraftige regnskyl og havvandsstigninger gennem *klimatilpasning*.

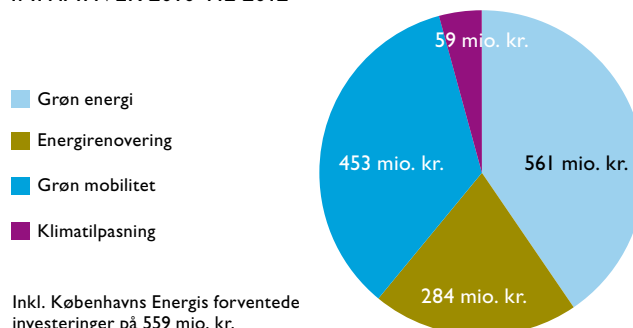
Københavns Kommunes og Københavns Energis egne investeringer i grøn vækst initiativer er suppleret udefra med yderligere 140 mio. kr. til bl.a. en cykelbro, miljøvenlig busdrift, brintbiler og brintinfrastruktur, et projekt om reduktion af plast i affald samt et projekt om nye samarbejdsformer for planlægning og finansiering af bæredygtigt byggeri i hele Øresundsregionen.

## JØBEFFEKT OG NYE PARTNERSKABER

De grønne investeringer hjælper ikke kun til at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen, de skaber også beskæftigelse. De 1,4 mia. kr. er således beregnet at give en jobeffekt svarende til 2015 personers arbejde i ét år.

Københavns Kommune samarbejder med vidensinstitutioner og virksomheder for bedst at kunne fremme den grønne vækst. Ud over en ny partnerskabsaftale med DTU om udvikling af innovative byløsninger i København og bidrag til implementering af kommunens klimaindsats indgår Københavns Kommune i partnerskaberne 'Carbon 20' med 28 små og mellemstore virksomheder, 'Grøn København' med ni større virksomheder om nye handlemuligheder til københavnernes, 'ECOMove' om udvikling af el-biler samt aftaler med Hyundai og Nissan om afprøvning af brintbiler.

## SAMLEDE VEDTAGNE INVESTERINGER I GRØN VÆKST INITIATIVER 2010 TIL 2012





## KØBENHAVN SOM GRØNT VÆKSTCENTER

Københavns Kommune har et mål om en gennemsnitlig årlig vækst i BNP på 5 % frem til 2020 og vil bl.a. forfølge denne målsætning ved at styrke hovedstadsområdet position som grønt vækstcenter. København vil afprøve nye grønne løsninger i byen og fungere som internationalt udstillingsvindue. På den måde skaber København grobund for innovation og vækst og understøtter udviklingen i cleantech sektoren, der leverer produkter og rådgivning, som reducerer forurening og ressourceforbrug.

## GRØNNE VIRKSOMHEDER SOM VÆKSTLOKOMOTIV

I perioden 2004-2009 voksede omsætningen i hovedstadsområdets cleantech virksomheder med 55 %. Til sammenligning voksede omsætningen i fremstillingsindustrien med 8 % i samme periode. Samtidig voksede cleantech virksomhedernes eksport med 80 %.

Også i absolutte tal bidrager cleantech virksomhederne markant til økonomien. I 2009 eksporterede de således for omkring

## MÅL FOR BESKÆFTIGELSE I 2015

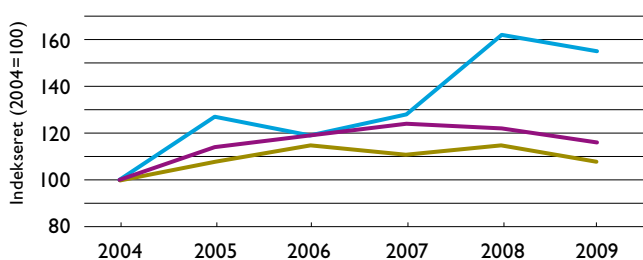
- Der skal være en vækst på 20 % i beskæftigelsen i cleantech virksomhederne i hovedstadsregionen set i forhold til 2011

18 mia. kr., hvilket svarer til ca. 25 % af den samlede regionale eksport fra fremstillingsindustrien. Den samlede omsætning i cleantech virksomhederne var samme år på 50 mia. kr., hvilket svarer til ca. 40 % af omsætningen i fremstillingsindustrien. De markante resultater skyldes bl.a., at de grønne virksomheder har en høj og hastigt voksende produktivitet, der ligger 40 % over gennemsnittet af dansk erhvervsliv.

