

KØBENHAVNS MILJØREGNSKAB 2012



EUROPAS GRØNNE HOVEDSTAD GÅR FORREST



København er i dag internationalt kendt og anerkendt som grøn storby – måske i højere grad end mange københavnere er klar over. Vi er godt på vej til at blive den første CO₂-neutrale hovedstad i verden, og vi ligger højt i flere internationale bedømmelser af grønne storbyer. Senest har København vundet Europakommissionens præstige fyldte pris European Green Capital Award 2014 – en international blåstempling af indsatsen for at skabe en bæredygtig by, hvor livskvalitet går hånd i hånd med grøn vækst.

Med Københavns Miljøregnskab vil vi give en oversigt over resultaterne af klima- og miljøindsatserne i byen med udgangspunkt i vores visioner om at blive Miljømetropol i 2015 og CO₂-neutrale i 2025. Og vi vil fortælle om de initiativer, der fremover skal gøre os stolte over at være borgere i verdens grønneste storby.

Vi er på ret kurs med mange af de mål, vi har sat. Vi har således allerede nået målene for CO₂-reduktion, adgang til rekreative områder og renholdelse af gader. Nogle mål kræver dog en ekstra indsats, og vi må erkende, at enkelte af målene vil blive meget svære at opfylde fuldt ud, på trods af en øget indsats.

Den udeblivende betalingsring gør det for eksempel svært at opnå, at halvdelen af turene til arbejde eller uddannelse foregår på cykel, og at trafikstøjen reduceres betydeligt. Derfor forventer vi os nu meget af Trængselskommissionens arbejde.

Vores fremdrift på målene styrkes, når vi lader os inspirere af andre byer og lader erfaringer og ideer brede sig som ringe i vandet.

I Københavns Kommune går vi foran ved at energirenovere vores bygninger og omlægge til grøn transport og økologi. Men vores indsats vil i stigende grad handle om at involvere københavnere og udbrede kendskab og ejerskab til vores fælles ambitioner. De mål, vi har sat, kan nemlig ikke løftes af kommunen alene. Vores grønne succes afhænger i høj grad af københavnernes daglige adfærd – energivaner i hjemmet, valg af transport og vilje til at forbruge bæredygtigt og behandle affald som en ressource, der kan genanvendes. Vi vil gøre det nemmere og sjovere at have en grøn hverdag, og vi vil nedbryde de barrierer, der gør det svært at træffe miljørigtige valg.

På samme måde kræver det et tæt samarbejde med erhvervslivet og de videregående uddannelser, hvis København fortsat skal øge livskvalitet, jobskabelse og investeringer i byen, samtidig med at vi arbejder os frem imod et København, der er uafhængigt af fossile brændsler i 2025.

Overborgmester
Frank Jensen




Teknik- og miljøborgmester
Ayfer Baykal

INDHOLD



KAN VI NÅ MÅLENE?	4
METROPOL FOR GRØN VÆKST	6
VERDENS BEDSTE CYKELBY	9
CENTRUM FOR VERDENS KLIMA	10
GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD	12
REN OG SUND STORBY	14

KAN VI NÅ MÅLENE?




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




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

MÅL FOR 2015 KAN VI NÅ MÅLET? VURDERING AF MULIGHEDERNE



VERDENS BEDSTE CYKELBY

Mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i København.		Cykelandelen lå i 2012 på 36 % og har ligget stabilt siden 2004. En forudsætning for at nå målet vurderes at være trængselsafgifter på biltrafikken, som ikke har kunnet gennemføres politisk. På denne baggrund må det anses for urealistisk at nå målet inden udgangen af 2015. Cykeltrafikken målt i cyklede km i København er i dag på det højeste niveau i 50 år. Hvis cykelandelen skal stige markant samtidig med, at den samlede trafik øges, kræver det fortsatte og omfattende investeringer i et sammenhængende net af cykelstier i høj kvalitet med kapacitet til at håndtere den stadige stigning i cykeltrafikken. Fokus skal være på reduceret rejsetid, øget komfort og større tryghed. Desuden skal der samarbejdes med eksterne parter og fokuseres på til stadighed at udvikle nye og bedre løsninger.
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 2012 opgjort til 102 (heraf 1 dræbt) og dermed på niveau med 2009, men en stigning i forhold til 2010 og 2011. Set over en længere periode er der dog tale om et fald. Målet vurderes inden for rækkevidde ved en styrket indsats så som ombygninger af kryds og strækninger med relativt mange uheld. Det kræver, at der i de kommende år bliver investeret i trafikikkerhedstiltag.
Mindst 80 % af de københavnske cyklister skal føle sig trygge i trafikken.		I 2012 svarede 72-76 % af cyklisterne, at de føler sig trygge i trafikken. En fremgang på 21-25 procentpoint i forhold til 2008, hvor trygheden lå på 51 %. Den store fremgang vurderes at afspejle de seneste års indsats f.eks. med ombygninger af kryds, bredere cykelstier og kampagner for mere hensynsfuld adfærd. Det vurderes, at målet er inden for rækkevidde ved en fortsat indsats på nuværende niveau. Særlig fokus vil fortsat være på kryds, cykelstier med kapacitetsmangel og adfærd.








CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

Københavns CO ₂ -udslip skal i 2015 være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005.		København nåede allerede i 2011 målet om at reducere CO ₂ -udledningen med 20 % i forhold til 2005. I 2012 er CO ₂ -udledningen reduceret yderligere, så den nu er godt 24 % lavere end i 2005. Dette er sket samtidig med, at befolkningen er vokset med 10 %.
---	---	---

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 undersøgelse 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 (2007) (i gennemsnit 1 time hver anden dag i 2007).		Målingen fra 2012 viser, at københavnere besøger byens rekreative områder ca. 2,5 gange om ugen i tilsammen knap 4 timer. Et gennemsnitligt ophold i de københavnske parker varer 88 minutter, hvilket er en stigning på 10 % i forhold til 2011 og på 37 % i forhold til 2007. Det vurderes dog stadig, at målet bliver yderst svært at nå.

