

# KØBENHAVNS MILJØREGNSKAB 2013

---





# VI DELES OM KØBENHAVN



Hver måned beslutter 1000 mennesker sig for at blive nye københavnere; det er den største tilflytning i nyere tid. Hvorfor vil mennesker gerne bo i vores by? Fordi vi både kan finde sammen i fællesskaber og finde en rolig grøn plet til fordybelse? Fordi vi kan hoppe i det rene havnevand, drikke postevand af høj kvalitet og komme trygt og nemt rundt i byen? For at kunne lade bilen stå og cykle til arbejde i byen? Vi tror på, at det er kombinationen af et mangfoldigt byliv, et godt miljø og jobmuligheder, der skaber den livskvalitet, der tiltrækker mennesker til København.

Vi byder vores nye medborgere hjertelig velkommen og ønsker at skabe plads til alle sammen. Det kræver omfattende planlægning af nye byområder og infrastruktur. Og udviklingen skal ske samtidig med at vi fastholder vores ambitiøse mål om at mindske byens samlede miljøbelastning, styre imod CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025 og holde trængslen på vejene nede på et acceptabelt niveau. Det kan kun lykkes i samarbejde med alle dem, som bruger byen.

Det er især byens evne til at samarbejde med virksomheder, organisationer og borgere om at skabe grønne løsninger, der har skaffet København titlen som Europas grønne hovedstad i 2014. Under titlen 'Sharing Copenhagen 2014' har København i 2013 tilrettelagt et ambitiøst program, hvor næsten 100 partnere samarbejder om at udvikle og dele løsninger for fremtidens grønne by. Gennem disse partnerskaber vil vi afvikle over 200 arrangementer i form af foredrag, rundvisninger, konferencer og master classes. Målet er at skabe permanente forandringer i både København og alle de andre byer, der har lyst til at dele de grønne løsninger med os.

I 2013 har vi fortsat kursen mod de miljømål, vi har sat i 'Miljømetropol 2015'. Målene for CO<sub>2</sub>-udledning, adgang til grønne

og blå områder og affald i offentlige gader er allerede nået, og på andre mål har vi målt fremgang. I 2013 har flere taget cyklen til arbejde og uddannelse, og kommunens køkkener og institutioner er blevet mere økologiske. Der er dog stadig udfordringer med at få reduceret trafikstøjen og luftens indhold af kvælstofdioxid, og vi skal hjælpe københavnere med at blive bedre til at bruge byens rekreative tilbud og lægge økologiske varer i indkøbskurven.

Når byen vokser, lægger det også pres på vandforbruget og mængderne af affald, som ikke direkte er omfattet af visionerne i miljømetropolen. Derfor har kommunen særlig fokus på disse områder. Vandforbruget til husholdninger er i dag det laveste nogensinde målt, og vi er blandt verdens bedste til at udnytte energien i brændbart affald til el og fjernvarme. Men vi halter bagefter andre europæiske byer, når det handler om at genbruge de værdifulde dele af affaldet. Det vil vi råde bod på gennem den affalds- og ressourceplan, der er sat i gang i 2013.

Vi glæder os til at fejre Europas Grønne Hovedstad i 2014 og vil med en ny stærk borgerrepræsentation sørge for at København fortsat vil kombinere miljø, livskvalitet og vækst frem mod ambitionen om at blive en grøn, intelligent og CO<sub>2</sub>-neutral by i 2025.

Overborgmester  
Frank Jensen

Teknik- og miljøborgmester  
Morten Kabell

# INDHOLD



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

# KAN VI NÅ MÅLENE?

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

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



## MÅL FOR 2015

KAN VI NÅ MÅLET?

## HVAD SKER DER?

### VERDENS BEDSTE CYKELBY

Mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i København



Cykelandelen er steget fra 36 % i 2012 til 41 % i 2013. Stigningen indbefatter en vis statistisk usikkerhed, men kan formentlig herudover forklares dels med den stadige udbygning af cykelnettet, dels med tørt og solrigt vejr i 2013. Endelig kan det omfattende metroarbejde muligvis have medført en overflytning fra bil til cykel.

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



Antallet af dræbte og alvorligt tilskadede cyklister er for 2013 opgjort til 111 (heraf 4 dræbte) og forbliver dermed på niveau med 2009, med en stigning i forhold til 2010, 2011 og 2012. Set over en længere periode er der dog tale om et fald. Der er afsat ca. 10 mio. kr. til sikkerhedstiltag i 2014, men hvis målet skal nås, vil det kræve, at der i de kommende år investeres markant i trafikikkerhedstiltag så som ombygninger af kryds og strækninger med relativt mange uheld.

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



I 2012 svarede 76 % af cyklisterne, at de føler sig trygge i trafikken. En fremgang på 25 procentpoint i forhold til 2008. Den store fremgang vurderes at afspejle de seneste års indsats f.eks. med ombygninger af kryds, bredere cykelstier og kampagner for mere hensynsfuld adfærd.

### CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

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



København nåede allerede i 2011 målet om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 20 % i forhold til 2005. I 2013 er CO<sub>2</sub>-udledningen dog øget ift. 2011 og 2012, men er stadig under målsætningen, nemlig 21 % lavere end i 2005. Dette er sket samtidig med, at befolkningen er vokset med 12 %.

### GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD

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



96 % af københavnere kan i dag gå til et større grønt eller blåt område på under 15 minutter, og dermed er målet nået. Alligevel vil kommunen fortsat arbejde på at forbedre tilgængeligheden til byens blå og grønne områder. I 2013 åbnede 2 nye lompeparker.

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



Målingen fra 2013 viser at københavnere besøger de grønne og blå områder 4 timer og 20 minutter hver uge mod 3 en halv time i 2007. Det vurderes, at målet bliver yderst svært at nå.

### REN OG SUND STORBY

Københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken.



Kommunen giver tilskud til støjsolerende vinduer i byfornyelsesprojekter og lægger støjrreducerende asfalt ud på de mest belastede strækninger. Hvis målet skal nås er der imidlertid et stort antal boliger som skal støjsoleres, og det vil kræve en styrket kommunal indsats af ganske betydeligt omfang.

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



I planen for helhedsrenovering af kommunale skoler indgår støjbekæmpelse. Af de 46 skoler, der er placeret i områder med høj støjbelastning, har 2 skoler fået gennemført støjrreducerende tiltag, 4 er i gang og 8 har planlagt helhedsrenoveringer. Det vil dog kræve en øget indsats af betydeligt omfang at nå målet på alle skoler og daginstitutioner.

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



Luftens indhold af kvælstofdioxid ligger fortsat langt over EU's grænseværdi, mens grænseværdierne for partikler er overholdt i 2013. Målet vil kunne opfyldes, hvis forventet ny lovgivning giver kommunen adgang til at etablere en Ren luftzone i København.

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



Omsætningen af økologi i detailhandlen er ikke steget i 2013. Derfor vurderer kommunen, at det vil kræve en øget indsats at ændre københavnernes indkøbsvaner i mere økologisk retning. Andelen af økologi i restauranter, cafeer og private kantiner kendes ikke.

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



Andelen af økologiske fødevarer i kommunens institutioner er i starten af 2014 opgjort til 79 %. Centralkøkkenet Københavns Madservice har i 2013 fordoblet økologandelen til 37 %, hvilket har bidraget væsentligt til fremgangen. Københavns Madhus, der står for omlægningen, vurderer dog, at det vil kræve en styrket indsats at nå det sidste stykke op til de 90 %.

