

BILAG 1

Den samlede indhold i pjecen 'Københavns Miljøregnskab 2010'

Københavns Miljøregnskab 2010

Københavns grønne ambitioner

København er ambitiøs. Vi vil være grønnere, vi vil være CO₂-neutrale i 2025, og vi vil skabe vækst – grøn vækst. Vi skal udnytte byens stærke position inden for miljø, energi og klima til at gøre København til et grønt laboratorium for udvikling, afprøvning og demonstration af nyskabende, grønne teknologier. Det kræver handling.

Konkrete resultater er helt nødvendige for at nå de høje ambitioner. Konkrete resultater skaber basis for, at københavnernes får en øget livskvalitet, og resultaterne er det fundament, vi skal bygge en fremtid på som grøn storby. Nu, to år efter at en enstemmig Borgerrepræsentation vedtog klimaplanen, er 44 af planens 50 initiativer sat i gang. Mange hundrede millioner kroner er investeret i grønne anlægsprojekter, der skaber både vækst og beskæftigelse.

København har også store udfordringer. Biltrafikken udgør blandt andet et betydeligt problem. Derfor er det kommunens vision, at mobiliteten i København både skal være grønnere og mere effektiv. Og vi vil arbejde målrettet på at give københavnernes incitament til at vælge cyklen og offentlig transport frem for bilen. Københavnerne og byens gæster skal have bedre muligheder for let og hurtigt at bevæge sig rundt i en sund, ren og levende storby.

Med Københavns Miljøregnskab holder vi år for år øje med de konkrete resultater af de mange indsatser. Vi spørger også københavnernes om deres vurdering af miljøindsatsen. Og det er opmuntrende, når hele 90 % af københavnernes svarer, at det er vigtigt, at kommunen har en ambitiøs vision og ambitiøse mål på miljøområdet. Det passer smukt med visionen og ambitionerne om, at København i 2015 med rette skal være kendt som den af verdens hovedstæder, der har det bedste storbymiljø – at vores by skal være verdens Miljømetropol.

Overborgmester

Teknik- og Miljøborgmester

Frank Jensen

Bo Asmus Kjeldgaard

Indhold

KAN VI NÅ MÅLENE?

VERDENS BEDSTE CYKELBY

CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD

REN OG SUND STORBY

Denne pjece om Københavns Miljøregnskab 2010 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. Her findes mange flere oplysninger om miljøet i København end dem i pjecen her.

Læs det samlede miljøregnskab på www.kk.dk/miljoeregnskab

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 betydeligt omfang.

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

| Mål for 2015 | Kan vi nå målet? | Vurdering af mulighederne |
|--|------------------|--|
| Verdens bedste cykelby | | |
| Mindst 50 % skal cykle til arbejde og uddannelse i København | 😞 | Cykelandelen har ligget på omtrent samme niveau siden 2004. Andelen for 2010 på 35 % ligger dog 2 procentpoints lavere end i 2008 og 2009, idet den hårde vinter først og sidst på året fik flere til at tage det offentlige. Hvis det ambitiøse mål skal nås, kræver det fortsatte og omfattende investeringer i cykelinfrastrukturen fx i særlige ruter til cykelpendlere og genveje, der reducerer rejsetiderne. Endvidere er det en forudsætning, at kommunen får mulighed for at indføre restriktioner på biltrafikken via trængselsafgifter. |
| 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 2010 opgjort til 92. Det er et væsentligt fald sammenlignet med de to foregående år, hvor det lå på henholdsvis 121 og 104. 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 procentpoints 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 (fx via tilbagetrukne stopstreger for biler) og på strækninger (fx cykelsti i Stormgade). Der vurderes fortsat at være behov for at styrke indsatsen, hvis målet om 80 % trygge cyklister skal nås, bl.a. for at skabe mere luft i cykeltrafikken på strækninger og i kryds, der opleves som utrygge, samt for at bidrage til hensynsfuld adfærd såvel på cykelstierne som i trafikken generelt. |

| Mål for 2015 | Kan vi nå målet? | Vurdering af mulighederne |
|--|------------------|---|
| Centrum for verdens klimapolitik | | |
| Københavns CO ₂ -udledning skal være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005 | 😊 | Til trods for, at København havde usædvanligt koldt vejr i 2010, var CO ₂ -udledningen i 2010 lige under niveauet i 2005. Korrigeres tallene for det ekstra varmebehov, vinteren medførte, ligger CO ₂ -udledningen i 2010 4 % under udledningen i 2005. Da der er kommet 6 % flere københavnere, og da elforbruget kun er steget med 3 % siden 2005, ses også tendenser til afkobling af byens CO ₂ -udledning og elforbrug fra byens vækst. For fjernvarmen har omstillingen i 2010 af Amagerværkets blok 1 til biomasse bidraget væsentligt det fald på 20 % i CO ₂ -udledningen per produceret kWh fjernvarme, som er sket siden 2005. Der vurderes at være behov for en styrket indsats, hvis målet skal nås, idet det ud over sikring af fortsat finansiering er en central forudsætning for gennemførelse af klimaplanen, at der gennemføres lovændringer, som bl.a. forbedrer mulighederne for omstilling til biomasse og opstilling af kystnære havvindmøller. |
| En 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 indledende måling fra 2007 viser, at ca. 60 % af københavnere kan gå til et større grønt eller blåt rekreativt område på under 15 minutter. Københavnerne har siden fået flere rekreative muligheder i form af storbyhaver, strande og – fra sensommeren 2011 – nu tre havnebade. Herudover sikrer kommunen plads til parker i nye byområder, og nye genveje giver kortere afstande. Kommunen forventer at have et mere nøjagtigt billede af københavnernes gangafstande til byens blå og grønne områder i 2011. |
| Københavnerne besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag (i gennemsnit 1 time hver anden dag) | 😊 | De seneste målinger fra 2008 og 2010 viser, at københavnere i gennemsnit besøger et rekreativt område i byen mellem 3 og 3½ gange hver uge i sommerperioden. Og de opholder sig dér i gennemsnit i alt godt 3 til 4 timer og ugen. Det vurderes, at målet kan nås via en styrket kommunal indsats, der omfatter yderligere investeringer i vedligeholdelse og udvikling af eksisterende rekreative områder samt i nye rekreative områder. Indsatsen bør tage udgangspunkt i ny viden om københavnernes ønsker og behov. |