Der er omkring 25.000 job i Region Hovedstadens cleantech virksomheder, hvoraf ca. 10.000 ligger i København. Beskæftigelsen i cleantech virksomhederne er vokset med ca. 15 % siden 2005 og er spredt på et stort antal virksomheder, hvoraf omkring 560 har cleantech som et kerneområde, og mere end 6.000 har betydelige aktiviteter inden for cleantech.

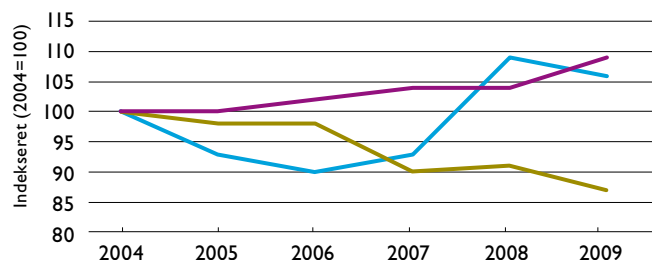
### UDVIKLING I OMSÆTNINGEN I REGION HOVEDSTADEN

■ Cleantech virksomheder ■ Fremstillingsindustri ■ Alle virksomheder



### UDVIKLING I BESKÆFTIGELSEN I REGION HOVEDSTADEN

■ Cleantech virksomheder ■ Fremstillingsindustri ■ Alle virksomheder



## GRØNNE OMRÅDER TIL ALLE

Muligheden for at opholde sig i det fri er afgørende for københavnernes livskvalitet. En ny undersøgelse har vist, at 96 % af københavnernes i dag kan gå til et større grønt eller blåt område på under 15 minutter. Dermed er Miljømetropolens ene mål for en blå og grøn hovedstad opnået.

Kun i bydelene Valby og Amager Vest er det under 90 % af borgerne, der kan gå til et rekreativt område på under 15 minutter. I disse bydele er der imidlertid mange villahaver, som ikke indgår i undersøgelsen, men som udgør en vigtig del af borgernes rekreative muligheder.

## FOKUS PÅ KVALITET OG REKREATIVE OPLEVELSER

I sommerperioden 2011 besøgte en københavnerv i gennemsnit et af byens rekreative områder 3 gange om ugen, og opholdet varede i gennemsnit 1 time og 20 minutter. Det svarer til en samlet opholdstid på 4 timer om ugen. Målinger fra 2010 lå på nogenlunde sammen niveau.

Københavns Kommune arbejder derfor fortsat på at motivere københavnernes til at bruge byens rekreative områder mere ved at forbedre parkernes kvalitet og skabe nye rekreative oplevelser. I 2011 har kommunen indviet én ny lommepark og istandsat 13 legepladser, så 90 af byens 125 legepladser nu er renoverede. Som et led i den omfattende renovering af Fælledparken har kommunen også indviet Nordeuropas største og bedste skateboardbane, og byens tredje havnebad er åbnet ved Teglværkshavnen.



## MÅL FOR DET GRØNNE OG DET BLÅ I 2015

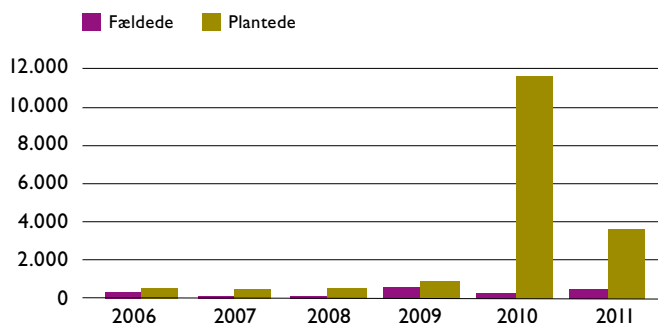
- 90 % af københavnernes skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15 minutter
- Københavnerne besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag (i gennemsnit en time hver anden dag)

Kommunen arbejder desuden på at involvere frivillige i udviklingen af byens grønne områder. I 2011 har kommunen startet 22 lokale grønne partnerskabsprojekter, to initiativer om storbyhaver samt et skolehaveprojekt.