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



I en international benchmarkundersøgelse fra 2013 af renholdelsen i seks europæiske hovedstæder ligger København på en delt tredjeplads. I løbet af 2014 etablerer Teknik- og Miljøforvaltningen en ny organisering, som bl.a. styrker det tværgående samarbejde vedr. både gade- og parkrenholdelse. Den nye organisering skal hjælpe med at styrke indsatsen for, at København bliver Europas rene hovedstad i Europa i 2015.

Affald i offentlige gader vil være fjernet inden 8 timer.



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



# SHARING COPENHAGEN



## JURYEN FORETRAK KØBENHAVN

København har vundet kapløbet om at blive Europas Grønne Hovedstad i 2014. Miljøprisen er blevet tildelt København for den generelt høje miljøstandard, arbejdet med de grønne målsætninger og ambitionen om at bruge prisen til at dele viden og erfaringer med andre byer. København og de 17 andre ansøgerbyer har været igennem en omfattende udvælgelsesproces, hvor et panel af miljøeksperter gennemgår ansøgningerne og vurderer byerne på tolv indikatorer:

- Klimaforandringer: begrænsning og tilpasning
- Lokal transport
- Grønne byområder og bæredygtig arealanvendelse
- Natur og biodiversitet
- Lokal luftkvalitet
- Støjbekæmpelse
- Affaldsproduktion og -håndtering
- Styling af vandforbrug
- Spildevandsbehandling
- Miljøinnovation og bæredygtig beskæftigelse
- Energieffektivitet
- Integreret miljøstyring

På ni af de tolv indikatorer har juryen placeret København på første eller andenpladsen, og byen ligger i top fem på samtlige indikatorer.

Juryen har fremhævet Københavns systematiske arbejde med miljøinnovation og bæredygtig udvikling med udgangspunkt i offentlig-private partnerskaber, hvor byen i samarbejde med virksomheder, universiteter og andre organisationer skaber fora, der målrettet arbejder med grøn vækst. Et godt eksempel herpå er Nordhavnsprojektet – Nordeuropas største byudviklingsprojekt – som eksempel på fremtidens bæredygtige bymiljøer. Det nye kvarter kommer til at huse 40.000 beboere og lige så mange arbejdspladser, og målet er, at bydelen skal producere mere energi end den bruger. Projektet tager gennem partnerskaber højde for både miljø, økonomi og sociale anliggender, og juryen fastslår, at det kan overføres til andre byer.

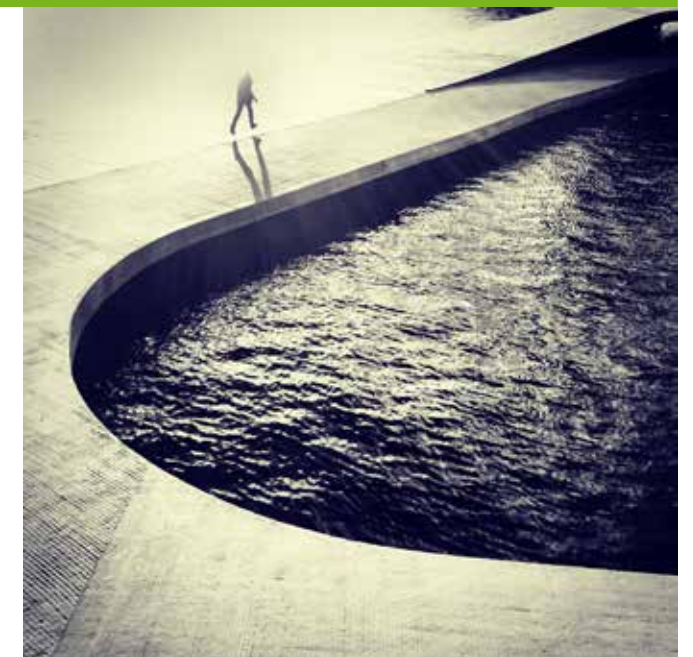
Juryen har også fremhævet, at seks af Københavns syv forvaltninger arbejder systematisk med miljøledelse og har opnået miljøcertificering, og at byen har gjort en stor indsats for at involvere københavnere i at løse miljøudfordringerne. Dette har øget miljøbevidstheden og ejerskabet i administrationen og hos borgerne.

## LØSNINGER DELES GENNEM PARTNERSKABER

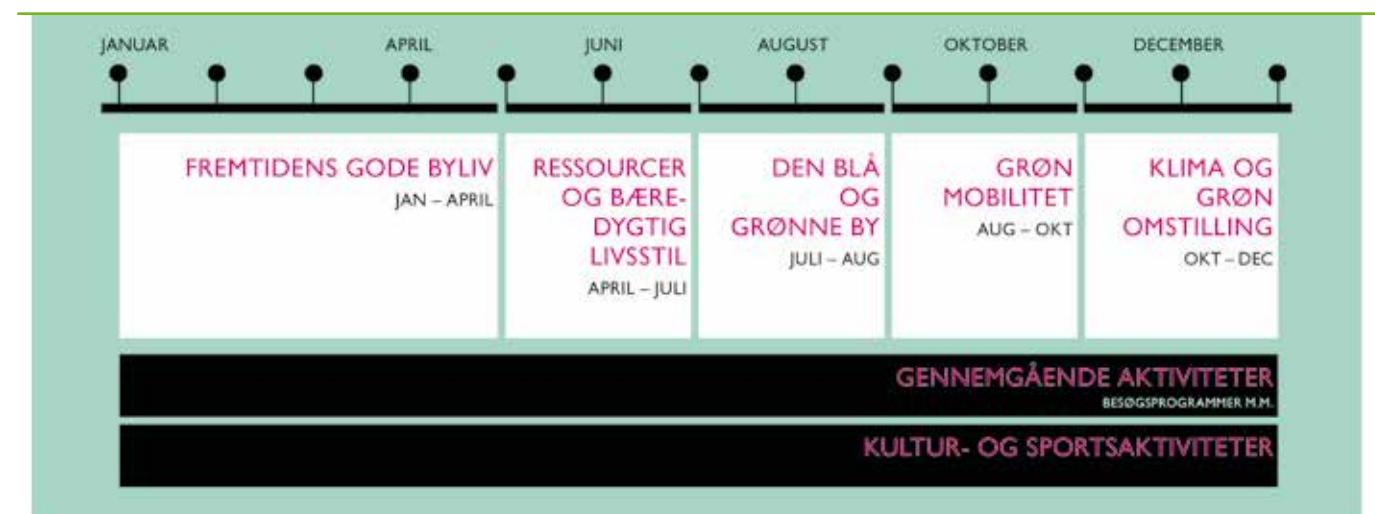
Som Europas kommende grønne hovedstad indgik København i 2013 knap 100 partnerskaber med virksomheder, universiteter og organisationer, der alle ønsker at være med til at sætte fokus på miljø, klimaudfordringer, bæredygtige løsninger og livskvalitet under overskriften 'Sharing Copenhagen'. Partnerne bidrager med over 200 arrangementer såsom konferencer, besøg, rundvisninger og masterclasses indenfor årets fem temaer, som er illustreret i diagrammet nedenfor. Partnerskaberne er et levende bevis på, at man på trods af et meget lille budget kan mobilisere en stor mængde ressourcer mod fælles mål.