| Mål for 2015 | Kan vi nå målet? | Vurdering af mulighederne |
|---|------------------|---|
| Ren og sund storby | | |
| Københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken | ☹️ | Kommunen vurderer, at ca. 30.000 københavnske boliger skal støjdæmpes, hvis WHO's anbefalede niveau for sundhedsskadelig støj om natten skal overholdes på sigt. Omkring 8.400 af disse skønnes at være særligt belastede, og bør prioriteres først. Målet er yderst vanskeligt at nå. Kommunens nye støjhandlingsplan skal implementeres hurtigst muligt ved i første omgang at prioritere støjreducerende asfalt og støjisolering af de mest støjbelastede boliger. Vurderingen bygger således på, at indsatser på området finansieres allerede fra 2012. Ekstern medfinansiering vurderes at være af afgørende betydning på sigt. |
| Alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken | ☹️ | Kommunen skønner, at flere end 100 af byens daginstitutioner og over 50 skoler 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. Kommunen tog april 2011 hul på at indhente et renoverings efterslæb på kommunens skoler. Vurderingen bygger på, at indsatser på området finansieres allerede fra 2012. Endvidere vil et antal privatejede skoler og institutioner skulle gøre en indsats på området. |
| Luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes | ☹️ | Forureningen med kvælstofdioxid (NO ₂) ligger ifølge en foreløbig måling for 2010 på 56 µg/m ³ , hvilket stadig er væsentligt over EU's grænseværdi på 40 µg/m ³ . Til gengæld tyder det på, at grænseværdierne for luftens indhold af større partikler har været overholdt alle steder i byen siden 2009. Yderligere begrænsning af forureningen med NO ₂ afhænger bl.a. af, at EU's miljøkrav til bilerne fortsat skærpes, og at kommunen får bedre muligheder for at regulere omfanget af biltrafikken samt at udbygge miljøzonekravene. Målopfyldelsen kræver i det lys en styrket kommunal indsats i form af fx grøn mobilitet. |

| Mål for 2015 | Kan vi nå målet? | Vurdering af mulighederne |
|--|------------------|--|
| Andelen af økologiske fødevarer i byens madforbrug skal være mindst 20 % | 😊 | Økologiforbruget i de københavnske husholdninger lå på 17 % i 2010. Det er ét procentpoint lavere end i 2009, og måske et udtryk for, at der spares lidt i husholdningerne. Andelen af økologi i restauranter, cafeer og private kantiner kendes ikke. Målet forventes nået i 2015 på baggrund af den stigende omsætning af økologi i detailhandlen. |
| Kommunen skal være gået foran med mindst 90 % økologi i kommunens institutioner | 😐 | Andelen af økologiske fødevarer blev i starten af 2011 opgjort til 68 % mod 64 % i starten af 2010. Andelen er steget støt siden 2005 på baggrund af en målrettet kommunal indsats. Da målopfyldelsen ikke kan ske uden en omlægning til økologi i kommunens store centralkøkkener, kræver det en styrket kommunal indsats at nå målet. |
| København skal være Europas rene hovedstad og en af de rene hovedstæder i verden | 😐 | København scorer 4,1 og dermed lavest i den første internationale benchmark-undersøgelse af renholdelsen i seks europæiske hovedstæder fra efteråret 2010. Med en forskel på kun 0,4 point til undersøgelsens topscorer, Madrid, vurderer kommunen fortsat, det er muligt at nå målet. Det vil dog kræve en styrket kommunal indsats, som især omfatter fortsat forbedring af den fleksible renholdelse samt øget involvering og adfærdspåvirkning af borgere, erhvervsliv og offentlige organisationer. |
| Affald i offentlige gader vil være fjernet inden 8 timer | 😊 | <p>I løbet af 2011 vil kommunen implementere en målrettet indsats, der betyder, at målet efterleves således, at der:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I Indre By og i særligt belastede områder fjernes affald inden for 8 timer alle ugens dage. • Ved borgerhenvendelser om grovere tilfælde af henkastet affald fjernes affaldet inden for 8 timer overalt på offentlig vej i kommunen. |

Verdens bedste cykelby

Flere cykler gir grøn mobilitet

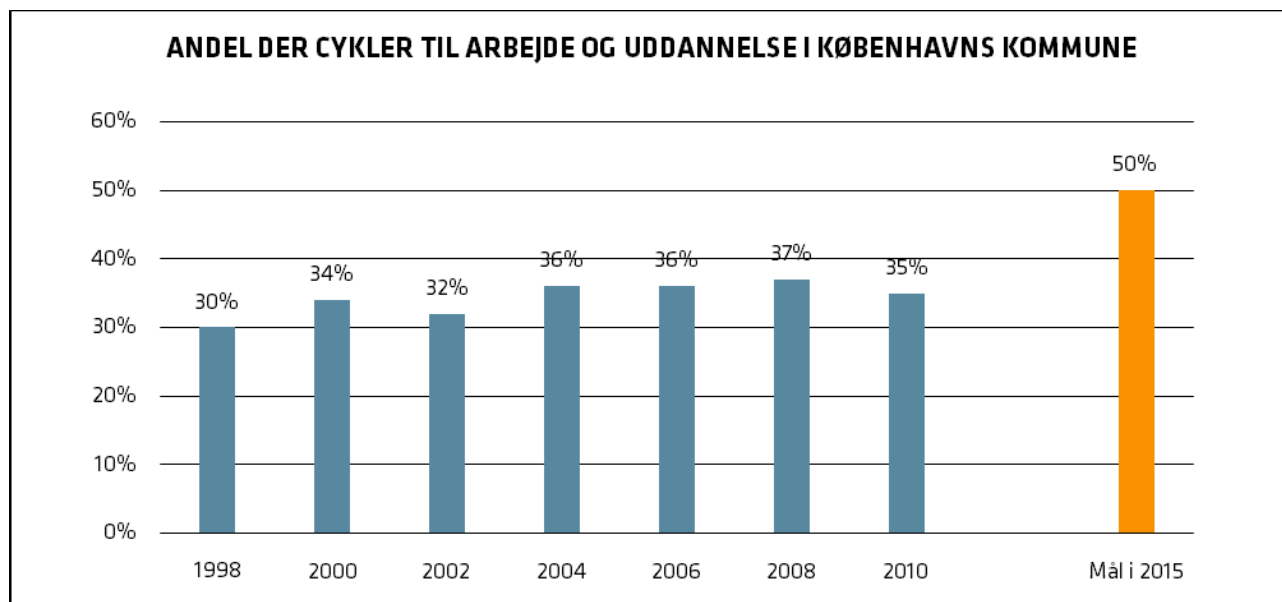
Cyklen er en kilde til et sundt og bedre byliv, og som CO2-neutralt transportmiddel et vigtigt bidrag til kommunens langsigtede mål om et CO2-neutralt København i 2025.

Københavns Kommune gør en målrettet indsats for at forbedre cykelforholdene. I 2010 blev der anlagt 9 km cykelsti og -bane. Herudover er en række nye projekter besluttet i 2010, mest markant er en ny cykel- og gangbro til ca. 80 mio. kr., der skal passere hen over både Helsingør Motorvejen og den kommende Nordhavnsvej.

Bilerne skal give plads

Andelen af ture til arbejde og uddannelse, som foregår på cykel, er faldet en smule fra 37 % i 2008 og 2009 til 35 % i 2010. Årsagen er den megen sne og generelt hårde vinter først og sidst på året. Flere cyklister har derfor taget det offentlige.

Det vil kræve en markant styrket indsats at nå målet om, at 50 % af turene til arbejde og uddannelse i København foregår på cykel i 2015. Der er fx behov for flere cykelgenveje, ligesom et fælles net af ruter til cykelpendlere i hovedstadsområdet vil give flere cykelpendlere på lange strækninger. Desuden kan målet ikke nås uden restriktioner på biltrafikken, fx gennem trængselsafgifter. Her mangler kommunen fortsat det lovgivningsmæssige grundlag.