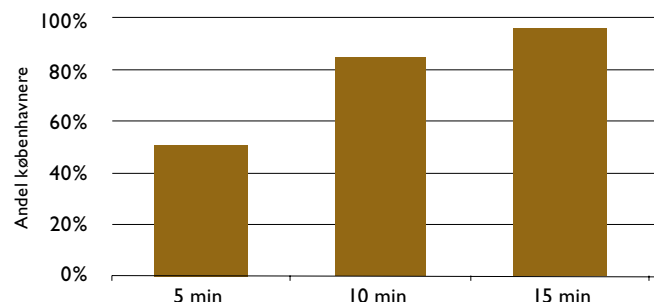
## KØBENHAVN SLÅR RØDDER

I 2011 har kommunen plantet over 3600 træer. 217 af disse er såkaldte partnerskabstræer, hvor kommunen helt eller delvist betaler for de træer, som byens borgere, virksomheder og institutioner er med til at plante.

ANTAL FÆLDEDE OG PLANTEDE TRÆER  
I PARKER OG PÅ OFFENTLIGE VEJE OG PLADSER



KØBENHAVNERNES GANGAFSTAND  
TIL REKREATIVE OMRÅDER





## MANGE LEVER MED TRAFIKSTØJ

Støj fra trafikken kan indvirke på helbredet og medføre for tidlig død. Særligt slemt er det, hvis nattesøvn forstyrres. Trafikstøj øger risikoen for blandt andet hjertekarsygdomme, forhøjet blodtryk og slagtilfælde.

Københavns Kommune vurderer, at ca. 30.000 boliger skal støjdæmpes, hvis beboerne i fremtiden skal undgå støj på et sundhedsskadeligt niveau om natten. Tilsvarende vil 1/5 af alle kommunens daginstitutioner og halvdelen af skolerne ligge i områder med for meget støj, når de planlagte støjreducerende tiltag i forhold til trafikken er gennemført.

Kommunen arbejder løbende på at reducere støjen ved at koncentrere den gennemkørende trafik på de regionale veje og ved at udlægge støjreducerende asfalt ved renovering af vejstrækninger med stor trafikbelastning. Ved udgangen af 2011 var der således udlagt støjreducerende asfalt på ca. 48 af de i alt ca. 290 km vej i København med en stor trafikbelastning. Herudover er hastigheden nedsat med 10 km/t på i alt 20 km vej fra 2008 til 2011.

## DÆK OG LYDRUDER

Trafikstøjen vil kunne sænkes yderligere, hvis der indføres krav om mindre støjende biler og dæk. EU indfører i 2012 en mærkningsordning for dæk, som også omfatter dækstøj. Men udviklingen går langsomt.



## MÅL FOR STØJ I 2015

- 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

Herudover vil der især også være behov for at foretage en bedre afskærmning af mange af de støjbelastede boliger samt et antal skoler og institutioner med bl.a. lydruder.

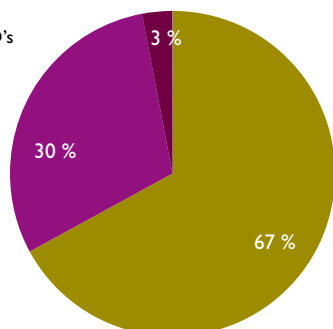
Ud over den løbende udlægning af støjreducerende asfalt og beslutninger i 2011 og 2012 om investeringer i helhedsrenovering af foreløbig 14-16 skoler har der endnu ikke været afsat kommunale midler til de indsatser, som indgår i kommunens støjhandlingsplan. Da der heller ikke er kommet eksterne midler til området, er de meget ambitiøse støjmål for 2015 efterhånden ganske svære at nå. Som konsekvens heraf vil målene blive revideret.