REN OG SUND STORBY

Københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken.		I kommunen er der mange trafikale virkemidler, som kan bidrage til støjdemping. Støjbelastning fra vejtrafik er dog meget afhængigt af selve støjekilden, som er motorstøj og dækstøj. Der er behov for at dæmpe støjekilden, hvilket stiller store krav til lovgivning på området. Hvis målet skal nås, er der et stort antal boliger, som skal støjisoleres. Den manglende finansiering af initiativer, herunder facadeisolering og støjdempende 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 for at nå målet.
Alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken.		Mere end halvdelen af kommunens skoler og daginstitutioner er placeret i områder med for høj støjbelastning. Derfor vil det kræve en indsats af betydeligt omfang at nå målet. I planen for helhedsrenovering af kommunale skoler indgår støjbekæmpelse – både i undervisningsrummene og på udendørs opholdsarealer. Der er 2 skoler som igennem helhedsrenoveringen er behandlet i forhold til støj, og flere skoler er enten planlagt eller i gang med en helhedsrenovering, hvori støjbekæmpelse indgår.
Luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes.		Luftens indhold af kvælstofdioxid ligger fortsat mere end 25 % over EU's grænseværdi, mens grænseværdierne for partikler er overholdt i 2012. Kommunen vil i 2013 skærpe indsatsen for renere luft med en samlet ren luft-plan, der skal bidrage til opfyldelse af målet.
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. 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 2013 opgjort til 76 %. Økologiandelen er steget støt siden 2005 på baggrund af en målrettet kommunal indsats. De sidste 14 procentpoint op til målet på 90 % vurderes at udgøre den største udfordring, som bl.a. kræver et højt fagligt niveau og en målrettet fokus i hver enkelt institution. Det vurderes, at overgangen for ca. 50 større institutioner, til statens økologiske spisemærke, hvor mængder registreres på baggrund af faktiske indkøb og ikke skøn, har trukket i den gale retning, da skøn ofte viser sig at være optimistiske. På trods af dette, er der sket en positiv udvikling i registrerede mængder fra 74% i 2011 til 76% i 2012. Omlægningen af kommunens store centralkøkken har i 2012 medført en stigning i køkkenets økologiprocent fra 0 til 18.
København skal være Europas rene hovedstad og en af de rene hovedstæder i verden.		I 2010 scorede København 4,1 og dermed lavest i en international benchmark-undersøgelse af renholdelsen i seks europæiske hovedstæder. Med beslutningen om, at de nuværende ressourcer fremover er en fast del af kommunens budget, vurderes det dog, at målet kan nås, da København kun ligger 0,4 point under undersøgelsens topscorer. Den fremadrettede indsats omfatter både effektivisering samt involvering af borgere og virksomheder gennem frivillighed og partnerskaber.
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.

METROPOL FOR GRØN VÆKST

KØBENHAVN INVESTERER I GRØN VÆKST OG JOBS

København kobler målsætningen om at blive CO₂-neutral i 2025 med målsætninger om vækst, beskæftigelse og høj livskvalitet. Ved at koble disse målsætninger kan København understøtte en grøn vækst samtidig med, at København udvikler sig til en endnu mere bæredygtig og miljørigtig by, hvor nye løsninger bidrager til at øge københavnernes livskvalitet. At indfri disse ambitioner kræver massive investeringer fra både kommunen og andre aktører.

AMBITIONER KRÆVER MASSIVE INVESTERINGER

I budgetperioden fra 2013 til 2016 har Københavns Borgerrepræsentation afsat i alt 1,1 mia. kr. til investeringer, der understøtter grøn vækst. Investeringerne i grøn mobilitet omfatter bl.a. en cykelpakke samt investeringer i intelligente trafiksystemer. Energirenovering dækker – udover bl.a. renoveringer af skoler – udskiftning af gadebelysning. Endelig omfatter investeringerne i klimatilpasning tiltag i forhold til skybrud samt sikringstiltag på kommunens bygninger.

I regi af KBH 2025 Klimaplanen gennemføres i samme periode investeringer i grøn energi for omkring 8,1 mia. kr. til bl.a. opstilling af vindmøller og omstilling fra kul til biomasse på Amagerværket. Størstedelen af disse investeringer gennemføres af Københavns Kommunes forsyningsselskab, HOFOR, men andre energiselskaber og Amager Ressourcecenter står også for betydelige investeringer.

Samlet set investeres således ca. 9,2 mia. kr. i grøn vækst i perioden 2013-16.

JOBEFFEKT

De grønne investeringer hjælper ikke kun til at reducere CO₂-udledningen, de skaber også beskæftigelse. Kommunens investering på 1,1 mia. kr. er således estimeret til at udløse en jobeffekt svarende til at ca. 2.000 personers beskæftiges et år. Regnes energiselskabernes investeringer med, udløses en jobeffekt svarende til at ca. 13.000 personer beskæftiges et år.

NYE PARTNERSKABER

Københavns Kommune samarbejder med vidensinstitutioner og virksomheder for bedst at kunne fremme den grønne vækst.

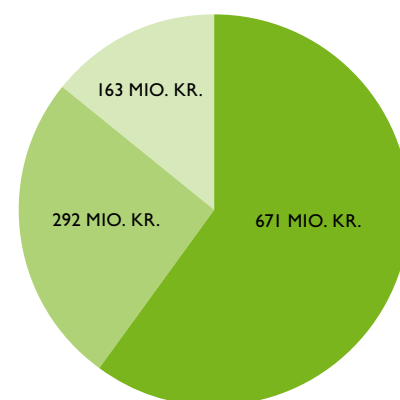


Udover en partnerskabsaftale med DTU og en ny partnerskabsaftale med Aalborg Universitet om udvikling af innovative byløsninger i København, indgår Københavns Kommune i en række partnerskaber med små og større virksomheder.

Derudover er Københavns Kommune undervejs med at etablere flere nye offentlige-private innovationspartnerskaber indenfor klima- og miljøområdet. Eksempelvis indenfor energirenovering (bl.a. projektet "Klimakarré", der løber 2014-2017) og Klimatilpasning (bl.a. projekter ifm. "Klimakvarter i Skt. Kjeldskvarter"). Målet i disse projekter er, at de både skal bidrage til at realisere kommunens ambitioner på klima- og miljøområdet og samtidig bidrage til at skabe vækst, innovation og konkurrencekraft hos de deltagende virksomheder og vidensinstitutioner.

SAMLEDE KOMMUNALE INVESTERINGER I GRØN VÆKST I PERIODEN 2013-16

- Energirenovering
- Grøn mobilitet
- Klimatilpasning



KØBENHAVN SOM GRØNT VÆKSTCENTER

Erhvervslivet i København udvikler fremtidens grønne løsninger og skaber vækst.

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 hovedstadsområdets position som grønt vækstcenter.

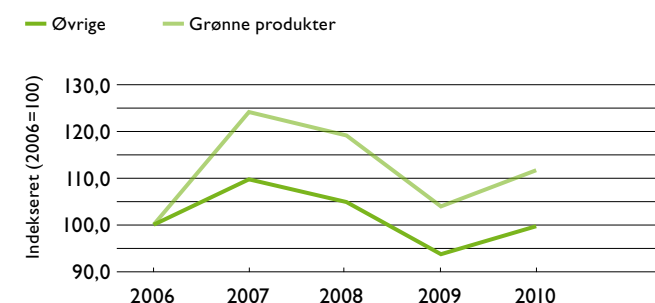
København vil afprøve nye grønne løsninger i byen og fungere som internationalt udstillingsvindue. På den måde skaber København grobund for innovation og vækst og understøtter udviklingen i grøn produktion, som leverer produkter og rådgivning, der reducerer forurening og ressourceforbrug.

