



KØBENHAVN SOM VERDENS MILJØMETROPOL

KØBENHAVNS
MILJØREGNSKAB 2007



BILAG 1
PRØVETRYK



KAN VI NÅ MÅLENE I MILJØMETROPOLEN?

MÅL FOR 2015	KAN VI NÅ MÅLET?	VURDERING AF MULIGHEDERNE
VERDENS BEDSTE CYKELBY		
Mindst 50 % skal cykle til arbejde og uddannelse i København		Andelen, der cykler, har været næsten uændret i en årrække. Den nuværende indsats vurderes som et rimeligt niveau, men lovgivningsmæssige forudsætninger er endnu ikke på plads. Københavnernes fremtidige transportvaner og mulighederne for at indføre trængselsafgifter vil have stor betydning for mulighederne for at nå målet.
Antallet af alvorligt tilskadede cyklister skal mere end halveres i forhold til 2005		Tendensen i ulykkestallet har været jævnt faldende i mange år bl.a. på baggrund af en løbende kommunal indsats.
Mindst 80 % af de københavnske cyklister skal føle sig trygge i trafikken		Andelen af trygge cyklister har i en årrække været næsten uændret, trods en systematisk kommunal indsats. De fremtidige muligheder for at regulere biltrafikken i byen har betydning for mulighederne for at nå målet, ligesom påvirkning af andre cyklister og andre trafikanters adfærd er vigtig for trygheden.
CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK		
Københavns CO ₂ -udslip skal være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005		København har tidligere, i perioden 1990–2005, præsteret en reduktion på ca. 25 %. Dengang skyldes faldet først og fremmest udbredelse af fjernvarme. At nå Miljømetropol-målet på yderligere 20 % i 2015 i forhold til 2005 kræver en betydeligt bredere indsats. En markant indsats fra erhvervsliv og københavnere er væsentlig for, at målet kan nås. Mulighederne for at øge andelen af vedvarende energi, herunder anvendelse af biobrændsler i el- og varmeproduktionen har ligeledes stor betydning.
EN GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD		
90 % af københavnere skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15 minutter		Der er meget stor forskel på, hvor store arealer med offentlige rekreative områder, der er i den enkelte bydel. Især i bydele med få rekreative arealer og tæt bebyggelse er det en udfordring at få etableret nok nye offentlige rekreative områder.
Københavnere besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag		Fortsatte kommunale forbedringer af nærheden og kvaliteten af de rekreative arealer er ikke nok til at sikre, at målet nås. Det er fx også af væsentlig betydning, hvordan københavnere vælger at bruge deres fritid.

KAN VI NÅ MÅLET?

Vurdering af omfanget og karakteren af den indsats, der skal til for at nå målene til tiden. Vurderingen omfatter først og fremmest alle kommunale virkemidler, herunder sikring af finansiering. Herudover kan den omfatte kommunens indsats i forhold til faktorer, som ligger uden for kommunens egen ressort.



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.

MÅL FOR 2015	KAN VI NÅ MÅLET?	VURDERING AF MULIGHEDERNE
REN OG SUND STORBY		
Københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken		Den første samlede opgørelse af støj fra gadetrafikken om natten ved københavnernes boliger fra 2007 viser, at niveauerne er meget høje ved mange facader. Det vides endnu ikke, hvor langt der er til målet. Der er dog tale om en rigtig stor udfordring. Kommunen anvender støjsvag asfalt ved renovering af veje med en vis mængde trafik. Den fremtidige teknologisk udvikling og nye muligheder for at regulere trafikken vurderes, ligesom statslig medfinansiering, at være af afgørende betydning for mulighederne for at nå målet.
Alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken		Kommunen har udarbejdet skitseprojekter for de 15 mest belastede skoler og institutioner. Det vurderes, at målet vil kunne nås med en styrket indsats med kommunale virkemidler, ligesom ekstern medfinansiering vurderes at have stor betydning for mulighederne for at nå målet.
Luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes		Niveauerne har været nogenlunde uændrede de sidste 10 år, samtidig med at biltrafikken på det overordnede københavnske vejnet er steget. De fremtidige muligheder for at regulere biltrafikken og EU-krav vedrørende luftforurening fra køretøjer har sammen med københavnernes transportvaner en meget væsentlig betydning for mulighederne for at nå målet.
Andelen af økologiske fødevarer i byens madforbrug skal være mindst 20 %		Både de kommunale institutioner og de københavnske husholdninger er nået meget langt. Københavnernes livsstil og erhvervslivets prioriteringer har indflydelse på, hvor let det bliver at nå målet.
Kommunen skal være gået foran med mindst 90 % økologi i kommunens institutioner		Andelen af økologi har været jævnt stigende i en del år på baggrund af en målrettet kommunal indsats. Stigende fødevarerpriser kan evt. medføre et behov for en ekstra indsats.
København skal være Europas rene hovedstad og en af de rene hovedstæder i verden		Der er behov for den styrkede indsats på området, som kommunen har iværksat fra 2007, hvis målet skal nås.
Affald i offentlige gader vil være fjernet inden 8 timer		Det forventes, at kommunen er tættere ved målet i 2009. Men det vil kræve en øget indsats set i forhold til i dag.