## STØJ OM NATTEN FRA GADETRAFIKKEN VED FACADEN

■ Boliger udsat for støj under WHO's anbefalede grænse (under 55 dB)

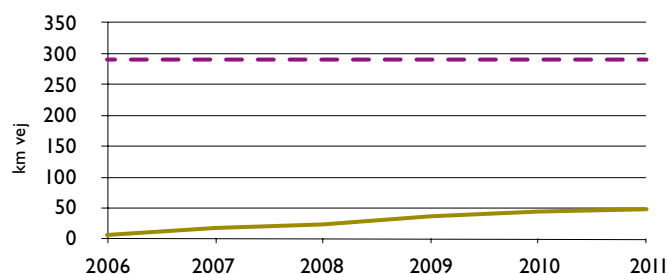
■ Støjbelastede boliger (55-65 dB)

■ Stærkt støjbelastede boliger (over 65 dB)



## UDLAGT STØJREDUCERENDE ASFALT

--- Alle veje med stor støjbelastning (290 km)





## LUFTFORURENING FRA TRAFIKKEN

Luftforureningen er det miljøproblem, som flest københavnere mener, det er vigtigt, at kommunen gør noget ved. Den væsentligste årsag til problemerne med luftforurening i København er trafikken, hvor særligt dieselskøretøjer er en væsentlig kilde til forurening med partikler og kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>). Luftforureningen påvirker københavnernes sundhed og giver anledning til for tidlige dødsfald. Især børn, ældre og personer med luftvejsproblemer påvirkes.

Forureningen med partikler – især de ultrafine på under 0,1 µm i diameter – kan bidrage til udvikling eller forværring af kroniske lunge- og hjerte-karsygdomme. Herudover kan partiklerne være medvirkende årsag til kræft samt medføre astma og for tidlige dødsfald. Forureningen med kvælstofdioxid kan nedsætte lungefunktionen og lungernes modstandskraft mod infektioner.

### GRÆNSEVÆRDIER FOR PARTIKLER OVERHOLDES

Partiklerne fra trafikken stammer dels fra bilernes udstødning dels fra slid på veje, dæk og bremses. Ifølge de foreløbige resultater for 2011 ligger luftens indhold af partikler under 10 og 2,5 µm i diameter (PM10 og PM2,5) fortsat under EU's grænser for årsmiddelværdierne. Grænsen for døgnmiddelværdien for PM10

er fastsat til 50 µg/m<sup>3</sup> og må højst overskrides 35 dage om året. Ifølge de foreløbige måleresultater for 2011 var der i alt 33 overskridelser på H.C. Andersens Boulevard.

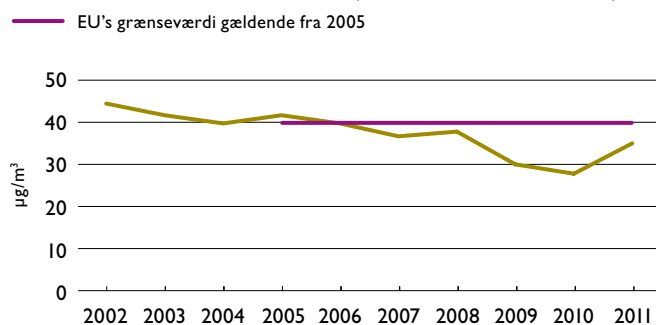
Der findes ingen grænseværdi for ultrafine partikler (PM<sub>0,1</sub>). Men en undersøgelse fra 2011 viste, at forureningen med ultrafine partikler er faldet med ca. 50 % i perioden 2002 til 2010.

### FOR HØJT INDHOLD AF KVÆLSTOFDIOXID

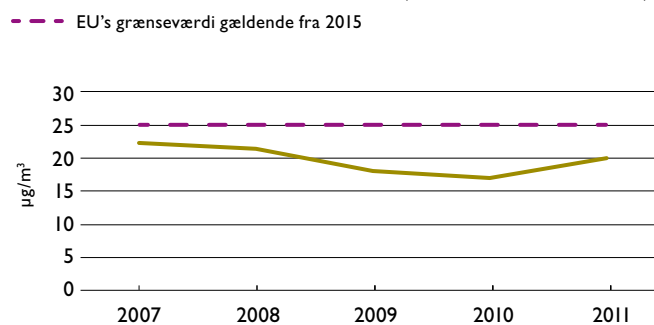
Luftens indhold af kvælstofdioxid ligger fortsat mere end 25 % højere end grænseværdien på 40 µg/m<sup>3</sup>, som skulle have været overholdt fra 2010. Den foreløbige årsmiddelværdi for 2011 ligger således på 54 µg/m<sup>3</sup>. Og det er beregnet, at der i 2010 var overskridelser på 29 ud af de 138 mest trafikerede gadestrækninger i byen.