GRØN PRODUKTION SOM VÆKSTLOKOMOTIV

I Københavns Kommune voksede omsætningen indenfor den grønne produktion med 12 % i perioden 2006-2010. Samtidig voksede Københavns grønne vareeksport med 21 %. Til sammenligning har der i samme periode ikke været nogen vækst i omsætningen i det øvrige erhvervsliv.

Også i absolutte tal bidrager den grønne produktion betydeligt til økonomien. I 2010 tegnede den grønne vareeksport sig således for omkring 6,1 mia. kr., hvilket svarer til ca. 3 % af den samlede eksport fra København. Den samlede omsætning i den grønne produktion var samme år på 21 mia. kr., hvilket svarer til ca. 5 % af den samlede omsætning i erhvervslivet. De gode resultater skyldes bl.a. en høj produktivitet indenfor den grønne produktion, som er ca. 40 % højere end i det øvrige erhvervsliv.

UDVIKLING I OMSÆTNINGEN I KØBENHAVNS KOMMUNE



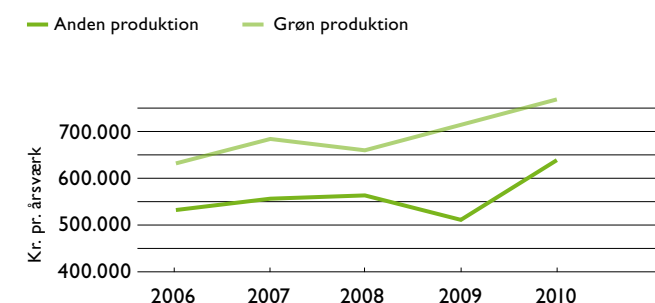
MÅL FOR BESKÆFTIGELSE I 2015

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

FORBEDRET KONKURRENCEEVNE MEN FÆRRE JOBS

Der er omkring 30.000 job indenfor grøn produktion i Region Hovedstaden, hvoraf ca. 8.000 ligger i København. Beskæftigelsen indenfor grøn produktion i Region Hovedstaden er dog faldet ca. 10 % siden 2006. Da der samtidig er sket en betydelig vækst i omsætningen og eksporten, skyldes faldet i beskæftigelsen en markant forbedring i produktivitet indenfor den grønne produktion, hvilket har skærpet konkurrenceevnen og dermed lagt et godt fundament for fremtidig vækst.

UDVIKLING I PRODUKTIVITET I VIRKSOMHEDER I REGION HOVEDSTADEN





KØBENHAVN ER EUROPAS GRØNNE HOVEDSTAD I 2014

I 2012 vandt København Europakommisionens præstigefyldte pris European Green Capital Award 2014. Prisen er en blåstempling af København og indsatsen for at skabe en grøn og bæredygtig by, der er god at bo i og investere i. Derudover er det også en anerkendelse af københavnernes indsats.

Juryen pegede på København som en god rollemodel for byplanlægning og design og for at være en pioner indenfor bæredygtige transportløsninger. Der blev lagt vægt på evnen til at indgå offentligt-private partnerskaber i arbejdet med at bidrage til grøn vækst og beskæftigelse. Kommunens arbejde med Nordhavnen som 'grønt laboratorium' er ifølge juryen særligt egnet til at kunne overføres til andre bydele og storbyer. Endelig blev byens evne til at inddrage borgerne og få københavnere til at føle sig som del af de grønne løsninger fremhævet som særligt effektiv.

Prisen som Europas grønne hovedstad betyder, at København har forpligtet sig til at være rollemodel for andre byer, og at de grønne Københavnske løsninger, som fjernvarmenettet, havnebadene og cykelstierne skal vises ekstra meget frem i 2014. I samarbejde med københavnere, uddannelsesinstitutioner, virksomheder og andre byer og partnere, vil kommunen i 2013 planlægge en række arrangementer, der deler ud af Københavns erfaringer som grøn by.

VERDENS BEDSTE CYKELBY

FLERE CYKLER GIVER ET BEDRE BYLIV

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

Københavns Kommune gør en målrettet indsats for at forbedre cykelforholdene, og i efteråret 2011 blev en ny strategi for indsatsen på cykelområdet frem til 2025 'Fra god til verdens bedste, Københavns cykelstrategi 2011-2025' vedtaget. Nøgleordene for indsatsen på cykelområdet er: byliv, komfort, hastighed og tryghed.

I 2012 var andelen af ture til arbejde eller uddannelse, som foregår på cykel med slutdestination i København, på 36 %. Denne andel har været stabil de seneste år, og det vil derfor kræve en markant styrket indsats på cykelområdet, herunder eksempelvis restriktioner på biltrafikken, hvis målet om, at 50 % af ture til arbejde eller uddannelse foregår på cykel, skal nås.

For at understøtte cykelpendlingen åbnede den første cykelsupersti (Albertslundruten) i april 2012 og den anden (Farumruten) i april 2013. Der er indtil videre planlagt et rutenet, der samlet set vil løbe op i 300 km cykelsupersti.

ENDNU MERE TRYGT OG SIKKERT AT CYKLE

Sammenlignet med 2011 er antallet af dræbte og alvorligt tilskadede cyklister i 2012 steget med knap 28 %. Set over en længere periode er der dog tale om en positiv udvikling, men der kræves en forstærket indsats for at nå målet.

Det er lykkedes at vende udviklingen med hensyn til københavnske cyklisters tryghed i trafikken. I 2012 følte 72-76 %



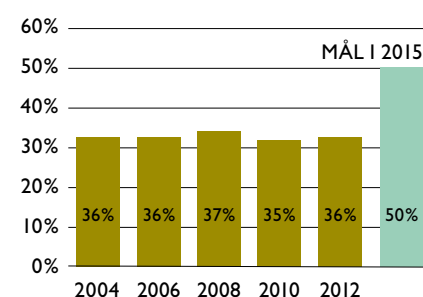
MÅL FOR CYKLISME I 2015

- 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 trygge i trafikken.

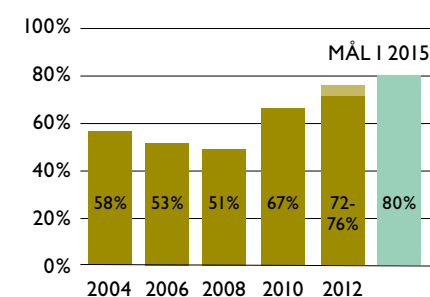
af de cyklende sig trygge i trafikken, hvilket er en markant stigning sammenlignet med de foregående år. Denne stigning ligger i god forlængelse af kommunens store indsats for at øge trygheden. Eksempelvis er mange kryds blevet omlagt med tilbagetrukne stopstreger for biler, og der er lavet bredere cykelstier på strækninger med særligt mange cyklister.