Endnu mere trygt og sikkert at cykle

Sammenlignet med 2009 er antallet af dræbte og alvorligt tilskadede cyklister i 2010 faldet 12 %. I 2010 var tallet 92, heraf 3 dræbte, mod i alt 104 i 2009, heraf 2 dræbte. Også set over en længere periode er der tale om en positiv udvikling. Fra 2005 til og med 2010 er der sket et samlet fald på 22 %, 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 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, og der er lavet bredere cykelstier og nye cykelstier, som f.eks. 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

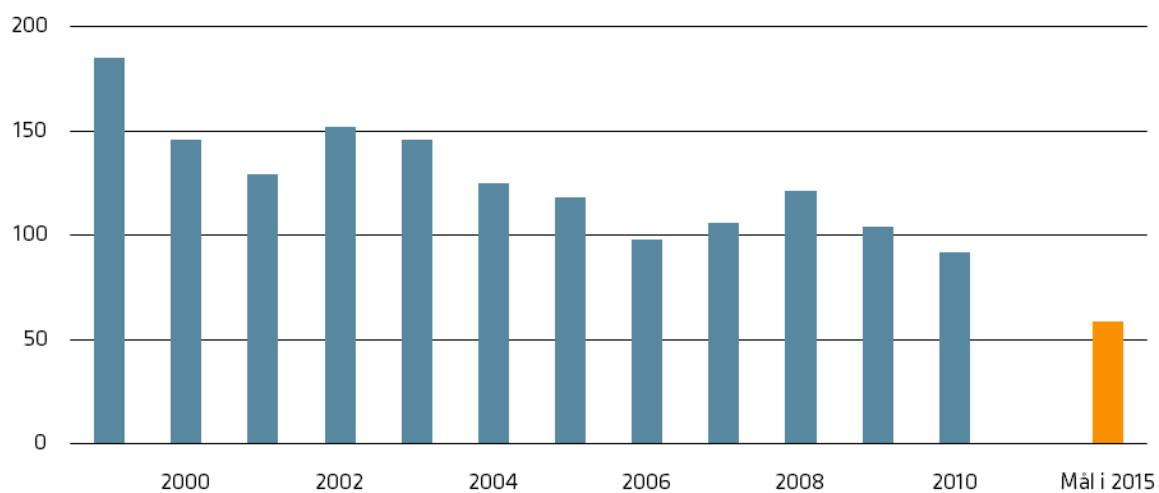
Der er behov for en fortsat målrettet indsats, hvis sikkerheden og trygheden skal leve op til de opstillede mål. Indsatsen bør omfatte kampanjer rettet mod adfærd og holdninger, herunder cyklisternes opmærksomhed på trafiksikkerheden. Desuden er det fortsat nødvendigt med forbedringer af kryds og strækninger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

Box:

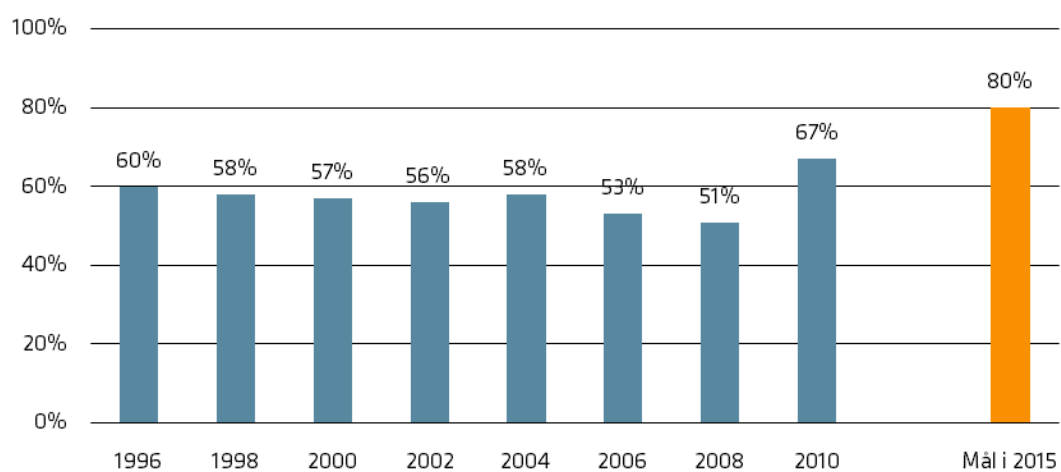
Mål for cyklisme i 2015

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

ANTAL ALVORLIGT TILSKADEKOMNE CYKLISTER I TRAFIKKEN - INKL. DRÆBTE



ANDELEN AF CYKLISTER, DER FØLER SIG TRYKKE I TRAFIKKEN



Centrum for verdens klimapolitik

Nu begynder kurven at knække

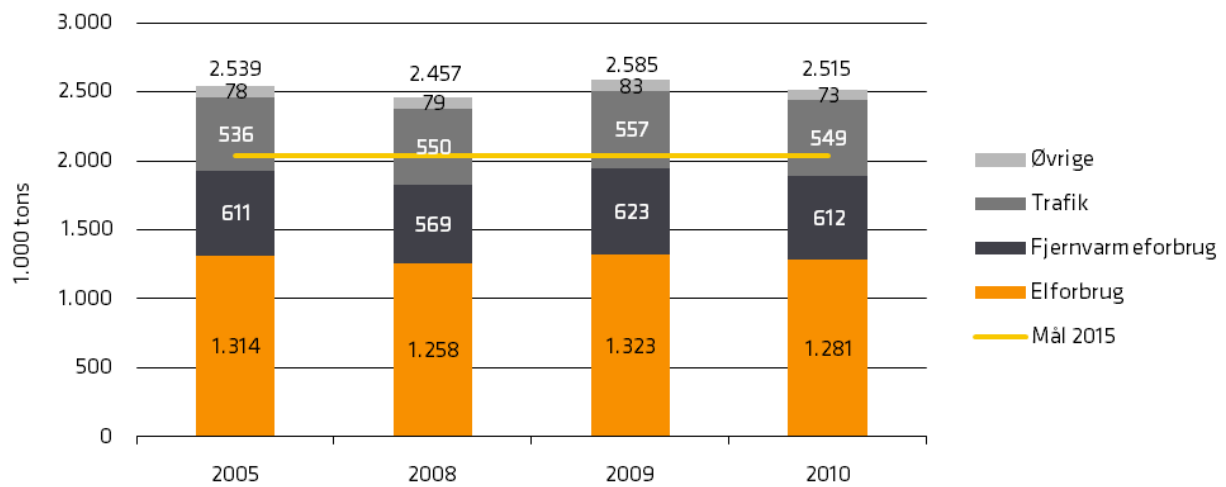
CO₂-udledningen fra København var kun en smule mindre i 2010 end i 2005. Det skyldes, at 2010 var et koldt år med et usædvanligt højt fjernvarmeforbrug. Hvis man korrigerer tallene for det ekstra varmebehov, som den kolde vinter medførte, var den samlede CO₂-udledning i 2010 4 % lavere end i 2005. Det tegner således til, at resultaterne af Københavns klimaindsats så småt begynder at vise sig. Da der er kommet 6 % flere københavnere, og da elforbruget kun er steget med 3 % siden 2005, ses endvidere tendenser til afkobling af byens CO₂-udledning og elforbrug fra byens vækst.