Målestationen på H.C. Andersens Boulevard ligger tæt ved Rådhuspladsen. Den midlertidige lukning af parallelgaden Vester Voldgade, metrobyggeriet og ombygningen af Industriens Hus formodes at være medvirkende til højere årsmiddelværdier i 2011, end hvis forholdene havde været normale.

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



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



## INDSATSER FOR RENERE LUFT

Københavns Kommune har fra slutningen af 2010 været i dialog med Miljøstyrelsen om styrelsens kommende luftkvalitetsplan for kvælstofdioxid, der skal sikre, at luftens indhold af kvælstofdioxid i bl.a. København kan komme ned under EU's grænseværdi. Københavns Kommune forventer, at planen giver mulighed for at etablere ren-luft-zoner, der er mere effektive end den nuværende miljøzone.

Københavns Kommune ønsker at kunne stille krav til de nye ren-luft-zoner, der som minimum svarer til miljøzonerreglerne i andre europæiske storbyer som fx Berlin. Det betyder bl.a., at vare- og personbiler, der i dag bidrager med ca. 2/3 af den samlede kvælstofoxidudledning fra trafikken, også skal være omfattet. Kommunen ønsker også at kunne indføre skrappe krav til tunge køretøjer og at kunne regulere udledningen fra arbejdsmaskiner.

I mellemtiden fortsætter kommunen arbejdet med trafiksanering og fremme af cykeltrafikken for også ad den vej at begrænse forureningen fra bilerne. Kommunen stiller også skrappe og skrappe miljøkrav ved udbud af den kollektive trafik.



## MÅL FOR LUFT I 2015

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

Samtidig betyder den løbende modernisering af den samlede bilpark og herunder flere elbiler i bybilledet også, at det enkelte køretøj med tiden vil udlede færre partikler og kvælstofilter.

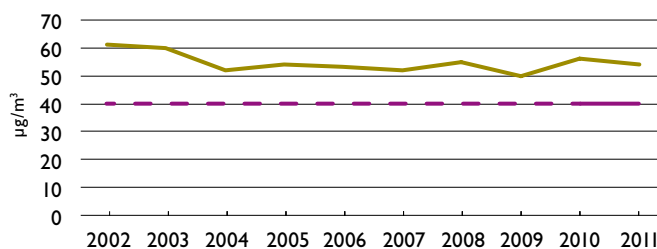
## MILJØZONEN

Miljøzonen blev indført i 2008, og miljøzonekravene gælder i dag kun for tunge køretøjer over 3,5 ton, som alle skal være udstyret med partikelfilter, med mindre de lever op til Euronorm 4 eller bedre.

Beregninger viser, at partikeludslippet fra lastbiler og busser på H.C. Andersens Boulevard i 2010 er blevet reduceret med 60 % pba. miljøzonekravene og nye miljøkrav ved udbud af busdriften i København. Det svarer til 16 % af den samlede partikeludslip fra alle køretøjer. Tilsvarende er udledningen af kvælstofoxid fra den tunge trafik reduceret med 25 %, hvilket udgør 8 % af den samlede udledning fra alle køretøjer.

## LUFTENS INDHOLD AF KVÆLSTOFDIOXID (NO<sub>2</sub>) ÅRSMIDDELVÆRDI H.C. ANDERSENS BOULEVARD

--- EU's grænseværdi gældende fra 2010





## GRØN MOBILITET PÅ VEJ FREM

Transporten i København skal være både effektiv og grøn. En grøn infrastruktur med mere kollektiv transport, letbaner og mere metro skal sammen med flere cykliste, fodgængere, el-biler og investeringer i nye teknologier bane vejen. En sådan grøn mobilitet er et væsentligt element i Københavns indsats for at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025 og medvirker endvidere til at nedbringe trængslen, luftforureningen og støjen fra trafikken. Noget der bliver mere og mere relevant i takt med at byen vokser.

Fra 2001 til 2011 er der således kommet 8 % flere københavnere og fra 2000 til 2010 12 % flere arbejdspladser. Og der forventes en endnu større stigning i antallet af indbyggere de kommende år.

### BILERNE TABER TERRÆN

Biltrafikken i København er fra 2001-2011 kun steget 3 %. I samme periode er cykeltrafikken steget 11 %, og væksten i antallet af passagerer i den kollektive trafik i Københavns og Frederiksberg kommuner var på 10 % fra 2000-2010.