Selvom udviklingen er godt på vej i den rigtige retning, er der dog stadig behov for en målrettet indsats, både gennem kampanjer og fortsat forbedrende tiltag, hvis både sikkerheden og trygheden skal leve op til de opstillede mål i 2015.

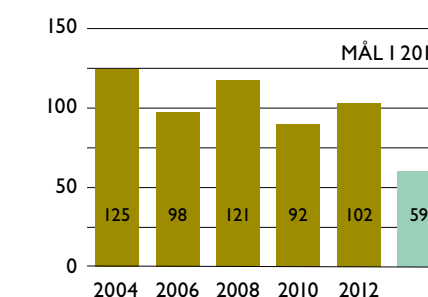
ANDELEN DER CYKLER TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE I KØBENHAVN



ANDELEN AF CYKLISTER, DER FØLER SIG TRYGGE I TRAFIKKEN



ANTAL ALVORLIGT TILSKADEKOMNE CYKLISTER I TRAFIKKEN INKL. DRÆBTE



CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

KØBENHAVN FORTSÆTTER DEN GODE KURS

København nåede målet om at reducere CO₂-udledningen med 20 % ift. 2005 allerede i 2011. Og den gode udvikling fortsætter – således er CO₂-udledningen ift. 2011 reduceret med godt 6 %. Denne reduktion kan næsten entydigt tilskrives den øgede vindkraft.

Den samlede reduktion i perioden fra 2005 til 2012 er opgjort til godt 24 %. Dette er realiseret, selvom kommunen i perioden 2005-12 har haft en befolkningstilvækst på 10 %.

Med energiaftalen fra 2012 og KBH 2025 Klimaplanen er der skabt gode rammer for, at den opnåede CO₂-reduktion både kan fastholdes og yderligere udbygges i de kommende år.

Den CO₂-udledning, som undgås, fordi der produceres elektricitet på vedvarende energikilder i kommunen, er godskrevet, dvs. fratrukket CO₂-udledningen fra elforbruget i København. Godskrivningen betyder, at CO₂-udledningen fra elforbruget i 2011 reduceres fra 0,870 mio. tons til 0,697 mio. tons. Uden godskrivningen er den samlede CO₂-udledning i 2012 faldet knap 23 % ift. basisåret 2005.

GRØNNERE EL- OG FJERNVARMEPRODUKTION

I Danmark som helhed udledte én kilowatt-time el i gennemsnit knap 16 % mindre CO₂ i 2012 end i 2011 og knap 34 % mindre end i 2005. Reduktionen fra 2011 til 2012 kan primært tilskrives øget produktion fra vindmøller. Den samlede reduktion i perioden 2005-2012 kan væsentligst – ud over øget vindproduktion – henføres til øget brug af biomasse i kraftvarmeproduktionen.



MÅL FOR CO₂

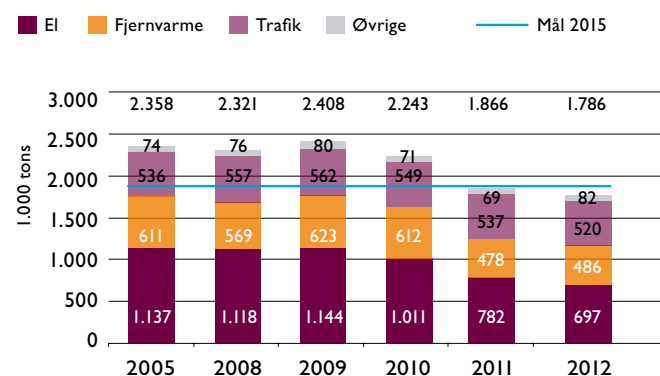
- Københavns CO₂-udledning skal i 2015 være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005
- København skal være CO₂-neutral i 2025

I København er der sket et fald i elforbruget på ca. 2 % ift. 2011 – 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 %.

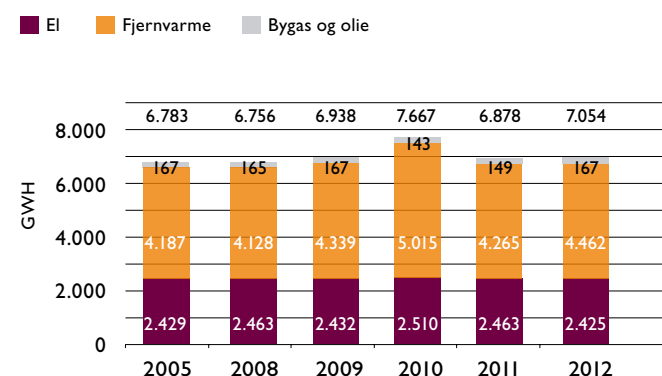
2012 var noget koldere end 2011, hvorfor fjernvarmeforbruget steg knap 5 %. At CO₂-udledningen er holdt nogenlunde konstant skyldes øget brug af biomasse i kraftvarmeproduktionen. I forhold til 2011 udledte én kilowatt-time fjernvarme i 2012 således knap 4 % mindre CO₂ – og i forhold til 2005 er faldet hele 26 %.

CO₂-udledningen fra vejtrafikken falder også lidt ift. 2011. Det skyldes bl.a., at tendensen med færre kørte kilometer i byen fortsætter.

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



ENERGIFORBRUG FORDELT PÅ SEKTORER EKSKLUSIV TRANSPORT



STATUS FOR KØBENHAVNS KLIMAPLAN

Københavns Borgerrepræsentation vedtog KBH 2025 Klimaplanen i august 2012, og med Budget 2013 blev der afsat 500 mio. kr. til opstart på implementeringen af planen. Planen beskriver de initiativer, der skal til, for at København kan blive CO₂-neutral i 2025. For perioden 2013-2016 er beskrevet 65 konkrete initiativer, der skal igangsættes for at få det rette fundament for at nå klimaplanens 2025-mål. Der er i 2013 igangsat 50 af klimaplanens initiativer.

REDUKTION AF ENERGIFORBRUGET ER NØDVENDIGT

I 2010 stod varme- og elforbruget i bygningerne i København for, hvad der svarer til 64 % af den samlede CO₂-udledning i København. Med forventningerne om, at København vil vokse med over 100.000 indbyggere frem til 2025, lægger KBH 2025 Klimaplanen op til markante reduktioner i både bolig- og erhvervsbyggeri. Indsatsen er en forudsætning for, at KBH 2025 Klimaplanen har en positiv samfunds- og brugerøkonomi. Derfor er der fokus på, at nybyggeri opføres energieffektivt efter rammene i 'lavenergiklasse 2015' eller 'lavenergiklasse 2020' med meget lavt energiforbrug per kvadratmeter. Det eksisterende byggeri skal bidrage med ganske betydelige energireduktioner i forbindelse med renovering af byens ejendomme.