Fra udgangen af 2013 blev københavnere inviteret til at dele byen via Instagram-kampagnen #deditkbh, hvor københavnere og besøgende kunne lægge fotos af deres yndlings-København og deltage i en konkurrence. Ved konkurrencens frist var 10.000 københavnerbilleder uploadet, og københavnere fortsatte med at dele deres fotos, så det i marts 2014 foreløbig har resulteret i knap 20.000 fotos.

København har endvidere etableret et sekretariat, der skal udbygge netværkssamarbejdet mellem tidligere og kommende grønne hovedstæder og kandidatbyer.



@KIMAHMPHOTOGRAPHER



# METROPOL FOR GRØN VÆKST

## VIDENSBASERET GRØN ØKONOMI

Københavns Kommune har ambitiøse målsætninger for byens udvikling. København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025 gennem en markant omstilling af både energiforsyning, byggeri, affaldsbehandling, transport og infrastruktur. Samtidig skal byen tilpasses til de forventede klimaforandringer i form af kraftigere og hyppigere regnsky, stormflod og hedebløge. Visionen for arbejdet er, at de ambitiøse målsætninger skal realiseres på en måde, der sikrer og forbedrer livskvaliteten for byens borgere og skaber grundlag for innovation og vækst.

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

## KØBENHAVN SAMARBEJDER MED LONDON SCHOOL OF ECONOMICS (LSE)

Som led i arbejdet med den grønne økonomi har København indledt et samarbejde med London School of Economics (LSE), som i perioden 2013-14 analyserer kilder til vækst i København ud fra en grøn synsvinkel. Arbejdet forventes at føre til konklusioner om baggrunden for Københavns ledende rolle i omstillingen mod en CO<sub>2</sub>-neutral og klimarobust hovedstad.

Formålet med arbejdet er at:

- Undersøge dynamikken i Københavns omstilling til en moderne grøn by,
- Vurdere økonomiske effekter af tidlig indsats på miljøområdet over de sidste årtier,
- Vurdere strategier for grøn vækst, identificere udfordringer og komme med anbefalinger til forbedringer.

## DRIVKRÆFTER FOR GRØN VÆKST I KØBENHAVN

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

- Beslutningstagere på byniveau har markant indflydelse på omstillingen til en grøn økonomi,
- Stadig flere byer ser muligheder for at realisere økonomiske



gevinster gennem tværgående byplanlægning på klima- og miljøområdet,

- Byer er i stand til at generere frontløber-fordele ved en grøn omstilling,
- Byer spiller en særlig rolle i den fysiske planlægning, som kan medvirke til at skabe positive effekter for både økonomisk udvikling og miljøkvalitet,
- Omstillingen kræver bl.a. en kombination af lederskab på byniveau, stærke nationale rammer, partnerskaber og finansiering.

Rammen for LSE's samarbejde med Københavns Kommune tager udgangspunkt i otte væsentlige drivkræfter for byens grønne økonomi, illustreret i nedenstående figur.

### LEDERSKAB ORGANISERING PARTNERSKABER

#### INSTRUMENTER

- PRISER OG INCITAMENTER
- PLANLÆGNING OG REGULERING
- OFFENTLIGE FINANSER
- OFFENTLIGE INDKØB
- INFORMATION

#### OTTE DRIVKRÆFTER

- BYENS FORM
- INNOVATION
- INVESTERINGER
- VIDEN OG BESKÆFTIGELSE
- ENTREPRENØRSKAB
- ENERGI- OG RESSOURCEEFFEKTIVITET
- CO<sub>2</sub>-REDUKTIONER OG KLIMATILPASNING
- MILJØKVALITET

### GRØN VÆKST I BYEN

Rammen er udviklet med fokus på tre overordnede mål for byen:

- Konkurrencedygtighed på kort sigt
- Højt serviceniveau og miljøkvalitet
- Langsigtet og bæredygtig økonomisk udvikling

I forbindelse med arbejdet er der identificeret konkrete udfordringer og muligheder, som indgår i det videre forløb.

# VERDENS BEDSTE CYKELBY

## ENDNU FLERE CYKLER TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE

Cykelandelen af ture til arbejde og uddannelse har ligget stabilt de sidste 10 år, men fra 2012 til 2013 steg andelen fra 36 % til 41 %. Stigningen er forbundet med en vis statistisk usikkerhed, men en række indikatorer underbygger en generel stigning i cykeltrafikken. Blandt andet er antallet af kilometer kørt på cykel i København steget støt de seneste år og er formentligt på sit højeste indenfor de sidste 50 år. Andre tal tyder desuden på, at københavnere cykler mere og længere end før:

Vejret i 2013 var relativt tørt og solrigt, hvilket sandsynligvis har spillet ind på stigningen i cykelandelen. Det kan heller ikke udelukkes, at det omfattende anlægsarbejde grundet metroen har medført en overflytning af ture fra bil til cykel, om end både cyklister og bilister oplever gener ved byggeriet.

Sidst men ikke mindst investeres der historisk meget i Københavns cykelinfrastruktur i disse år, og nettet af attraktive cykelforbindelser bliver stadig større og tættere. Dermed oplever flere, at det er hurtigt, trygt og bekvemt at komme rundt på cykel i byen. Blandt andet er københavnernes tryghed på cykel steget markant de seneste år, fra 51 % trygge i 2008 til 76 % trygge i 2012. Tryghed i trafikken er en afgørende forudsætning for, at folk, der ikke er vant til at cykle, tager cyklen til sig i det daglige, det være sig tilflyttere, bilister, børn og unge. Desværre er antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister steget i 2013.

Stigningen i de cyklede km. forventes at fortsætte, men en stigning i cyklens markedsandel i det omfang, der er set fra 2012 til 2013 anses ikke for sandsynlig at se gentaget de kommende år. Målet om en cykelandel på 50 % i 2015 vurderes



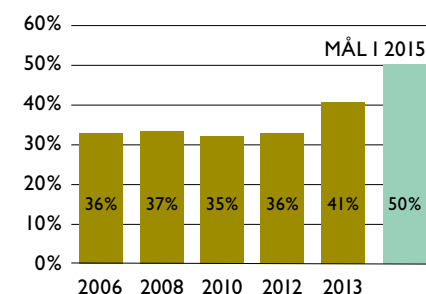
ikke realistisk at nå, bl.a. fordi en forudsætning herfor var etablering af en betalingsring omkring København.

## FREMKOMMELIGHED FOR ALLE

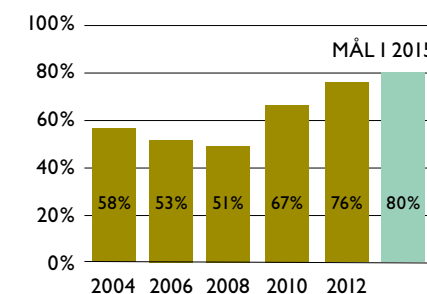
I takt med at København vokser og indbyggertallet stiger med 1.000 om måneden, stiger presset på byens transport-system. Cykeltrafikken aflaster allerede kapaciteten markant, idet cykler fylder mindre i trafikken end personbiler.

Samtidig betyder den øgede cykeltrafik også, at kapaciteten er presset på de steder i byen, hvor der færdes flest på cykel – med forsinkelser og utryghed til følge. Det vil med andre ord kræve en fortsat forbedring af forholdene for dem, der cykler, hvis cykelnettet fremover skal opsuge meget af den fremtidige stigning i trafikken, til gavn for den samlede fremkommelighed i byen.