Væksten i trafikken er således i høj grad sket med grønne transportmidler. Det gælder også de seneste 3 år, hvor den samlede vækst i antallet af ture på 2-3 % udelukkende er sket med grønne

transportmidler – gang, cykel og kollektiv trafik. En tendens, det er væsentligt at fastholde, hvis problemerne med trængsel ikke skal vokse sig større, og hvis kommunens langsigtede vision om, at højst 1/3 af alle ture på hjul skal foregå med bil, skal komme inden for rækkevidde.

Den vækst, der har været i biltrafikken fra midten af 90'erne, er sket på de regionale veje, som er indrettet til den mere gennemkørende trafik. Dermed er det lykkedes at gøre bolig- og lokalområder mere fredelige, så her er mindre forurening, støj og utryghed. Det fald, der har været i biltrafikken siden 2007, skyldes sandsynligvis især finanskrisen og de store gravearbejder i byen.

### STADIG FLERE REJSER MED METRO

I perioden 2008-2010 er passagerantallet i den kollektive trafik i København og Frederiksberg steget med 4 %. Stigningen bygger på, at metroens passagerantal voksede med 16 %, mens antallet af passagerer i busser og S-tog var nogenlunde konstant siden 2008. Kommunens mål er, at der i forhold til 2011 skal være 2 % flere passagerer i den kollektive trafik i 2015 og 20 % flere i 2023.



## INDSATS FOR MERE GRØN MOBILITET

Kommunens kommende Handlingsplan for Grøn Mobilitet tegner et billede af, hvilke overordnede prioriteringer og indsatser, kommunen vil arbejde med for at nå målene.

For det første skal der ske kraftige udbygninger og forbedringer af den kollektive trafik, hvor bl.a. regeringsbeslutning om afsætning af 1 mia. kr. til området i forbindelse med skrinlægningen af trængselsringen forventes at bidrage afgørende. Dernæst skal en fortsat udbygning af nettet af cykelstier og -ruter samt genveje give cyklisterne bedre plads og hurtigere rejsetider. Og endelig skal der ske en vurdering af mulighederne for at forlænge Nordhavnsvejen i biltunnel til Nordhavnen.

En målrettet indsats for at påvirke transportadfærd og valg af transportformer i København skal sikre at både den eksisterende og den nye infrastruktur udnyttes bedste muligt.

## GRØN MOBILITET FOR KLIMAET

Indsatsen for grøn mobilitet spiller også sammen med kommunens kommende klimaplan for et CO<sub>2</sub>-neutralt København i 2025. Både biler og tunge køretøjer skal i fremtiden køre på alternative drivmidler som el, brint og biobrændstoffer. Kommunen ønsker derfor at bidrage til etableringen af en dækkende infrastruktur, som bl.a. omfatter el-ladestander fordelt over hele byen. Også kommunens egen bilpark skal omstilles. Fx skal 85 % af alle personbilerne køre på el eller brint i 2015.

Handlingsplanen for Grøn Mobilitet er sendt i høring i foråret 2012. Prioriteringer og indsatser fra planen vil indgå i kommunens indspil til den trængselskommission, som regeringen har nedsat.

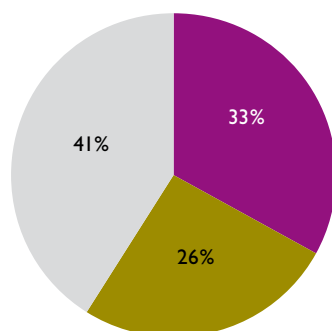


## VISIONER OG MÅLSÆTNINGER FOR GRØN MOBILITET

- Mobiliteten i København skal gøres mere effektiv og grøn for at stimulere væksten, bidrage til en CO<sub>2</sub>-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
- Frem mod år 2025 skal mindst 2/3 af væksten i det samlede antal personture ske med grønne transportmidler, dvs. gang, cykel og kollektiv trafik