København får mere klimavenlig fjernvarme

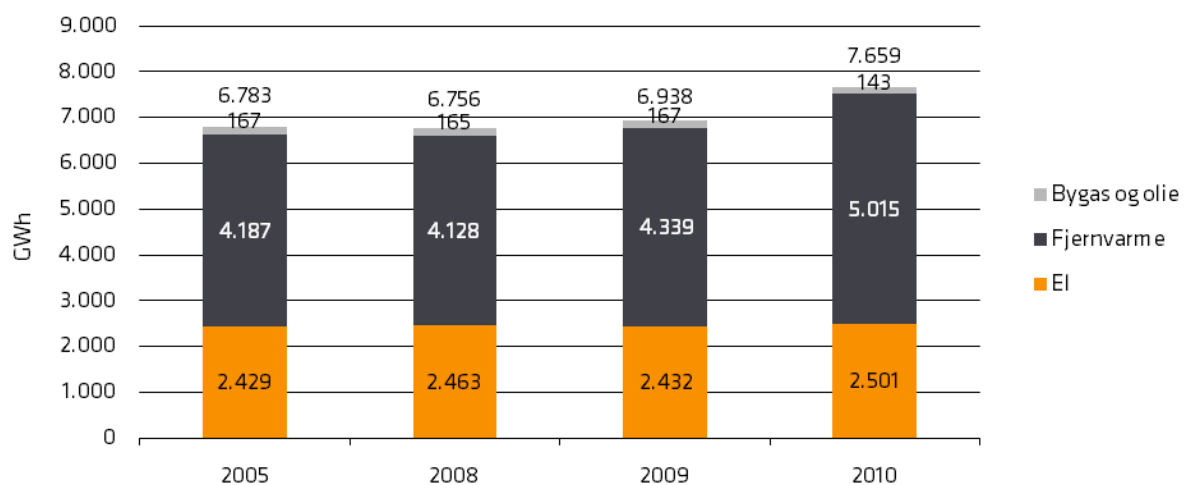
Ser man på produktionen af den el og fjernvarme, der bruges i København, er CO₂-udledningen herfra faldet betydeligt. Én kilowatt-time el udledte således 6 % mindre CO₂ i 2010 end i 2005, mens én kilowatt-time fjernvarme udledte hele 20 % mindre CO₂. Den markante ændring for fjernvarmen skyldes primært, at Amagerværket i 2010 har skiftet brændsel fra kul til biomasse på værkets blok 1. I forhold til CO₂-udledningen fra el har ændringer i sammensætningen af den samlede danske elproduktion – med mere el baseret på vind og biomasse – derudover givet et skub i den rigtige retning.

Ifølge Københavns klimaplan, der omfatter i alt 50 initiativer, skal især indsatsen inden for energiforsyning, byggeri og renovering samt transport sikre den planlagte CO₂-reduktion. Foråret 2011 var 44 af planens initiativer i gang eller afsluttet. Flere større initiativer vil få effekt de kommende år. Klimarenovering af kommunens egne bygninger er i fuld gang, omstilling af Amagerværkets blok 3 forventes aftalt i 2012, og de første landvindmøller forventes opsat i København i 2013. Herudover er det en central forudsætning, at der gennemføres lovændringer mv., som bl.a. forbedrer de økonomiske betingelser for opstilling af kystnære havvindmøller og for omstilling til biomasse.

CO₂-UDLEDNINGEN FORDELT PÅ AKTIVITETER



ENERGIFORBRUG FORDELT PÅ AKTIVITETER - EKSKLUSIV TRANSPORT



Box:

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

København investerer i grøn vækst og jobs

Københavns ambitiøse målsætning om at være CO₂-neutral i 2025 er koblet til en målsætning fra 2010 om at skabe fornyet vækst og beskæftigelse i byen. København skal være et levende laboratorium for afprøvning af nye grønne løsninger og et internationalt udstillingsvindue for de smarteste løsninger. Det kræver bl.a., at kommunen investerer massivt og motiverer andre til at gøre det samme.

Københavns Borgerrepræsentation og Københavns Energi har frem til 1. april 2011 foreløbig afsat i alt 979 mio. kr. til planlagte grøn vækst initiativer. Anvendelsen af midlerne er fordelt over årene 2010-2016. De samlede investeringer er udtryk for de midler, som Københavns Kommune og Københavns Energi anvender på indsatser, som både sænker CO₂ og øger beskæftigelsen.

Investeringerne i *grøn energi* omfatter Københavns Energis forventede investeringer i vindmøller og fjernkøling. Den *grønne mobilitet* styrkes gennem investeringer i cykler, brintteknologi, elbiler samt partikelfiltre. Samtidig investeres i den kollektive trafik, så den bliver hurtigere og mere sammenhængende med bedre forbindelse mellem tog, bus og metro. Endelig investerer kommunen i *energirenovering* af kommunens egne bygninger for at spare energi og sikre miljørigtig drift.

De første midler er afsat i forbindelse med kommunens budgetter for 2010 og 2011 samt særlige aftaler i Borgerrepræsentationen fra starten af 2010 og fra marts 2011. Endelig har Københavns Energi i 2011 taget de første skridt i forhold til at investere i alt 386 mio. kr. i vindmøller og fjernkøling.

Indtil videre er det lykkedes at supplere kommunens egne investeringer i grøn vækst initiativer med yderligere 52 mio. kr. til bl.a. en cykelbro og miljøvenlig busdrift fra statslige puljer og EU-fonde.

Jobeffekt og partnerskaber

Kommunens grønne investeringer skaber ud over CO₂-reduktioner også vækst og beskæftigelse. En beregning viser, at de vedtagne investeringer giver en jobeffekt svarende til, at 1540 personer får arbejde i ét år.

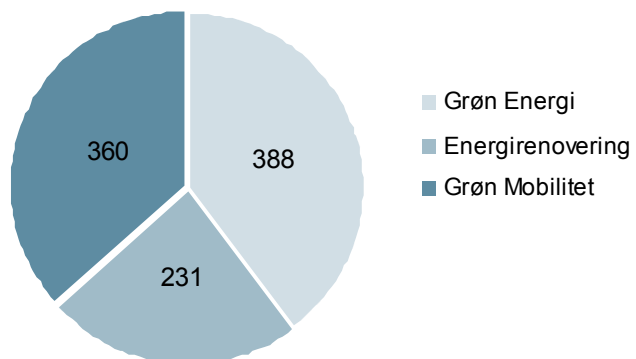
Københavns Kommune samarbejder også med virksomheder og organisationer for at fremme den grønne vækst i København. Der er bl.a. fokus på:

- Brint og brændselsceller, hvor et regionalt partnerskab skal fremme projekter, samarbejde og vidensdeling på området.
- Nordhavn, hvor et partnerskab skal skabe og demonstrere 1:1 grønne storbyløsninger i forbindelse med den kommende byudvikling i Nordhavn.
- Afholdelse af grønne internationale kongresser med tilhørende udstillinger i hovedstadsområdet som fx verdens største vindmøllekongres i 2012 og en prestigefuld videnskabskonference i 2014.

Kommunen arbejder fortsat med at konkretisere og måle grøn vækst i samarbejde med øvrige aktører på området.

SAMLEDE VEDTAGNE INVESTERINGER I GRØN VÆKST INITIATIVER 2010 OG 2011

Millioner kroner



Note: Inkl. Københavns Energis forventede investeringer

Grøn og blå hovedstad

Stadig flere rekreative muligheder

Det er rart at bo i eller at besøge en by med mange og gode rekreative blå og grønne områder, og ophold i det fri bidrager afgørende til københavnernes livskvalitet. En indledende undersøgelse fra 2007 har vist, at 60 % af københavnernes kan gå til et større grønt eller blåt område på under 15 minutter. Og der kommer stadig flere områder.