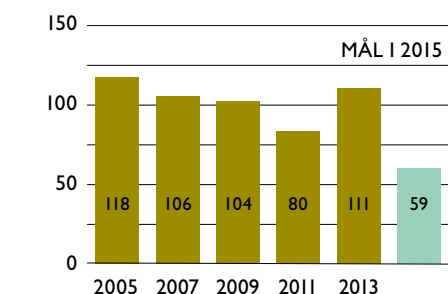
ANDELEN DER CYKLER TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE I KØBENHAVN



ANDELEN AF CYKLISTER, DER FØLER SIG TRYGGE I TRAFIKKEN



ANTAL ALVORLIGT TILSKADEKOMNE CYKLISTER I TRAFIKKEN INKL. DRÆBTE





# CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

## KØBENHAVN NÅR STADIG MÅLET

København nåede målet om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 20 % ift. 2005 allerede i 2011. Efter den gode udvikling fortsatte i 2012, er det gået den forkerte vej i 2013. Således er CO<sub>2</sub>-udledningen ift. 2012 øget med 5 %. Denne stigning kan næsten entydigt tilskrives mindre vindkraft. 2013 var et mindre blæsende år end 2012 og derfor er andelen af kul som brændsel til elproduktion steget, og andelen af vind faldet

Den samlede reduktion i perioden fra 2005 til 2013 er dog opgjort til 21 %. Dette er realiseret selvom kommunen i perioden 2005-13 har haft en befolkningstilvækst på 12 %.

Med energiaftalen fra 2012 og KBH 2025 Klimaplanen 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 betyder, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra elforbruget i 2013 reduceres fra 0,973 mio. tons til 0,817 mio. tons. Uden godskrivningen er den samlede CO<sub>2</sub>-udledning i 2013 faldet godt 20 % ift. basisåret 2005.

## GRØNNERE EL- OG FJERNVARMEPRODUKTION

I Danmark som helhed udledte én kilowatt-time el i gennemsnit godt 19 % mere CO<sub>2</sub> i 2013 end i 2012 og knap 21 % mindre end i 2005. Stigningen fra 2012 til 2013 kan primært tilskrives, at danske elværker har produceret og importeret mere kulbaseret el end året før. Den samlede reduktion i perioden 2005-2013 kan væsentligst – ud over øget vindproduktion – henføres til øget brug af biomasse i kraftvarmeproduktionen.



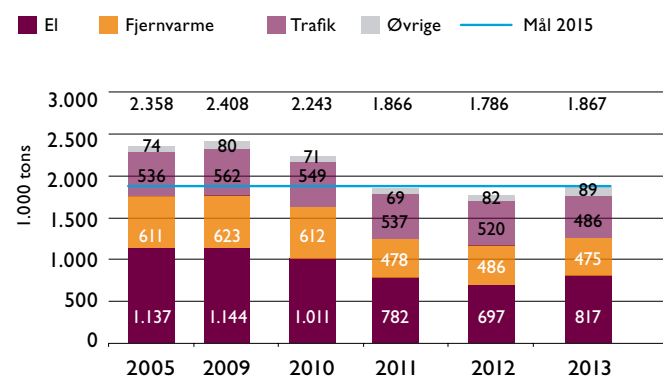
### MÅL FOR CO<sub>2</sub>

- 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

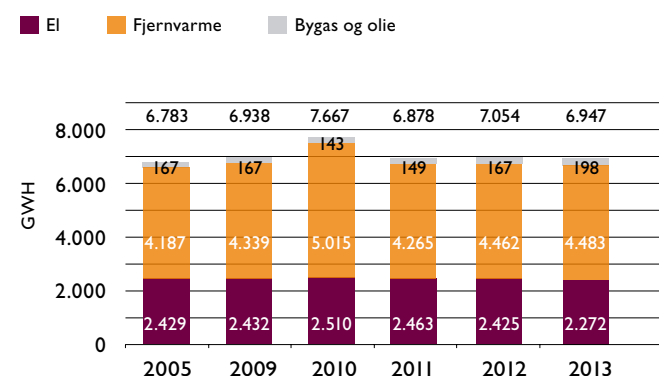
I København er der sket et fald i elforbruget på godt 6 % ift. 2012 – faldet er jævnt fordelt på kommunale og andre offentlige institutioner, handels- og servicevirksomheder, private husholdninger og industrien. Reduktionen i el-forbruget i de private husholdninger er sket samtidig med, at kommunens indbyggertal i samme periode er vokset med 1,5 %. Afkoblingen af byens elforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning fra byens vækst fortsætter således.

Selv om 2013 var en smule varmere end 2012, steg fjernvarmeforbruget 0,5 %. At CO<sub>2</sub>-udledningen fra fjernvarme er faldet 2 % skyldes øget brug af biomasse i kraftvarmeproduktionen. I forhold til 2012 udledte én kilowatt-time fjernvarme i 2013 således knap 3 % mindre CO<sub>2</sub> – og i forhold til 2005 er faldet hele 27 %.

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



ENERGIFORBRUG FORDELT PÅ SEKTORER EKSKLUSIV TRANSPORT



## IMPLEMENTERINGEN AF KØBENHAVNS KLIMAPLAN ER I FULD GANG

Siden Københavns Borgerrepræsentation vedtog KBH Klimaplanen i august 2012, er der bevilget godt 700 mio. kr. til implementeringen af planen, og der er igangsat 50 af klimaplanens initiativer.

I 2013 modtog Klimaplanen den internationale bysammenlutning C40 og Siemens Climate City Leadership Award, og København var igen i 2013 nummer et som smart city i Europa i Cohens årlige indeks. Der er stadig større international opmærksom på den omstilling København er i gang med frem mod at blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025, som den første hovedstad i verden.

Denne omstilling sker kun, fordi København har en række initiativer i verdensklasse.

## ENERGIFORBRUGET SKAL REDUCERES

Med de fremtidige Energiklasse 2015 og Lavenergiklasse 2020 skærpes kravene til det tilladte energiforbrug i nye bygninger, således at energiforbruget per m<sup>2</sup> i Danmark bliver blandt de absolut laveste i verden med 20 kWh per m<sup>2</sup>. I Københavns Kommune er det allerede besluttet i lokalplanerne at anvende Lavenergiklasse 2020 i nybyggeriet. Der er behov for udvikling i byggesektoren, fordi energikravene stiller nye krav til materialer og processer i byggeriet, men der er mange positive erfaringer fra de første byggerier. Nu skal der fokus på det eksisterende byggeri for at få reduceret energiforbruget her, ligesom der vil blive set på miljø og klimatilpasning. Indsatsen vil blive udviklet de kommende år.

## ENERGIPRODUKTIONEN OMLÆGGES

HOFOR overtog 1. januar 2014 Amagerværket, og sidst på året 2014 forventes det, at der kan tages stilling til, hvordan blok 3 på værket fremover skal forsynes med biomasse. Når dette er sket om nogle år, vil kraftværkerne i Københavnsområdet alle anvende biomasse og dermed være 100 % forsynet med vedvarende energi. Samtidig kommer allerede i dag 98 % af varmforsyningen i København fra fjernvarme. Ingen andre større byer i verden kan matche dette.