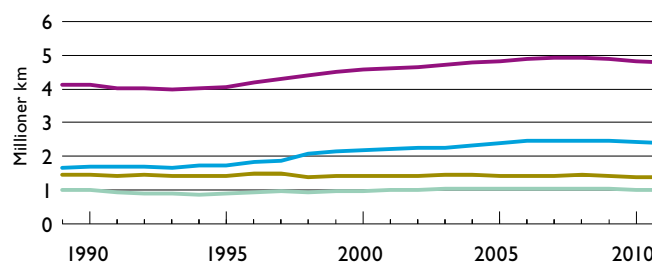
## TURE PÅ HJUL I 2011 KØBENHAVN

- Cykel
- Kollektiv trafik
- Bil



## BILTRAFIKKEN PÅ HVERDAGE I KØBENHAVN HELE DØGNET

- Alle veje
- Regionale veje
- Mellemstore veje
- Mindre veje





## 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

## TRE FJERDEDELE AF KOMMUNAL MAD ER ØKOLOGISK

I 2011 var der igen fremgang i omlægningen til økologisk mad i kommunens køkkener, og nu er 74 % af den mad, kommunen serverer, økologisk. Dermed er kommunens delmål om, at 75 % af maden skulle være økologisk i 2011, stort set nået.

Københavns Kommunes 330 vuggestuer og integrerede institutioner har som de første indfriet 2015-målsætningen om 90 % økologisk mad. De integrerede institutioner har stor indflydelse på den samlede økologiandel, da de står for en meget stor

del af forbruget af fødevarer i kommunen. For de øvrige institutioner er det stadig en udfordring at nå fra den nuværende økologiandel på omkring 75 % til de 90 %.

Der er dog samtidig en god udvikling flere steder, fx i de sociale institutioner, som nu ligger på 77 % økologi mod 70 % i 2010. Det skyldes primært, at der i 2011 har været fokus på at omlægge få store institutioner, der står for ca. 1/5 af socialforvaltningens samlede produktion.

## CENTRALKØKKENER SKAL OMLÆGGE PRODUKTIONEN

Frem mod 2015 vil fokus i høj grad være på madproduktion til ældre, som udgør ca. 1/3 af kommunens samlede produktion, og hvor ca. halvdelen er økologisk. En prioriteret indsats her vil have stor effekt på Københavns Kommunes samlede økologiprocent.

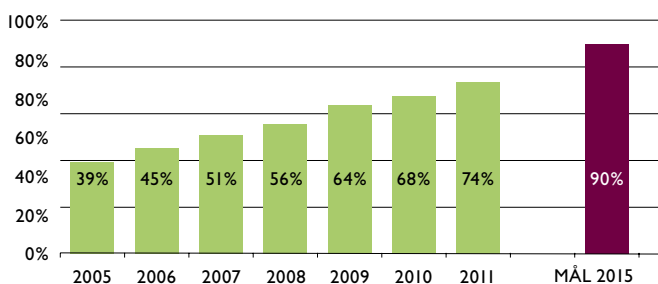
Mad til ældre produceres bl.a. i et stort centralkøkken, som står for 10 % af Københavns samlede madproduktion, og her er økologiandelen 0 %. Overgangen til økologi i centralkøkkenet vil derfor have en stor effekt, men det kræver, at der bevilges ekstra ressourcer til selve omlægningen og til den efterfølgende drift.

I 2012 vil Københavns Madhus, som står for økologiindsatsen i Københavns Kommune, udarbejde en strategi for, hvordan de resterende institutioner kan nå målet om 90 % økologi i 2015.

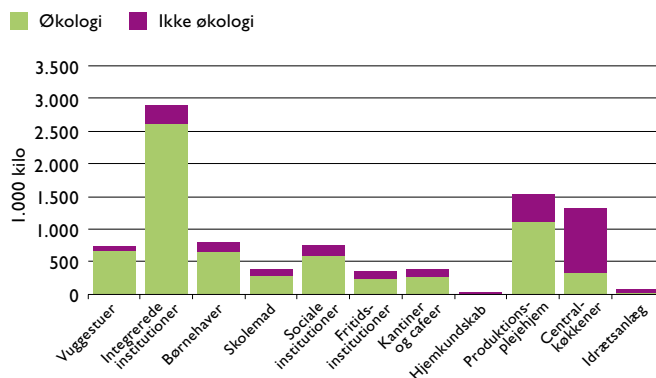
## KØBENHAVNERNE KØBER ØKOLOGI

I de private københavnske husholdninger er andelen af økologisk mad stadig omkring dobbelt så stor, som på landsplan. 16 % af københavnernes madforbrug var økologisk i 2011, målt i kroner. Det er samme niveau som i 2010.