Kommunen har et mål om at etablere 14 storbyhaver frem mod 2015. Én er færdig og fire nye er på vej i 2011-2012. Herudover giver bevillinger for 2011 og 2012 mulighed for at etablere yderligere to-tre nye storbyhaver bl.a. i Sundholmsvej kvarteret.

Ved vandet åbnede den nye strand ved Svanemøllebugten i 2010. I 2011 åbner byens tredje havnebad ved Teglværkshavnen, og Kalvebod Bølge, der åbner op for nye maritime aktiviteter og plads til et moderne idræts-, kultur- og fritidsliv, anlægges tæt på Lange Bro.

Flere brugere

I sommerhalvåret 2008 besøgte københavnernes byens grønne og blå områder i gennemsnit hver anden dag, og besøgene varede i gennemsnit en time svarende til i alt 3 1/3 time om ugen. En nogenlunde tilsvarende måling, som blot blev foretaget for de tre sommer måneder i 2010, viste en gennemsnitlig ugentlig opholdstid på 4 timer om ugen.

Københavns Kommune ønsker at motivere flere københavnere til at bruge byens rekreative områder. Med udgangen af 2010 blev en tre-årig indsats for at forbedre stier og inventar i alle byens parker afsluttet, og istandsættelsen af den sidste fjerdedel af byens 125 legepladser er bevilget og gennemføres i 2011-2012. Endvidere gøres der løbende en indsats for at løfte parkernes kvalitet og skabe nye rekreative oplevelser samt for at involvere frivillige i forbindelse med byens parker.

København slår rødder

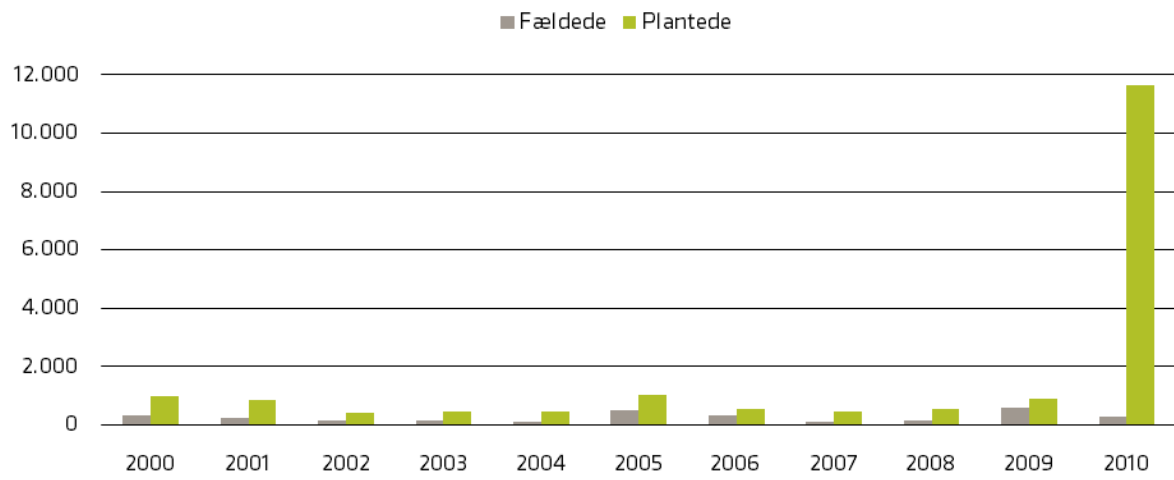
I 2010 har kommunen plantet 17 gange så mange træer, som der i gennemsnit er blevet plantet hvert af de foregående 10 år. I alt godt 11.600 træer blev det til, hvoraf over 10.000 er plantet på Amager Fælled rundt om boldbaner og kolonihaver. I 2011 plantes yderligere mindst 5.000 træer, som vil medvirke til at gøre nye steder i byen mere grønne og attraktive og at tilpasse byen til fremtidens klima. Træerne plantes fortrinsvist på offentligt tilgængelige rekreative områder og på offentlig vej men også på torve og pladser.

Box:

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)

ANTAL FÆLDEDE OG PLANTEDE TRÆER I PARKER OG PÅ OFFENTLIG VEJ



Ren og sund storby

Trafikstøj er fortsat en stor udfordring

Støj fra vejtrafik påvirker menneskers helbred, særligt hvis det påvirker nattesøvnen. Støj kan desuden forringe børns indlæringssevne.

Københavns Kommune vurderer, at ca. 30.000 boliger i København skal støjdæmpes, hvis ikke beboerne fremover skal være udsat for sundhedsskadelig støj om natten. Tilsvarende vil skønsomt 1/5 af daginstitutionerne og knap halvdelen af skolerne fortsat være beliggende i områder med et for højt støjniveau, hvis det forudsættes, at de planlagte støjreducerende tiltag i forhold til trafikken gennemføres.

Fokus på veje og bygninger

Københavns Kommune arbejder løbende på at reducere støjen fra vejtrafik ved at koncentrere biltrafik på de regionale veje til gennemkørende trafik, nedsætte hastigheden og udlægge støjreducerende asfalt.

Fra 2008 til 2010 er hastighedsgrænsen nedsat med 10 km/t på 14 km vej i byområdet. Og støjreducerende asfalt er siden 2007 systematisk anvendt ved vedligeholdelse af veje med mere end 2000 biler i døgnet og en hastighedsgrænse på mere end 40 km/t. Asfalten dæmper støjen med 1½ dB i gennemsnit, hvilket opleves som en mærkbar reduktion af støjen.

Trafikstøjen i København kan reduceres mærkbart, hvis staten og EU sikrer mulighed for trængselsafgifter og indfører krav om mindre støjende biler og dæk.