Udbygningen med vindenergi er i fuld gang. De første tre møller i København blev åbnet på Prøvestenen i januar 2014, og der er opstillet fem møller på Lolland og tre i Billund, så der nu er installeret 28 MW af de planlagte 360 MW i 2025. HOFOR forbereder desuden en række bud eller partnerskaber om de kystnære vindmøllerparker og de statslige udbud af havvindmøllerparker.



Dette initiativ er enestående i global sammenhæng, at en by går ind med en så markant indsats på vindmølleområdet.

## GRØN OG EFFEKTIV MOBILITET

Cyklismen i København er i top set i global sammenhæng, men også en forudsætning for de kommende årtiers udvikling i København. Der investeres i nye cykelstier, supercykelstier der forbinder forstæderne med København, nye cykelforbindelser i centrum og nye broer over havnen. Det skal fastholde København som en af verdens bedste cykelbyer og være med til at få flere til at cykle.

Infrastrukturen til nye drivmidler udbygges de kommende år. København har allerede i dag 228 ladestationer til elbiler, og dette antal forventes at blive forøget med ca. 260 de næste par år. Den første gastankstation i København åbnede i 2013 og flere forventes at komme til de kommende år. København har i dag en brinttankstation, og yderligere to vil blive åbnet i løbet af 2014.

## KOMMUNES EGEN INDSATS

Københavns Kommunes omstilling til elbiler er et initiativ, der er i verdensklasse. At udskifte kommunens flåde af over 300 biler til 85 % el- og brintbiler allerede i 2015 er unik i global sammenhæng. Med udgangen af 2013 var 43 % eller 135 af kommunens personbiler og varevogne på el. Med udgangen af 2015 forventes Københavns Kommune at have 260 elbiler.

I 2013 vandt det franske konsortium med CityLum i spidsen udbuddet om udskiftning af gadebelysningen i København. Dermed starter udskiftningen af 20.000 armaturer og 8.000 master, som i 2016 vil betyde en elbesparelse på 50 %.

Klimaplanens initiativer gennemføres i et tæt samarbejde med erhvervsliv og forskningsinstitutioner for at sikre innovation, grøn omstilling og en smartere og CO<sub>2</sub>-neutral by i 2025. En aktiv deltagelse af københavnere er en forudsætning for at komme i mål i 2025.

Ture og ophold udendørs er gavnlige for både fysisk og mental sundhed, og nem adgang til grønne og blå områder i byen er en vigtig motivationsfaktor for at komme ud ad døren. Samtidig kan grønne områder opsuge og aflede store vandmængder under skybrud og være gavnlige for den biologiske mangfoldighed og beskyttelse af truede arter. Miljømetropolens mål for adgang til blå og grønne områder blev nået i 2011, og københavnernes besøgsaktivitet i disse områder er steget i 2013, så de nu i gennemsnit opholder sig i disse områder i 4 timer og 20 minutter hver uge, men det ligger stadig et godt stykke fra målet. For at fremme tilgængeligheden til de grønne områder er der i 2013 indviet 2 nye lommeparker i tæt bebyggede områder i Valby og Husum.

## EN HAVN AF MULIGHEDER

Københavns havn har i de seneste år ændret sig fra en aktiv industrihavn til en havn, som i højere grad bruges til boliger og rekreative formål. Fra at være et areal, der delte byen i to, er havneområdet blevet et trækplaster for københavnernes, der benytter det til badning, lystsejls, roning, fiskeri, ophold og aktiviteter i havneparkerne. For at understøtte denne udvikling har Københavns Kommune i 2013 udarbejdet en vision for mere liv ved og i Københavns havn. Målet er at skabe flere aktiviteter, bedre adgang og flere opholdssteder i havnen. Samtidig skal havbunden have en sund bestand af dyr og planter, og endelig skal der tages hensyn til de brugere af havnen, der har brug for fred og ro.



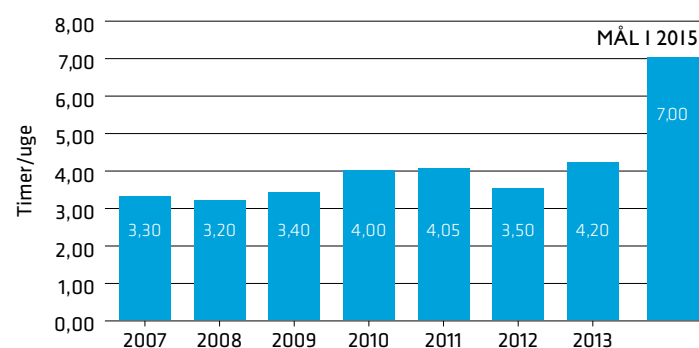
## MÅL FOR DET GRØNNE OG DET BLÅ

- 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 (2007) (i gennemsnit 1 time hver anden dag i 2007).

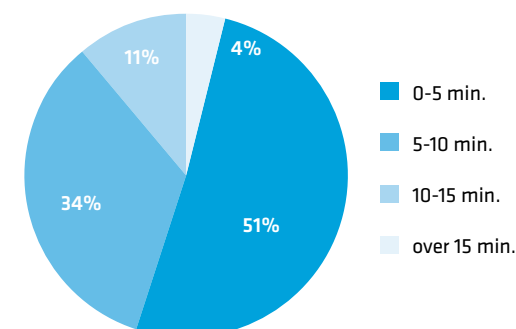
## FRIVILLIGE HJÆLPER MED

Københavns Kommune vil gerne give borgerne mulighed for at deltage i arbejdet med at bevare og fremme byens biologiske mangfoldighed. I 2013 har frivillige københavnere bl.a. hjulpet med at genskabe det kalk- og næringsrige overdrev Langholmen i Utterslev Mose og pleje paddehuller og overvåge udviklingen i paddebestanden i Valbyparken..

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.

Københavns Kommune vedtog i 2011 Københavns Klimatilpasningsplan. Planen bygger på FN's klimapanel (IPCC) prognoser, der forudsiger, at der i løbet af de næste 100 år kan forventes en stigning i den årlige regnmængde (nedbør) på 30 % og op mod 1 meter højere vandstand i havet som følge af klimaforandringer. I perioder vil der falde meget regn på kort tid - de såkaldte skybrud - med store konsekvenser for byen og hverdagslivet.

Klimatilpasningsplanen beskriver, hvordan byen sikres mod fremtidens ændrede klima bl.a. den stigende mængde hverdagsregn, skybrud og stigende havvandsstand.

## HVERDAGSREGN

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 forurenede 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.

## SKYBRUD

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

Kommunen har i 2013 udarbejdet konkrete planer til håndtering af skybrud, hvori der beskrives, hvordan skybrudsløsningerne kan kombineres med bl.a. udvikling af byens grønne og rekreative områder. Håndtering af hverdagsregn og skybrud skal samtænkes for at give en samlet løsning for regnvand. Planerne – herunder implementering mv. – færdigbehandles i løbet af 2014.

## HAVVAND

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



## MÅL FOR TILPASNING TIL DEN STIGENDE OG MERE INTENSE NEDBØR:

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

## GRØN KLIMATILPASNING – FOREBYGGELSE AF ET VARMERE VEJR

Klimatilpasningen kan koordineres med udviklingen af et grønnere København, således at der i løsningerne indgår grønne områder, der kan tilbageholde vand og modvirke opvarmning af byen under hedeølger. De offentlige tilgængelige grønne og blå strukturer i København er kortlagt og der er udpeget potentialer for udvikling af den grønne struktur, biologisk mangfoldighed, rekreative funktioner mm.