## ØKOLOGIPROCENT I ALLE KOMMUNENS INSTITUTIONER OG KØKKENER



## MADMÆNGDER FORDELT PÅ INSTITUTIONSTYPE I 2011





## PÅ VEJ MOD EUROPAS RENESTE HOVEDSTAD

Rene gader og pladser 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 fx metroudvidelsen. Selv om de mange aktiviteter giver mere henkastet affald, har kommunen alligevel holdt et stabilt renholdelsesniveau. Det afspejles i borgernes tilfredshed med renholdelsen.

I en international måling af renholdelsen i bykerne i seks europæiske hovedstæder fra september 2010 ligger København lavest med 4,1 på en skala fra 1 til 5, mens Madrid ligger øverst med 4,5. Forskellen på 0,4 point giver København en god mulighed for at nå målet om at være Europas rene hovedstad i 2015.

Væsentlige udfordringer på vejen mod målet er københavnernes afslappede forhold til henkastet affald og byens mangelfulde cykelparkeringsmuligheder, der forhindrer en effektiv renholdelse. Desuden er afskærmning og oprydning ved byggerier og vejarbejder mangelfuld.

For at nå målet om at blive Europas rene hovedstad skal de nuværende ressourcer og kommunens renholdelse af private fortove i Indre By og brokvartererne fastholdes. Indsatsen skal ske gennem teamorganisering og en opgradering af maskinparken. Dertil skal initiativet 'Ren kærlighed til København' gennem kampagner, partnerskaber og frivillig indsats få københavnernes til at tage medansvar for en renere by.

## MÅL FOR RENHOLD I 2015

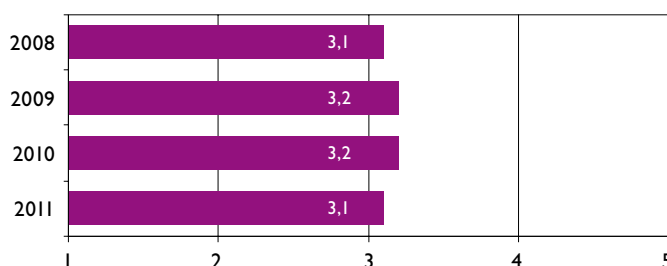
- København skal være Europas rene hovedstad og en af de rene hovedstæder i verden
- Affald i offentlige gader vil være fjernet inden otte timer

## MAX OTTE TIMER

Målet om at affald i offentlige gader er fjernet inden 8 timer, blev nået i løbet af 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 vha. borgernes henvendelser på fx [www.kk.dk/givetpraj](http://www.kk.dk/givetpraj). I løbet af 2012 får borgerne desuden mulighed for at give et praj ved hjælp af en app til smartphone. Generelt sikres otte-timers reglen ved, at renholdelsen af byen foregår 19 timer i døgnet alle ugens dage.

## KØBENHAVNERNES TILFREDSHED MED RENHOLDELSE I DERES BYDEL

1 er meget ringe og 5 er meget god





UDGIVER  
Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen

REDAKTION  
Center for Miljø  
Njalsgade 13  
Postbox 259  
1502 København V

Tlf. 33 66 58 00  
Fax. 33 66 71 33  
miljoe@tmf.kk.dk

DESIGN  
TMF Grafisk Design

FOTO  
Ursula Bach, Jasper Carlberg,  
Troels Heien og Gitte Lotinga

TRYK XXXXXXXXXXXX  
OPLAG: 1.000  
Trykt på 100 % genbrugspapir

Redaktion afsluttet: April 2012  
Udgivet: Juni 2012  
ISBN: xxx  
Københavns Kommune

Denne pjece om Københavns Miljøregnskab 2011 indeholder de væsentligste nøgletal og oplysninger om, hvordan det går med at nå de 13 mål, der understøtter visionen om, at København bliver verdens Miljømetropol i 2015.

Det samlede og væsentligt mere omfattende miljøregnskab findes på Københavns Kommunes hjemmeside.

Læs det samlede miljøregnskab på [www.kk.dk/miljoeregnskab](http://www.kk.dk/miljoeregnskab)

Se mere om status for kommunens indsatser for miljø og byliv i Cykelregnskabet på [www.kk.dk/cyklernesby](http://www.kk.dk/cyklernesby) og Bylivsregnskabet på [www.kk.dk/metropolformennesker](http://www.kk.dk/metropolformennesker)