ENERGIFORSYNINGEN GIVER DE STORE CO₂-REDUKTIONER

I 2025 vil københavnernes el og varme være baseret på vind, biomasse, geotermi, affald og sol. Målet er, at fjernvarmen er CO₂-neutral i 2025, og at København er med til at sikre en elproduktion fra vedvarende energikilder, der overstiger byens samlede elforbrug. Energiforsyningen forventes at bidrage med 74 % af den samlede reduktion af CO₂-udledningen i 2025.

Med omstillingen fra kul til biomasse på blok 1 på Amagerværket i 2010 og de forventede omstillinger til biomasse på blok 3 på Amagerværket og blok 1 på Avedøreværket, vil der blive taget et stort skridt mod målet om CO-neutral fjernvarme i 2025.

Udbygningen med vindenergi er et helt centralt element i KBH 2025 Klimaplanen. Vindenergi inden for kommunegrænsen er på vej. Tre vindmøller på Prøvestenen forventes at være i drift inden udgangen af 2013. Desuden vil otte vindmøller være i drift i Lolland og Billund kommuner. HOFOR arbejder målrettet med at indgå i udbygningen med kystnære havvindmøller.



GRØN OG EFFEKTIV MOBILITET

Københavns Kommune har fokus på, at det skal være mest attraktivt at cykle, gå eller tage den kollektive transport rundt i byen. Sker det med bil, er målet, at så mange som muligt anvender el- og hybridbiler, mens tungere køretøjer skal køre på nye drivmidler som biogas.

På cykelområdet blev den anden cykelsupersti mellem Farum og København åbnet i april 2013. Der bliver fortsat investeret i nye og forbedrede cykelstier i kommunen, som gør det endnu mere attraktivt at cykle i København. I 2013 igangsættes forsøg med 2 store elbusser i den kollektive trafik for at teste denne teknologi.

KOMMUNES EGEN INDSATS

- Energi- og klimarenovering af kommunens egne bygninger er i fuld gang. Til skoler er der nu afsat 1,7 mia. kr. siden 2006 til helhedsrenovering af i alt 25 skoler. Heraf omkring 350 mio. kr. i 2013.
- Der er afsat 266 mio. kr. til en ny og mere energieffektiv gadebelysning, der forventes at kunne halvere energiforbruget.
- Kommunen udskifter sin flåde af biler til 85 % el- og brintbiler i 2015. Med udgangen af 2012 var 20 % eller 82 af kommunens personbiler og varevogne på el.

Klimaplanens initiativer skal gennemføres i et tæt samarbejde med erhvervsliv og forskningsinstitutioner for både at sikre innovation, en grøn omstilling og en smartere og CO₂-neutral by i 2025.

GRØNNE OMRÅDER TIL ALLE

Muligheden for at opholde sig i det fri er afgørende for københavnernes livskvalitet og har en positiv indflydelse på sundheden. I 2011 gennemførte Københavns Kommune en undersøgelse, der viste, at 96 % af københavnere kunne gå til et større grønt eller blåt område på under 15 minutter. Dermed er Miljømetropolens ene mål nået. Selv om målet er opfyldt, arbejder kommunen fortsat på at forbedre tilgængeligheden til byens grønne områder. I 2012 er indviet to nye lommeparker, som er små grønne åndehuller i tæt bebyggede områder og i 2013 forventes endnu to lommeparker indviet i Husum og Valby.

FLERE GRØNNE OPLEVELSER

Som en del af projektet "Plads til Leg" har kommunen i 2012 istandsat 9 legepladser, så næsten alle byens 130 legepladser er renoveret siden 2008. Efter 4 års renovering kunne Københavns Kommune i 2012 indvie Københavns mest populære park – Fælledparken. I forbindelse med renoveringen er der blevet etableret en interaktiv tårnlegeplads, 3,5 km oplyst løbesti, Nordeuropas største skaterpark, en danseplads, nye bænke, en kunstgræsbane og over 1000 nye træer. Alle projekterne har medvirket til, at københavnere opholder sig længere tid i parkerne.

KØBENHAVNERNE ER MED

Københavns Kommune har i 2012 gjort en stor indsats for at involvere københavnere i udviklingen af byens grønne områder. I 2012 har kommunen opstartet en række frivillighedsprojekter i byens parker og naturområder, bl.a. Byhaven 2200 i Hørsholmparken. I 2013 vil kommunen fortsætte med at involvere københavnere og Københavns virksomheder i udviklingen af byens grønne områder. Kommunen vil bl.a.



MÅL FOR DET GRØNNE OG DET BLÅ

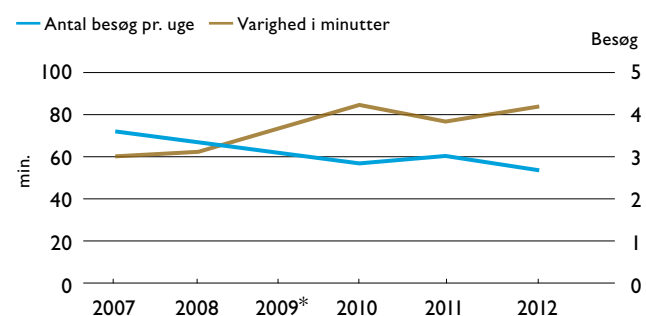
- 90 % af københavnere skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15 minutter.
- Københavnerne besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag (2007) (i gennemsnit 1 time hver anden dag i 2007).

involvare frivillige i naturpleje i Utterslev Mose, starte endnu en byhave på Christianshavn og samarbejde med frivillige om at forbedre vandkvaliteten ved Kastrup Fort. Alle projekterne skal være med til at skabe nye naturoplevelser for københavnere og dermed sikre, at miljømetropolmålet bliver opfyldt.

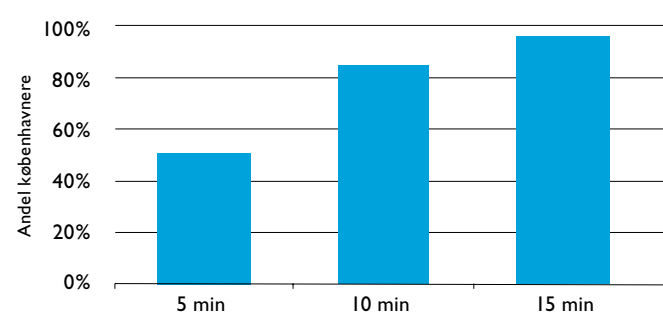
KØBENHAVN SLÅR RØDDER

I 2012 har kommunen plantet over 4600 træer, mens 230 er fældet. Træerne er primært plantet i forbindelse med større vejprojekter og i forbindelse med renovering og etablering af nye pladser og parker.