"Grøn Klimatilpasning" udvikles, så det kan bruges til at kvalificere de grønne regnvandsløsninger og sikre, at den grønne og blå struktur prioriteres i den overordnede planlægning. Grøn Klimatilpasning udmøntes i en overordnet visionsplan, der beskriver byens grønne struktur i sin helhed, når byen er klimatilpasset. Visionen skal indarbejdes i de konkrete planer for håndtering af regnvand i byen og skal indeholde en række anbefalinger til indhold, funktion og kvalitet i de grønne og blå regnvandsløsninger.



## GRØN MOBILITET ER VEJEN FREM

Københavns Kommune har i Handlingsplan for Grøn Mobilitet, som blev vedtaget i 2012, samlet målsætninger og indsatser, der skal sikre en grønnere og mere effektiv mobilitet i byen.

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

Handlingsplanen samler de store indsatser i tre hovedgreb, nemlig fortsat udbygning af cykelstinet, udbygning af metro, A-busnet og letbaner samt udbygning af tunnel til Nordhavn, og kombinerer dem med en grøn mobilitetspakke med 25 konkrete initiativer til at understøtte udbygning og brug af grøn transport.

## UDBYGNINGER OG INVESTERINGER ER I FULD GANG

Der er fuld gang i fortsat udbygning og udvikling af cyklernes by, bl.a. med det nye regionale system – Supercykelstier. Metroen bliver udbygget med cityringen samt en linje til Nordhavn og A-bussernes fremkommelighed øges, bl.a. ved et nyt Plusway koncept, hvor busserne kommer til at køre i eget spor midt på vejen. Der er ligeledes afsat en større økonomisk pulje til nye signalsystemer og brug af ITS til at prioritere busser og cykler samt skabe mere glidende trafik.

Desuden sikres samspillet mellem cykler og kollektiv trafik gennem en ny generation af bycykler ligesom udbygningen af cykelparkering ved stationer fortsætter. Også på initiativer som delebiler, samkørsel og citylogistik er der projekter i gang. I forhold til lokale samarbejder, er der etableret et virksomhedsnetværk på Amager, som arbejder for grønnere transport for medarbejderne.



## VISIONER FOR GRØN MOBILITET

- Mobiliteten i København skal være mere effektiv og grøn for at stimulere væksten, bidrage til en CO<sub>2</sub>-neutral by og det gode københavnerviv.
- 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.

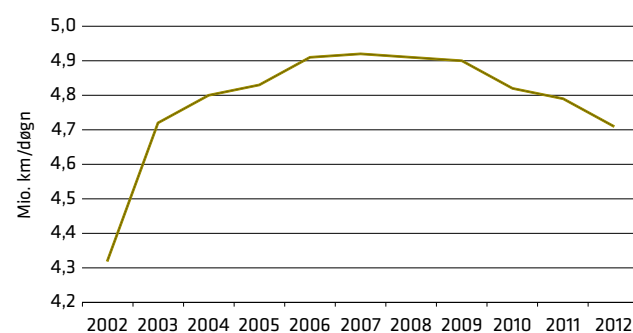
## UDVIKLINGEN

Fra 2003 til 2013 er der kommet 12 % flere københavnere og antallet af arbejdspladser i København er steget med 9 % fra 2001 til 2011. Samtidig er cykeltrafikarbejdet fra 2002 til 2012 steget med 30 % og antal passagerer i den kollektive trafik er steget med 24 %.

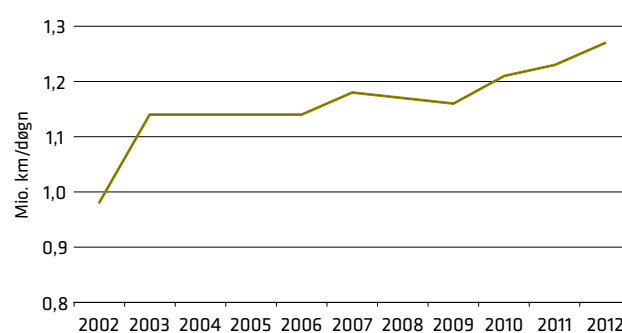
Det tyder således på, at udviklingen går i den ønskede retning, nemlig at den stigende transport i byen i høj grad sker med cykel og kollektiv trafik. Der har også været en stigning i, hvor mange der har gang som hovedtransportmiddel.

Beregning af trafikarbejdet er baseret på de årlige trafik-tællinger og dækker alle vejtyper i København.

## BILTRAFIKARBEJDET



## CYKELTRAFIKARBEJDET



## NY STØJHANDLINGSPLAN SKAL DÆMPE TRAFIKSTØJEN

Støj fra vejtrafikken er et af de væsentligste støjproblemer i København. Støj påvirker menneskers helbred – særligt hvis det påvirker nattesøvnen. Risikoen for at udvikle forhøjet blodtryk og åreforkalkning, blodpropper i hjertet, hjerneblødninger og diabetes øges, jo højere støjen er.

I 2012 udførte kommunen den lovpligtige kortlægning af vejstøj, som skal udføres hvert 5. år. Imellem de 2 kortlægninger er der sket et fald i antallet af støjbelastede boliger. En bolig er støjbelastet, hvis den er belastet med mere end 58 dB på facaden. Hvis en bolig er belastet med mere end 68 dB på facaden, benævnes den stærkt støjbelastet. Om natten er grænserne 3 dB lavere.

På grundlag af bl.a. støjkortlægning udarbejdede kommunen i 2013 en støjhandlingsplan, hvoraf det fremgår, hvilke virkemidler der skal til for at reducere vejstøjen. Herunder er eksempler på nogle af virkemidlerne.

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

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

I kommunens støttede byfornyelsesprojekter gives tilskud til udskiftning til støjisolerende vinduer de steder, hvor boligerne er meget støjbelastede og hvor der er behov for udskiftning af vinduer. Siden 2009 er der givet kommunalt tilskud til 180 boliger.

Støjreducerende asfalt lægges ud på veje, som trænger til vedligeholdelse, og som har en trafikbelastning på mere end 2.000 køretøjer i døgnet, og hvor hastigheden er højere end 40 km/t. Asfalten reducerer støjen med ca. 1,5 dB i gennemsnit målt over levetiden. I 2013 blev der udlagt 5 km støjreducerende asfalt, hvilket betyder, at der i alt er udlagt 61 km i kommunen siden 2004.

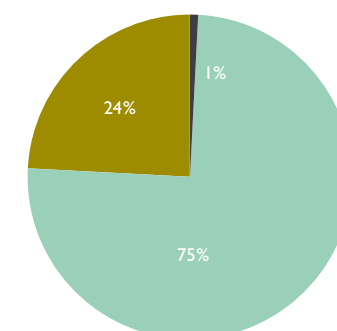
Hastighedsnedsættelser betyder mindre støj. I 2013 blev hastighedsgrænsen nedsat fra 60 km/t til 50 km/t på 1,7 km vej og fra 50 km/t til 40 km/t på 0,8 km vej. Hastighedsnedsættelserne reducerer vejstøjen med mellem 1,2 og 1,5 dB.

## ECO-DRIVING IGennem FOLEHAVEN

Københavns Kommune gør det nu nemmere for lastbilerne at fange den grønne bølge gennem lyskrydsene på Folehaven. Ved et pilotprojekt med intelligente lys signaler og en sender i lastbilerne kan chaufførerne undgå at bremse og gasse op mange gange på strækningen Folehaven, Ellebjergvej og P. Knudsensgade. På strækningen er der en trafikmængde på mere end 36.000 køretøjer i døgnet. Dette resulterer i stor belastning på miljøet. Forsøget forventes at reducere støj og luftforurening samt brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>.