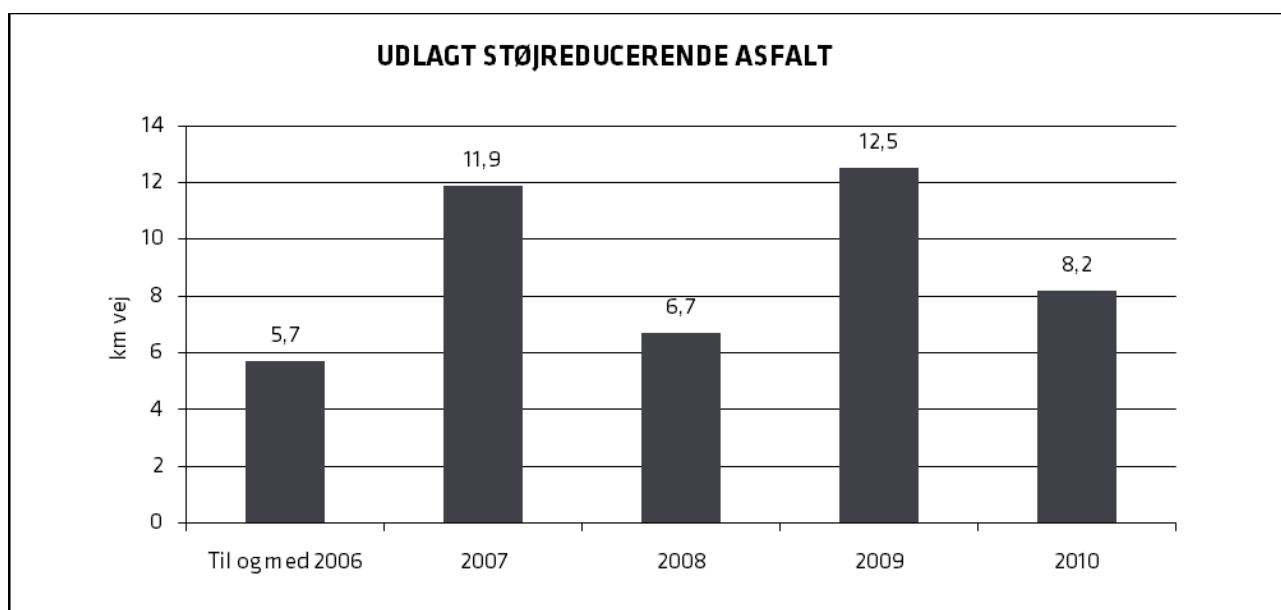
Ikke alle soveværelser, institutioner og skoler beliggende i områder med høje støjniveauer er udsat for støjgener fra vejtrafikken. Der kan fx allerede være foretaget afskærmning af udendørsarealerne eller isat lydrunder. Behovet for støjreducerende tiltag må derfor bero på en nærmere vurdering af støjforholdene ved de enkelte boliger, skoler og institutioner. Kommunen kan understøtte udviklingen ved at yde tilskud til fx udskiftning til lydrunder i boliger, skoler og daginstitutioner.

Københavns Kommunes lovpligtige støjhandlingsplan blev vedtaget marts 2011. Den beskriver hvilke initiativer, der samlet set skal til, for at det er realistisk at nå målene.

Box:

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



Ren luft – en fortsat udfordring

Luftforureningen påvirker københavnernes sundhed og giver anledning til for tidlige dødsfald. Især børn, ældre og personer med luftvejsproblemer påvirkes af luftforureningen. Og luftforureningen er da også udpeget af københavnernes som det område, hvor der er vigtigst, at kommunen gør en indsats. I København kommer luftforureningen i dag langt overvejende fra trafikken i byen. På de mest trafikerede gader, fx H. C. Andersens Boulevard, vurderes op til 90 % af luftforureningen at stamme fra biltrafikken.

Fokus på kvælstofdioxid

Generelt er der de seneste år sket en væsentlig forbedring af byens luftkvalitet, men forureningen med kvælstofdioxid (NO₂) udgør fortsat en udfordring. Foreløbige målinger for 2010 viser, at luftens indhold af kvælstofdioxid fortsat ligger over den grænseværdi, som skulle være overholdt fra 2010. Og Danmarks Miljøundersøgelser beregnede i 2009, at der fortsat ville være overskridelser på 35 københavnske gadestrækninger i 2010 og på 15 i 2015.

Luftens samlede indhold af partikler på under 10 µm i diameter – under ét kaldet PM10 – har til gengæld ligget under EU's grænse for årsmiddelværdien siden 2007. Og fra 2009 har døgnmiddelværdien på 50 µg/m³ heller ikke været overskredet mere end de tilladte 35 gange. Det tyder på, at en af de væsentlige årsager til det markante fald i luftens partikelindhold fra 2009 er udlægning af ny belægning med støjsvag asfalt på H.C. Andersens Boulevard i efteråret 2008. Analyser har vist, at belægningen giver anledning til mindre vejstøv end normalt.

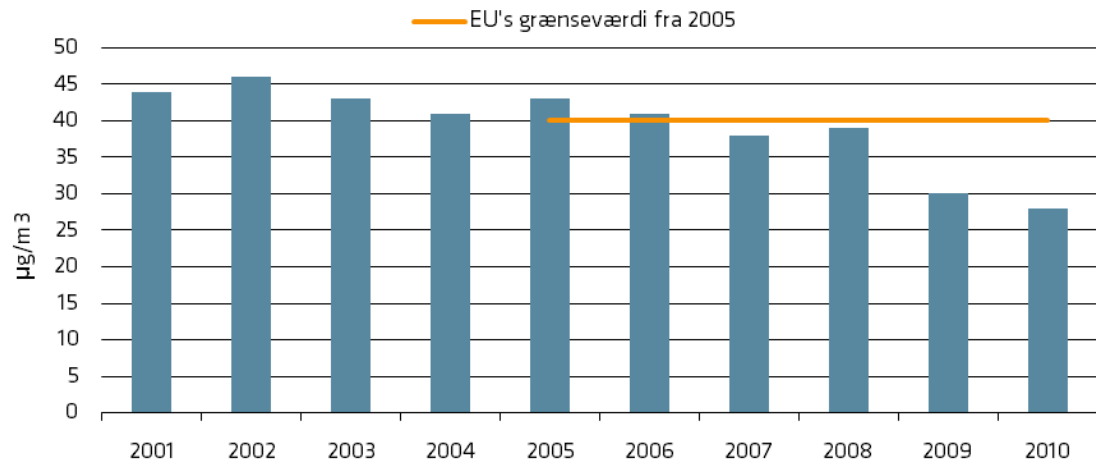
Der kan blive tale om, at EU udsætter fristen for opfyldelse af grænseværdien for kvælstofdioxid på baggrund af en luftskvalitetsplan, som Miljøstyrelsens laver. I oplægget til planen vurderes det, at en fortsat skærpelse af EU's miljøkrav til nye biler, nye miljøkrav til taxaer samt kommunens miljøzone vil kunne sikre, at grænseværdien overholdes i 2015. Kommunen vurderer, at der også er behov for bedre muligheder for, at kommunen kan regulere omfanget af biltrafikken og for at udbygge miljøzonekravene, så de fx omfatter andet end tunge køretøjer. Hermed ville der også være mulighed for at øge indsatsen i forhold til de ultrafine partikler på under 0,1 µm, som meget tyder på, i dag udgør det væsentligste problem i relation til luftforurening i byen.

Box:

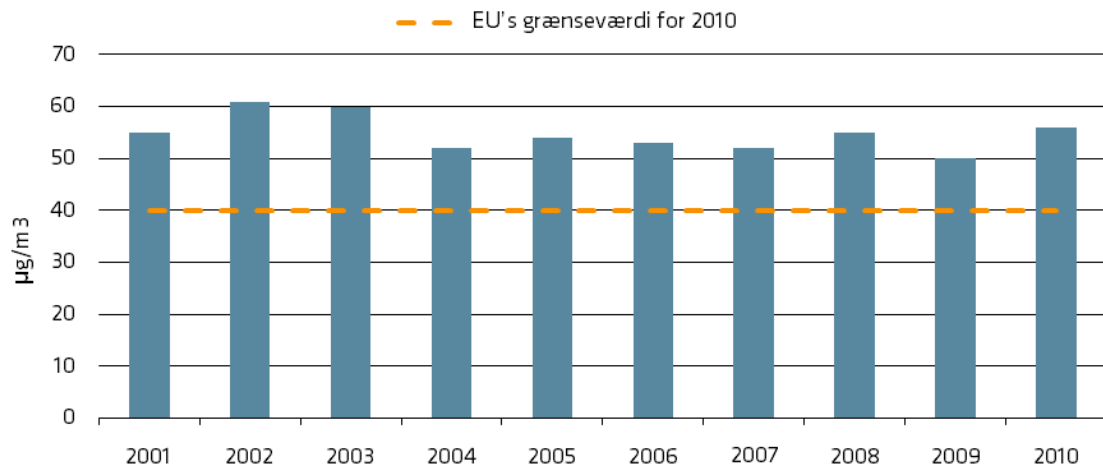
Mål for luft i 2015

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

LUFTENS INDHOLD AF PARTIKLER (PM 10) ÅRSMIDDELVÆRDI H.C. ANDERSENS BOULEVARD (VED 0 °C OG 1 ATM TRYK)