KØBENHAVNERNES BESØG I REKREATIVE OMRÅDER
* DATA ER ESTIMERET FOR 2009, HVOR DER IKKE ER FORETAGET MÅLINGER



KØBENHAVNERNES GANGAFSTAND TIL REKREATIVE OMRÅDER



KLIMATILPASNING – TILPASNING TIL FREMTIDENS VEJR

Vi kan forvente en stigning i den årlige regnmængde (nedbør) på 30 % over de næste 100 år som følge af klimaforandringer. I perioder vil der falde meget regn på kort tid – de såkaldte skybrud – med store konsekvenser for byen og hverdagslivet.

I efteråret 2011 blev Københavns Klimatilpasningsplan vedtaget og i efteråret 2012 blev Københavns Kommunes Skybrudsplan godkendt i Borgerrepræsentationen. De to planer beskriver, hvordan vi i fremtiden bør sikre byen mod bl.a. den stigende mængde hverdagsregn og skybrud.

AFKOBLING AF VAND FRA KLOAKKEN

Den begrænsede kapacitet i kloaksystemet og på renseanlægene betyder, at den forventede stigning i regnmængden skal afkobles fra kloakken i tide for at afhjælpe overløb af forurenset kloakvand til bl.a. havnen.

Dette gøres ved at indarbejde og udbygge den grønne og blå struktur i København med flere beplantede korridorer og områder, hvor vandet kan ledes hen og enten anvendes til vanding eller indgå som rekreativt element, inden det nedsiver eller fordamper. På den måde bliver vandet forsinket, inden det igen indgår i det naturlige vandkredsløb. De åbne beplantede løsninger giver merværdi for bylivet, når de samtidigt udformes til rekreative formål til gavn for borgerne.

Ved at anvende nedbøren skal der frem mod år 2110 opnås en samlet afkobling fra kloaksystemet på 30 %. Ved en afkobling opnås der samtidigt en besparelse på byens renseanlæg, da mængden af vand, der skal igennem renseanlægget, holdes på det samme niveau.

SKYBRUD

Ved skybrud kan de grønne korridorer bruges som vandvej, der leder store mængder regnvand til havnen uden at det bliver blandet med kloakvand, så der ikke bliver oversvømmelse i København. Således bliver de grønne vandveje både anvendt til hverdagsregnen og til skybrud. Disse grønne vandveje vil blive kombineret med rør, kanaler og opmagasinering centrale steder for at holde målet om, at der ved skybrud ikke kommer mere end 10 cm vand på gaden. Mere end 10 cm vand på gaden er den mængde, der vil skabe problemer med store økonomiske konsekvenser for byen og borgerne.



MÅL FOR KLIMATILPASNING

- 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 byen ikke oversvømmes på vejarealer ved et 100 års skybrud, med en vanddybde på mere end 10 cm.

For at opfylde målsætningerne har Københavns kommune iværksat forskellige tiltag. Der er på nuværende tidspunkt etableret skybrudsløsninger flere kritiske steder i indre by og på Østerbro. Skybrudsprojekterne er en bred vifte af projekter, og det skønnes at tage minimum 20 år inden alle dele af Skybrudsplanen er ført ud i livet. Implementeringen af Skybrudsplanen sker i tæt samarbejde med forsyningselskaberne og Frederiksberg Kommune.

Der vil i Københavns nye klimakvarter – Sankt Kjelds Kvarter på Østerbro – over den næste årrække blive implementeret klimatilpasningsløsninger, der involverer både åbne og lukkede skybrudsløsninger og afledning af hverdagsregnvand ved at genanvende det og bortlede det gennem rekreative beplantede løsninger. Sammen med forsyningselskabet følger Københavns Kommune løbende med i, hvor mange procent af vandet, der bliver afkoblet.



VISIONER FOR GRØN MOBILITET

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

MANGE LEVER MED TRAFIKSTØJ

Støj fra trafikken kan indvirke på helbredet og øger risikoen for en række lidelser og for tidlig død – særligt alvorligt er det, hvis støjen generer nattesøvnen.

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 2012 var der således udlagt støjreducerende asfalt på 56 km af de i alt ca. 300 km vej i København med en stor trafikbelastning. Desuden arbejdes der løbende på at nedsætte hastigheden, hvilket har positiv indvirkning på støjniveauet i boligområder.

GRØN MOBILITET ER EN DEL AF SVARET

Københavns Kommune har i 2012 vedtaget Handlingsplan for Grøn Mobilitet, som peger på, at kun gennem store samlede indsatser kan København nå visionerne om livskvalitet, mobilitet og vækst.

Det betyder, at kommunen fortsat satser på at blive verdens bedste cykelby samtidig med, at den kollektive trafik udbygges med mere metro, hurtige, komfortable busser og eventuelt letbaner.

De mange flere indbyggere i København skal blandt andet bo i nye byudviklingsområder, der i høj grad indrettes til cykel og kollektiv trafik fra starten. Et af de største nye byområder er Nordhavn, som betjenes af metro fra starten, hvor metron vil være anlagt når de første beboere og erhverv flytter ind. Bydelen vil også få adgang til det overordnede vejnet via Nordhavnsvej og en mulig forlængelse af denne tunnel. Samtidig gøres eksisterende byområder mere trafikfredelige.

Der er tale om store, investeringstunge tiltag. For at sikre optimal sammenhæng og en øget brug af de grønne transportformer introducerer handlingsplanen en grøn mobilitetspakke med 25 konkrete initiativer, der kan føres ud i livet de kommende fem til ti år.



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.

STØJEN KORTLÆGGES

I 2012 udførte kommunen den lovpligtige kortlægning af vejstøj, der udføres hvert 5. år. I den sidste 5-års periode er der sket et fald i antallet af støjbelastede boliger (over 58 dB) på 17%. Særligt er der sket et fald i antallet af stærkt støjbelastede boliger (over 68 dB) på knap 30%. En stor del af dette fald kan tilskrives kommunens tiltag med udlægning af støjreducerende asfalt samt hastighedsnedsættelser.

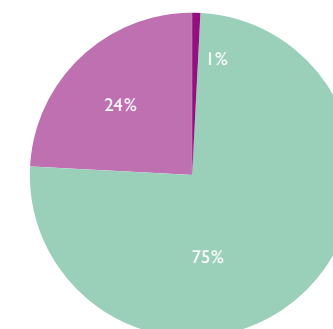
Der er dog stadig et stort antal boliger, som er støjbelastede, og som kunne få deres gener fra vejstøjen reduceret med f.eks. lydruder.

Den generelle trafikplanlægning i byen, støjreducerende asfalt og skolevejsprojekter reducerer støjen generelt omkring skolerne i byen.