## 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)





## LUFTFORURENING

Luftforureningen har skadelige virkninger på vores helbred og medfører store samfundsøkonomiske omkostninger. Kommunens kortlægning viser, at luftforureningen i København årligt koster samfundet 4 mia. kr. og 540 for tidlige dødsfald. Den påvirker særligt ældre svagelige, og personer, som i forvejen lider af hjertekarsygdomme og luftvejslidelser.

Den luftforurening, som københavnere udsættes for, stammer fra en række forskellige kilder i og udenfor byen. Kortlægningen viser, at hovedparten (ca. 90 %) af de sundhedsskadelige partikler i København stammer fra kilder udenfor København. Kommunen har kun direkte mulighed for at påvirke de resterende 10 % af partikelforureningen, der kommer fra lokale kilder i byen – primært vejtrafikken og brændeovne. Den sundhedsskadelige  $\text{NO}_2$  kommer især fra lokale kilder; primært vejtrafikken.

### LUFTKVALITET I KØBENHAVN

De seneste målinger af luftkvaliteten i København viser, at hovedparten af de luftforureningsstoffer, der er udpeget i EU's luftkvalitetsdirektiv, overholder grænseværdierne. Derimod fortsætter København med at overskride grænseværdien for indholdet af kvælstofdioxid ( $\text{NO}_2$ ), som skulle have været overholdt fra 2010. Grænseværdien for  $\text{NO}_2$  er fastsat til  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  og den foreløbige årsmiddelværdi ligger på 55.

### HVORDAN FORBEDRES LUFTKVALITET I KØBENHAVN?

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



### MÅL FOR LUFT I 2015

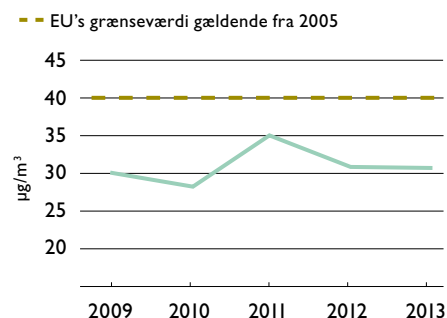
- Luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes

miljøkrav i miljøzonen vil nedbringe forureningen med partikler og  $\text{NO}_x$  yderligere. Kommunen er i dialog med Miljøministeriet om muligheden for at etablere en ren luft-zone i København med flere miljøkrav til køretøjer, end vi har i dag.

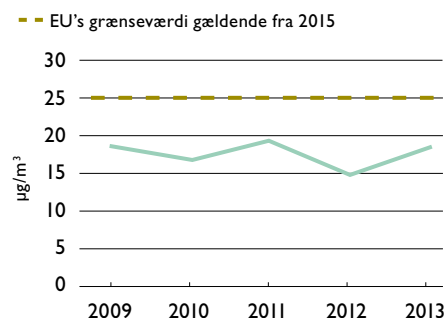
Borgerrepræsentationen vedtog i september 2013 en Ren Luft-plan for København, der består af konkrete indsatsområder. Det drejer sig bl.a. om ren luft-zone, renere arbejdsmaskiner, skibstrafik, brændeovne og kollektiv trafik.

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

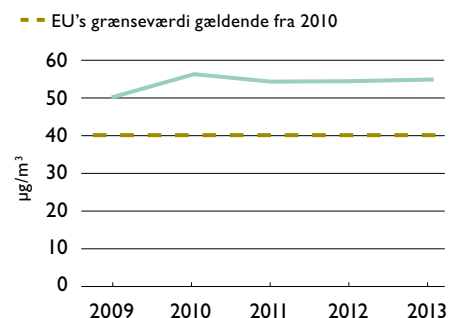
LUFTENS INDHOLD AF PARTIKLER (PM10) ÅRSMIDDELVÆRDI  
H.C.ANDERSENS BOULEVARD  
VED OMGIVENDE TEMPERATUR OG TRYK



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



LUFTENS INDHOLD AF KVÆLSTOFDIOXID ( $\text{NO}_2$ ) ÅRSMIDDELVÆRDI  
H.C.ANDERSENS BOULEVARD



## DE SIDSTE ØKOLOGIPROCENTER BLIVER DE SVÆRESTE

Hver dag serverer Københavns Kommunes køkkener 60.000 måltider, og det løb i 2013 op i 10.000 tons mad med et indhold af 79 % økologiske råvarer. Det er en fremgang i økologiprocenten på 3 i forhold til året før. Københavns Madhus, som varetager kommunens mål om at nå op på 90 % økologi i 2015 vurderer, at det vil kræve en ekstraordinær og intensiveret indsats af køkkener, forvaltninger og af Københavns Madhus, hvis målet skal nås. Dels fordi de resterende fødevarer har større prisforskel i forhold til de konventionelle, og dels fordi 90 % er tæt på "smertegrænsen" for køkkener, der skal have hverdagen til at fungere med det nuværende udbud, hvilket betyder, at samtlige køkkener skal løftes op på dette niveau.

For at øge økologiandelen er det ikke økonomisk rentabelt blot at erstatte konventionelt fremstillede råvarer med ø-mærkede. Det kræver derimod en væsentlig omlægning af hele madproduktionen for at kunne skabe forandringerne indenfor kostbudgettet – f.eks. ved at bruge mindre kød og mere af årstidens grønt, mindske madspild og fremstille flere produkter fra bunden. I 2013 har Københavns Madhus blandt andet undervist køkkenpersonale i kommunens plejehjem i, hvordan de kan få langt mere økologisk kød for pengene ved at købe halve grise og selv stå for opskæringen.

### ÆLDREMADEN ER MERE ØKOLOGISK

I begyndelsen var omlægningsindsatsen fokuseret omkring daginstitutionerne, som har været med til at trække kommunens gennemsnit op på grund af deres store antal og hurtige omlægning til stort set alle at bruge 90 % økologiske råvarer. De andre institutionsområder er støt fulgt med, og igennem



### MÅL FOR ØKOLOGI I 2015

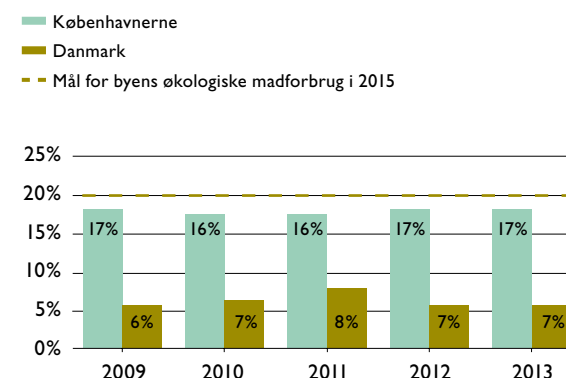
- Andelen af økologiske fødevarer i byens madforbrug skal være mindst 20 %.
- Kommunen skal være gået foran med mindst 90 % økologi i kommunens institutioner.

årene har Københavns Madhus haft øget fokus på kommunens samlede resultat. I 2013 er det især køkkenerne i kommunens plejehjem og i centralkøkkenet Københavns Madservice, der har været igennem omlægning og derved har løftet økologien fra 58 til 64 %.