LUFTENS INDHOLD AF KVÆLSTOFDIOXID (NO₂) ÅRSMIDDELVÆRDI H.C. ANDERSENS BOULEVARD



På vej mod grøn mobilitet

København skal være en by med høj tilgængelighed, verdens bedste cykelby og moderne sammenhængende kollektiv trafik. Trængsel, CO₂-udledning, luftforurening og støj fra trafikken skal reduceres, så København bliver en ren og sund hovedstad.

Fra 2000 til 2010 er der kommet 7 % flere københavnere, det samlede antal arbejdspladser i København er steget med 10 % fra 1999 til 2009, og trafikken følger med. Fra 2000-2010 er cykeltrafikken således steget med 13 %, den kollektive trafik er steget med 10 % og biltrafikken med 5 %. Biltrafikken har været stigende siden 1994. Men de seneste år er billedet vendt, og siden 2007 er biltrafikken faldet med i alt 2 %, samtidig med, at cykeltrafikken og den kollektive trafik fortsat er vokset.

Det vurderes, at udviklingen især skyldes kommunens satsning på cykler og kollektiv trafik, indførelse af udvidet betalingsparkering i 2006-2007 samt finanskrisen. Væksten i biltrafikken er sket på det regionale vejnet, som er beregnet til den gennemkørende trafik. Dermed undgås øget luftforurening og støj i byens øvrige gader.

Grønne løsninger

Det kræver en markant indsats at løse miljø- og trængselsproblemerne og at komme nærmere kommunens langsigtede målsætning om, at højst 1/3 af turene i København skal foregå med bil. Både nye og eksisterende dele af byen skal indrettes til cykel, gang og kollektiv trafik, og der skal ske kraftige forbedringer af både den kollektive trafik og forholdene for cyklister. Endvidere vil alternativerne til bilen kunne få et væsentligt løft, hvis kommunen får mulighed for at indføre trængselsafgifter, hvor indtægterne anvendes på de nævnte forbedringer.

For de transportbehov, som bedst opfyldes ved brug af biler, ønsker kommunen at fremme brugen af el- og brintkøretøjer bl.a. ved at etablere en dækkende infrastruktur og ved selv at gå over til el- og brintbiler.

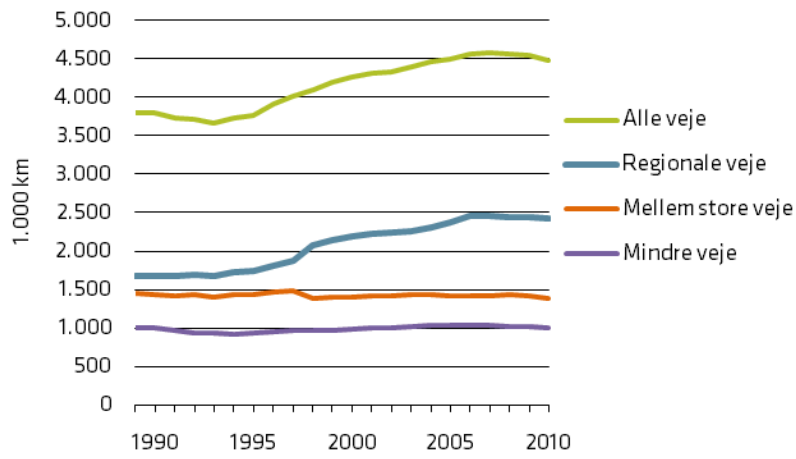
For at målrette indsatsen for grøn transport udarbejder kommunen i 2011 en Handlingsplan for Grøn Mobilitet, som indeholder indsatser og konkrete initiativer til fremme af grøn mobilitet.

Box:

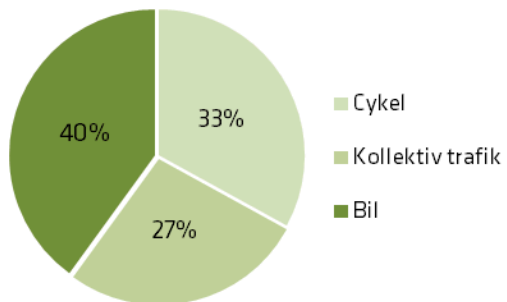
Vision og målsætning for grøn mobilitet:

- Mobiliteten i København skal gøres mere effektiv og grøn for at stimulere væksten, bidrage til en CO₂-netutral by og gode københavnertilv
- Mindst 1/3 af det samlede antal ture i byen er cykelture, mindst 1/3 af turene er med kollektiv trafik og højst 1/3 af turene er bilture

BILTRAFIKKEN PÅ HVERDAGE I KØBENHAVN (HELE DØGNET)



FORDELINGEN AF TURE I 2010



To tredjedele af kommunal mad er økologisk

Der har igen i år været en positiv fremgang i omlægningen til økologisk mad i kommunens køkkener. Fremgangen skyldes især, at de plejehjem, der selv laver mad, har arbejdet intensivt med at omlægge til økologisk mad. Daginstitutionerne har desuden fastholdt en meget høj andel af økologi samtidig med, at mange af disse også begyndte at servere frokost for deres børn i 2010.

Der har også været en god udvikling i de sociale institutioner, som nu ligger på 74 % økologi. EAT-projektet i skolerne bidrager også positivt til det samlede økologiregnskab.

De to store centralkøkkener, der leverer maden til de hjemmeboende pensionister og til en række plejehjem uden egen madproduktion, spiller nu en afgørende rolle for at nå målet i 2015. De står nemlig for godt 10 % af kommunens samlede forbrug af fødevarer. Det ene af centralkøkkenerne er gået tilbage til en økologiprocent på nul, hvilket har trukket ned i det samlede resultat for 2010. Det er derfor afgørende for at kunne indfri Miljømetropol-målet for økologi, at understøtte centralkøkkenernes indsats for at gøre produktion af mad til ældre økologisk.