I forbindelse med helhedsrenovering af de kommunale skoler, er støjensyn tænkt ind i projekterne. Der er allerede to skoler, som er blevet tilpasset støjbelastningen, og flere projekter er i gang. I disse projekter afklares støjbelastningens omfang, og der tilpasses i form af lydruder, forsatsruder, afskærmning mv. Udfordringen ved vejstøj er, at det er svært at dæmpe støj-kilden (som er bilmotorer og dæk) uden lovgivning. EU har i 2012 indført en mærkningsordning for dæk, som også omfatter dækstøj, men udviklingen går langsomt.

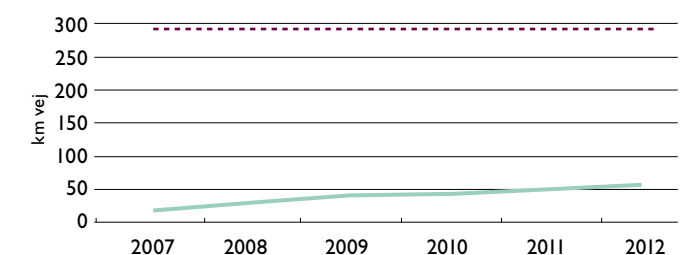
STØJ OM NATTEN FRA GADETRAFIKKEN VED FACADEN

- 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 65dB om natten)



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. En af de væsentligste årsager til problemerne med luftforurening i København er trafikken, hvor særligt dieselskøretøjer er en væsentlig kilde til forurening med partikler og kvælstofdioxid (NO₂). 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

Forurening med partikler stammer fra en lang række forskellige nær- og fjernkilder såsom industri, skibe, brændeovne, vejtransport mv. Partiklerne fra trafikken stammer dels fra bilernes udstødning og fra slid på veje, dæk og bremses. Ifølge de foreløbige resultater for 2012 ligger luftens indhold af partikler under 10 µm og 2,5 µm i diameter (PM10 og PM2,5) fortsat under EU's grænser for årsmiddelværdierne. Grænsen for årsmiddelværdien og døgnmiddelværdien for PM10 er fastsat til henholdsvis 40 µg/m³ og 50 µg/m³. Døgnmiddelværdien må ikke overskrides mere end 35 dage om året. Ifølge de foreløbige måleresultater for 2012 blev der på H.C. Andersens Boulevard målt i alt 33 overskridelser.

Der findes ingen grænseværdi for ultrafine partikler (PM0,1). Men den seneste måling viser, at forureningen med ultrafine partikler er nedadgående, og koncentrationen er faldet med godt 50 % i perioden 2002 til 2012.

FOR HØJT INDHOLD AF KVÆLSTOFDIOXID

Luftens indhold af kvælstofdioxid ligger fortsat mere end 25 % højere end grænseværdien på 40 µg/m³, som skulle have været overholdt fra 2010. Den foreløbige årsmiddelværdi for 2012 ligger således på 55 µg/m³. Og det er beregnet, at der i 2012 var overskridelser på 17 ud af de 99 mest trafikerede gadestrækninger i byen.



MÅL FOR LUFT I 2015

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

Målestationen på H.C. Andersens Boulevard ligger tæt ved Rådhuspladsen. Det omfattende byggeri samt trafikomlægninger har formentlig medvirket til at øge koncentration af NO₂.

MILJØZONEN

Københavns Kommune er i tæt dialog med Miljøministeriet og Miljøstyrelsen om en lov om effektive ren luft-zoner. Kommunen vurderer, at en udvidelse og skærpelse af de eksisterende miljøzoner formentlig vil nedbringe forureningen med NO_x og partikler yderligere og dermed opnå en bedre luftkvalitet.

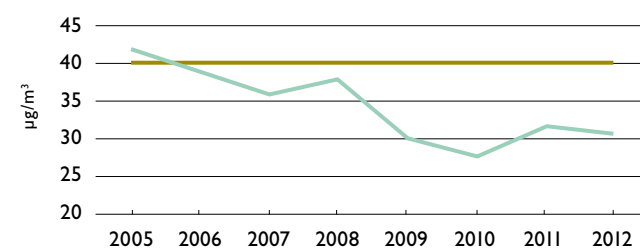
Miljøzonen blev indført i 2008, og miljøzonekravene gælder i dag kun for tunge køretøjer over 3,5 ton, som alle skal være udstyret med partikelfilter, med mindre de lever op til Euro-norm 4 eller bedre.

Evaluering af miljøzonen viser, at partikeludslippet fra lastbiler og busser på H.C. Andersen Boulevard i 2010 er blevet reduceret med 60 % på baggrund af miljøzonekravene og nye miljøkrav i forbindelse med udbud af busdriften i København. Det svarer til 16 % af det samlede partikeludslip fra alle køretøjer. Tilsvarende er udledningen af kvælstofdioxid fra den tunge trafik reduceret med 25 %, hvilket udgør 8 % af den samlede udledning fra alle køretøjer.



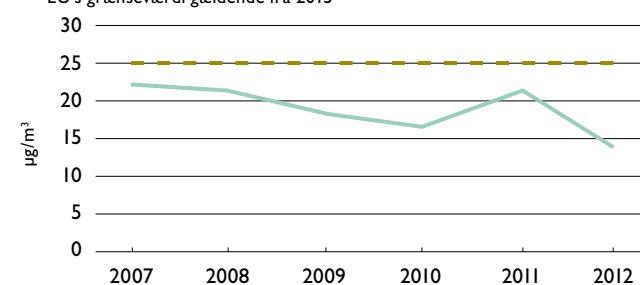
LUFTENS INDHOLD AF PARTIKLER (PM10) ÅRSMIDDELVÆRDI H.C. ANDERSENS BOULEVARD VED OMGIVENDE TEMPERATUR OG TRYK

— EU's grænseværdi gældende fra 2005



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

— EU's grænseværdi gældende fra 2015



ANDRE INDSATSER FOR RENERE LUFT

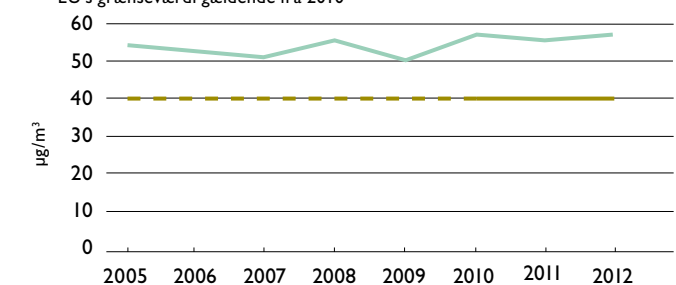
Kommunen fortsætter arbejdet med trafiksanering og fremme af cykeltrafikken for også ad den vej at begrænse forureningen fra bilerne. Desuden stiller kommunen stadig skrapere miljøkrav ifm. udbud af den kollektive trafik og har regler, der begrænser tomgang for motordrevne køretøjer.