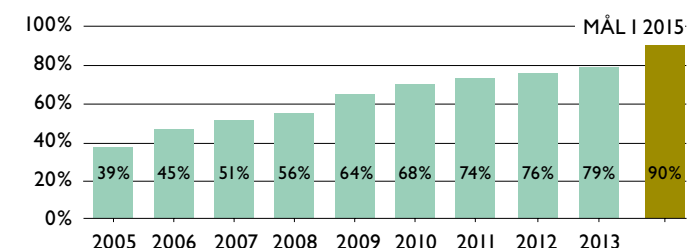
### KØBENHAVNERNE HOLDER SIG PÅ 17 % ØKOLOGI

Andelen af økologi i de private københavnske husholdninger ligger uændret på 17 % i 2013, hvilket er over dobbelt så højt som landsgennemsnittet. Forbruget har ligget stabilt de sidste 5 år, og det vurderes ikke at udvikle sig væsentligt inden 2015.

### KØBENHAVNERNES ØKOLOGIPROCENT



### ØKOLOGIPROCENT I ALLE KOMMUNENS INSTITUTIONER OG KØKKENER



## BYENS AFFALD – BYENS RESSOURCER

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

### FIRE TEMAER SÆTTER KURSEN MOD MINDRE AFFALD OG MERE GENANVENDELSE

Ressource- og Affaldsplanens initiativer fordeler sig på fire temaer: Mindre affald, bedre sortering af affaldet fra borgere og erhverv, mere effektiv og miljøvenlig affaldsindsamling og bedre affaldsbehandling. Flere af initiativerne er allerede sat i gang i 2013, mens andre først rulles ud i de kommende år frem mod 2018.

### BEDRE MULIGHEDER FOR SORTERING AF AFFALDET

Et af de initiativer i Ressource- og Affaldsplanen, der allerede er sat i værk, er leveringen af affaldsbeholdere til plast, metal og småt elektronik til etageboliger i det meste af byen. På den måde er det blevet langt nemmere for borgere i etageboliger at sikre, at bl.a. tomme isbøtter, konservesdåser, legetøj m.m. bliver genanvendt. Fra de første beholdere blev leveret hos etageboligerne i september 2012 og frem til marts 2014, hvor den sidste beholder var på plads, er der indsamlet 305 ton hård plast, 334 ton metal og 249 ton elektronik, hvilket er langt mere end forventet.

### BEDRE AFFALDSBEHANDLING

Et andet initiativ, der er igangsat i 2013, er et forsøg med indsamling af pizzabakker og mælkekartoner i affaldsbeholderen til pap. Normalt brændes pizzabakker og mælkekartoner, men gennem en anden behandling er det muligt også at genanvende disse typer emballager. Projektet, der foregår hos 5.000 etageboliger på Østerbro, er blevet meget positivt modtaget, og mængden af affald i papcontaineren hos disse boliger er steget med 20 %.



### RESSOURCE- OG AFFALDSPLANENS HOVEDMÅL:

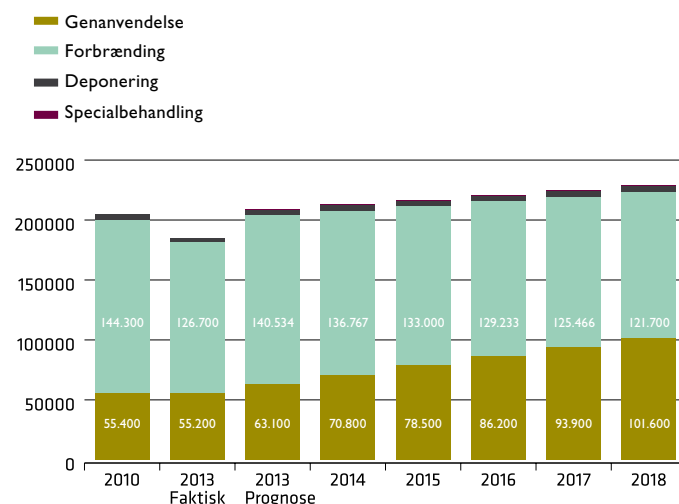
- I 2018 bliver mindst 45 % af husholdningsaffaldet genanvendt
- I 2018 er mængden af affald til forbrænding faldet med 20 %

### KOMMENDE INITIATIVER

I 2014 igangsættes bl.a. en intensiveret tilsynsindsats hos erhvervsdrivende i kommunen for at sikre, at mere affald fra virksomhederne sorteres og genanvendes. I dag er det ca. 30 % af det erhvervsaffald, der havner i forbrændingsanlæggene, der kunne være genanvendt.

I 2015 sættes bl.a. gang i initiativet „Fraktionsopdelt storskrald“, der går ud på at få frasorteret træ, der egner sig til genanvendelse, fra storskraldet og dermed hindre, at træet brændes.

### AFFALDSMÆNGDER TIL FORBRÆNDING OG GENANVENDELSE - HUSHOLDNINGSAFFALD



### PÅ VEJ MOD EUROPAS RENESTE HOVEDSTAD

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

København er i en positiv udvikling med flere borgere, mere udendørsliv og store byggerier som f.eks. metroudvidelsen. Selv om de mange aktiviteter giver mere henkastet affald, har kommunen kunnet holde et stabilt renholdelsesniveau. Det afspejles i borgernes tilfredshed med renholdelsen.

### KØBENHAVN I TOP TRE I INTERNATIONAL BENCHMARK

I september 2013 placerer København sig på en delt 3. plads blandt seks europæiske hovedstæder, som alle blev målt på renholdelse af bycentrum, bro- og villakvarterer samt parker. København får 4,1 point på en skala fra 1 til 5, mens Wien scorer højest med 4,4 point, og Berlin scorer lavest med 3,5 point.

I september 2010 blev de samme hovedstæder kun målt på renholdelse i bykerne. Her lå København med 4,1 på en sidsteplads. Ses udelukkende på bykerne, er København i 2013 rykket frem til en femteplads men stadig med 4,1 point. Her ligger Berlin på sidstepladsen med 3,7 point, mens Wien ligger på førstepladsen med 4,7 point.

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

### ØGET FOKUS PÅ AFFALD I NATTELIVET

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

### 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

### REN KÆRLIGHED FORTSÆTTER

'Ren Kærlighed til København'-kampagnen er et fortsat initiativ for et renere København. Kampagnen har foruden nudging fokus på partnerskaber og frivillighed. I 2014 kommer der blandt andet et øget fokus på cigaretskodder.

### MAX OTTE TIMER

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



**UDGIVER**

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen

**REDAKTION**

Serviceområde Byens Udvikling  
Njalsgade 13  
Postbox 259  
1502 København V

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

**DESIGN**

TMF Grafisk Design

**FOTO**

Ursula Bach

**TRYK**

GSB GRAFISK  
OPLAG: 1.000  
Trykt på 100 % genbrugspapir

Redaktion afsluttet: April 2014  
Udgivet: Juni 2014

Københavns Kommune



Formålet med denne pjece er at give et overblik over fremdriften i 2013 på de 13 mål, der understøtter visionen om, at København bliver verdens Miljømetropol i 2015.

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

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

Ud over miljøregnskabet udgiver Københavns Kommune et bylivsregnskab hvert år [www.kk.dk/metropolformennesker](http://www.kk.dk/metropolformennesker) og et cykelregnskab hvert andet år [www.kk.dk/cyklernesby](http://www.kk.dk/cyklernesby).

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