Københavnerne køber økologi

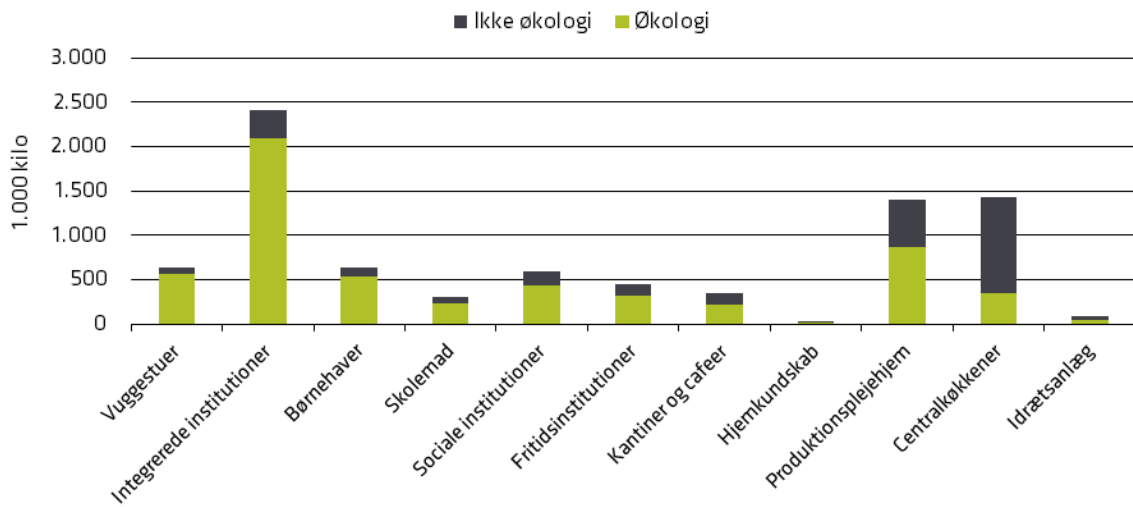
I de private husholdninger bruger københavnerne stadig over dobbelt så meget økologisk mad, som danskerne gør på landsplan. Målt i kroner var 17 % af københavnernes madforbrug økologisk i 2010 mod 18 % i 2009.

Box:

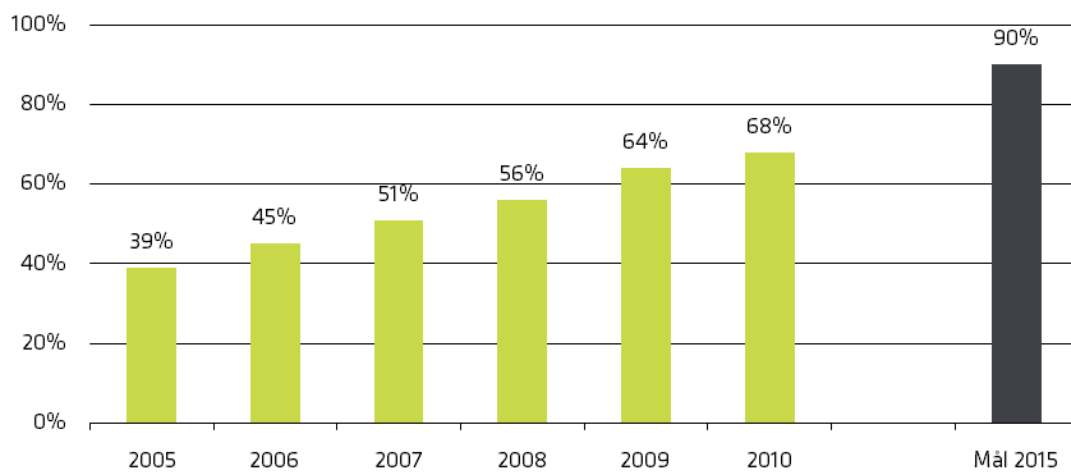
Mål for økologi i 2015

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

OPLYSTE MADMÆNGDER FORDELT PÅ INSTITUTIONSTYPE I 2010



ØKOLOGIPROCENT I ALLE KOMMUNENS INSTITUTIONER OG KØKKENER



På vej til Europas reneste hovedstad

Rene gader og pladser er med til at skabe trivsel og trykthed for både borgere og besøgende i København.

En måling af renholdelsesstandarder i seks europæiske hovedstæder placerer København nederst, mens Madrid ligger i toppen. Målingen blev lavet i september 2010, og renholdelsen blev i hver hovedstad målt i alt 200 steder i de centrale bykerner.

På en skala fra 1 til 5 opnår København et gennemsnit på 4,1, mens Madrid ligger i toppen med 4,5. Forskellen på 0,4 point giver København en god chance for at nå målet om at være Europas reneste hovedstad i 2015. Forudsætningen er dog, at København overkommer centrale forhindringer i form af især københavnerens afslappede holdning til henkastning af affald, nedslidte belægninger og byudstyr, cykler der roder og vanskeliggør renhold samt for dårlig afskærmning og oprydning ved byggerier og vejarbejder. Herudover er flere store fester og arrangementer i byen en særlig udfordring.

Kommunen vil de kommende år især fokusere på to områder. Dels skal den fleksible renholdelse, hvor byen gøres ren ud fra en daglig vurdering af behovene, optimeres. Dels skal indsatsen for at involvere og påvirke adfærden hos borgere og erhvervsliv styrkes, så by, borgere og erhvervsliv i langt højere grad bliver fælles om renholdelsen af København. Kommunen indgår derfor partnerskaber med en række organisationer og gennemfører en Ren By kampagne til og med 2013.

Max otte timer

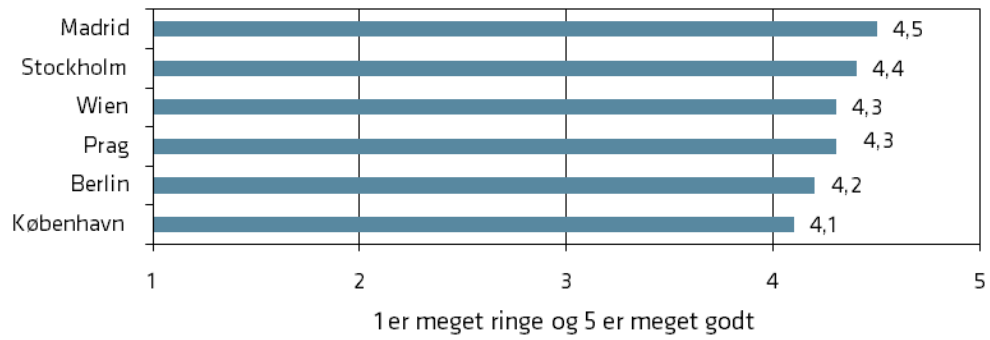
Kommunen vil sikre, at målet om, at affald i offentlige gader er fjernet inden 8 timer, nås i løbet af 2011. Dels ved i Indre By og andre særligt belastede områder at fjerne affald inden for 8 timer alle ugens dage. Dels ved i forbindelse med borgeres henvendelser fx på www.kk.dk/givosetpraj om grovere tilfælde af henkastet affald at fjerne affaldet inden for 8 timer overalt i kommunen. Generelt sikres otte-timers reglen ved, at renholdelsen af byen foregår 19 timer i døgnet alle ugens dage.

Box:

Mål for renhold i 2015

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

VURDERING AF RENHOLDelsen I SEKS EUROPÆISKE HOVEDSTÆDER



Bagsiden:

Udgiver:

Københavns Kommune

Teknik- og Miljøforvaltningen

Redaktion:

Center for Miljø

Njalsgade 13

Postbox 259

1502 København V

Tlf. 33 66 33 66

Fax. 33 66 71 33

miljoe@tmf.kk.dk

www.kk.dk/miljoeregnskab

Design: Jacob Helmer

Foto: Gitte Lotinga og Agimus

Tryk:

Oplag:

Trykt på 100 % genbrugspapir

‘Svanemærke’

Redaktion afsluttet: April 2011

Udgivet: Juni 2011

ISBN:

Københavns Kommune