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.

Kommunen vil i løbet af 2013 udkomme med en samlet ren luft-plan, der vil indeholde en række konkrete indsatser til nedbringelse af luftforurening i i københavn.

LUFTENS INDHOLD AF KVÆLSTOFDIOXID (NO₂) ÅRSMIDDELVÆRDI

— EU's grænseværdi gældende fra 2010



FREM MOD 90 % ØKOLOGI I 2015

I 2012 fortsatte fremgangen i omlægningen til økologisk mad i kommunens køkkener, og 76 % af den mad, kommunen serverer, er nu økologisk.

Tre af de store indsatsområder i 2012 har været det store centralkøkken 'Københavns Madservice', plejehjem med modtagerkøkkener samt de sociale institutioner. På alle tre områder har der været en god fremdrift, blandt andet er Københavns Madservice gået fra 0 til 18 % økologi, og de sociale institutioner er nu oppe på 80 % økologi.

Den målte fremgang i 2012 har været mindre end tidligere. Det skyldes bl.a., at flere køkkener har skiftet målemetode til statens økologiske spisemærke, som måler på faktiske indkøb og ikke på skøn. Det vurderes, at dette medfører en reduktion i faldet på 5-10 procentpoint – specielt på plejehjem med eget produktionskøkken.

BØRNENE FYLDER STADIG

Maden i daginstitutionerne fylder fortsat meget i det økologiske regnskab, og samlet set står Børne- og Ungdomsforvaltningen for 55 % af fødevarerforbruget i de offentlige københavnske køkkener. Selvom denne gruppe er langt fremme på økologien – 86 % i 2012 – er der stadig lille stykke vej til de 90 %.

Fokus i de kommende år vil være på at få de sidste ca. 50 daginstitutionskøkkener op på min. 75 % økologi.



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.

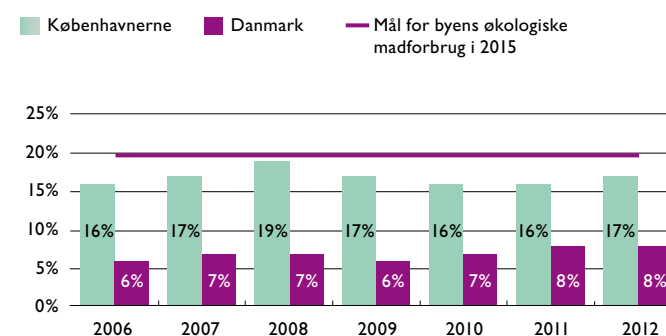
DE ÆLDRE SKAL OGSÅ HAVE ØKOLOGISK MAD

Frem mod 2015 vil der fortsat være fokus på maden til ældre, som udgør 1/3 af kommunens samlede produktion. På nuværende tidspunkt er 58 % økologisk. Foruden den målrettede indsats i kommunens centralkøkken, sættes et projekt med seks 'frontløberplejehjem', som skal arbejde målrettet mod at nå 90 %, for herefter at dele deres gode erfaringer til kollegaer i andre køkkener.

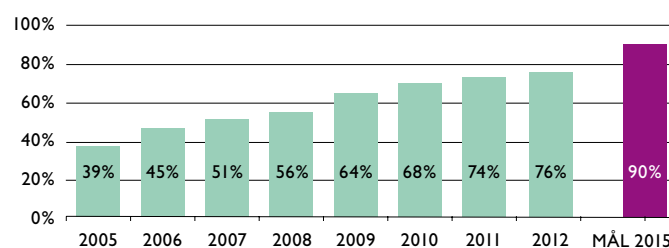
KØBENHAVNERNE KØBER STADIG MERE ØKOLOGI

I de private københavnske husholdninger er andelen af økologisk mad mere end dobbelt så stor som på landsplan. I 2012 var 17 % af københavnernes madforbrug økologisk (målt i kroner), hvilket er ét procentpoint mere end i 2011.

KØBENHAVNERNES ØKOLOGIPROCENT



ØKOLOGIPROCENT I ALLE KOMMUNENS INSTITUTIONER OG KØKKENER



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.

BYEN HOLDES REN TRODS ØGET AKTIVITET

København er i en by i positiv udvikling med flere borgere, mere udendørsliv og store byggerier som f.eks. metroudvidelsen. Selvom de mange aktiviteter resulterer i 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. På trods af bundplaceringen vurderer kommunen, at forskellen på kun 0,4 point giver København mulighed for at nå målet om at være Europas reneste hovedstad i 2015. Optimismen skyldes, at de nuværende ressourcer til renholdelse er blevet en fast del af kommunens budget, som fremover skal sikre yderligere effektivisering af driften samt forbedring af fleksibel renholdelse. Målingen gentages i september 2013.

REN KÆRLIGHED TIL KBH

En væsentlig udfordring på vejen til at blive Europas reneste hovedstad er københavnernes afslappede forhold til henkastet affald og tilfældigt parkerede cykler, der forhindrer en effektiv renholdelse.

For at imødegå denne tendens involverer kampagnen 'Ren kærlighed til KBH' borgere og virksomheder i målet. Kampagnen har kørt igennem 2012 og fortsætter i 2013. Der er indført flere kvarter-renholdelsesdage og gennemført kampaner under særlige begivenheder som 1. maj og gadefesten 'Distortion'. Flere virksomheder er inviteret med i forpligtende partnerskaber om et rent København.

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.

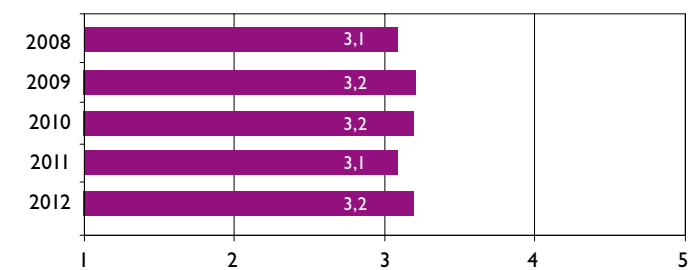
Den socialøkonomiske virksomhed Incita hjælper eksempelvis med at fjerne tilfældigt parkerede og efterladte cykler.

MAX OTTE TIMER

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

DESIGN

TMF Grafisk Design

FOTO

Ursula Bach

TRYK

XXX
OPLAG: 1.000
Trykt på 100 % genbrugspapir

Redaktion afsluttet: April 2013
Udgivet: Juni 2013

ISBN: xxx
Københavns Kommune

Denne pjece om Københavns Miljøregnskab 2012 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.

www.kk.dk/miljoeregnskab

Se mere om status for kommunens indsatser for miljø og byliv i Cykelregnskabet på www.kk.dk/cyklernesby og Bylivsregnskabet på www.kk.dk/metropolformennesker