KØBENHAVN SOM VERDENS MILJØMETROPOL

København skal være verdens Miljømetropol i 2015. Det vedtog en enig Borgerrepræsentation i november 2007. Det betyder, at København med rette skal være kendt som den af verdens hovedstæder, der har det bedste storbymiljø. Vi skal bevise, at miljøhensyn giver ekstra dynamik i byudviklingen. Og vi skal i 2015 kunne mærke og se forbedringerne i byen, samtidig med at vi tager aktivt medansvar for den globale miljøudvikling og går i spidsen for at reducere CO₂-udledningen.

Miljømetropol-visionen understøttes af 13 meget konkrete og ambitiøse miljømål for 2015.

Uden handling og resultater bliver visioner og mål dog blot tomme flasker. Derfor vil vi frem til 2015 løbende måle på, om vi har fart nok på. Københavns Miljøregnskab skal frem mod 2015 hvert år vise, hvor vi står i forhold til at nå de ambitiøse mål, og hvor vi som by skal sætte ind med nye initiativer.

Set i forhold til andre storbyer kan vi allerede i dag fremvise flotte resultater. Byens mange cyklister, den høje andel af økologiske fødevarer i kommunens institutioner, havvindmøller og det

Overborgmester


Ritt Bjerregaard

meget omfattende fjernvarmesystem er blot nogle få eksempler. Men vi har stadig store udfordringer. Især trafikken volder problemer, bl.a. fordi lovgivningen sætter begrænsninger i forhold til de effektive tiltag, som København ønsker at iværksætte, fx ved indførelse af trængselsafgifter. Alt for mange af byens borgere er stadig udsat for generende støj i deres hjem, og langs trafikerede gader er luften for forurennet. Det er udfordringer, som alle pulserende storbyer i vækst står over for. Men i København kan og skal vi gøre en ekstra indsats.

Københavnere, virksomheder og ansatte i kommunen skal kunne være stolte af miljøet i København. Og alles bidrag batter. Det vil kun lykkes at realisere Miljømetropol-visionen med en aktiv indsats fra både kommunen, københavnere og virksomheder.

I det lys har Borgerrepræsentationen besluttet, at kommunens to grønne regnskaber fra 2008 skal samles i ét – Københavns Miljøregnskab – der omfatter pjecen her og et samlet mere omfattende og dynamisk regnskab på nettet. Med ét fælles regnskab kan vi knytte vores samlede byindsats endnu tættere op mod miljømålene.

Teknik- og Miljøborgmester


Klaus Bondam

INDHOLD

MILJØMETROPOLEN

Verdens bedste cykelby	4
Centrum for verdens klimapolitik	6
Grøn og blå hovedstad	7
Ren og sund storby	8
Ressourcer og forbrug	12
Trafik og støj	14
Vand og natur	16
Kommunens indsats	18

Om Københavns Miljøregnskab

Om Miljømetropolen

Denne pjeces er et uddrag af de væsentligste nøgletal og oplysninger i Københavns Miljøregnskab. På Københavns Miljøregnskabs hjemmeside findes det samlede miljøregnskab for København. Her er mange flere oplysninger og nøgletal om, hvordan det går med at nå miljømålene i København, og der er cases, handlingsanvisninger og links. Hjemmesiden opdateres løbende.

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



VERDENS BEDSTE CYKELBY



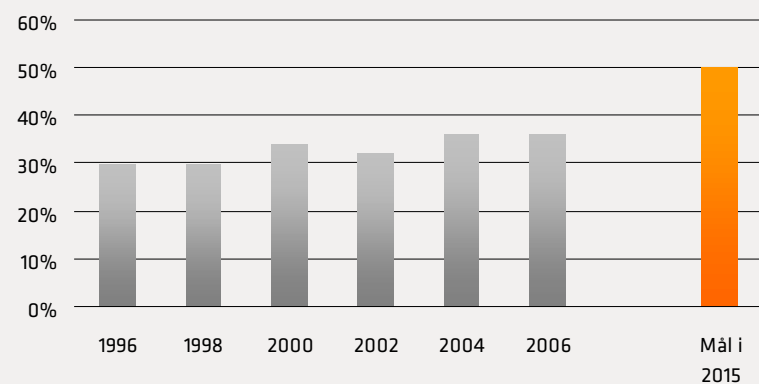
MANGE FLERE SKAL OP PÅ CYKLERNE

Der skal være væsentligt flere cyklister i den københavnske trafik, og biltrafikken skal begrænses, hvis de miljøproblemer, bilerne giver i byen, skal mindskes. Miljømetropol-målet om, at 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse, betyder, at yderligere 14 % skal begynde at tage cyklen inden for forholdsvis få år.

Andelen, der cykler til arbejdspladsen og uddannelsen i Københavns Kommune, er både for 2004 og 2006 opgjort til 36 %. Andelen har således ligget nogenlunde konstant på omkring en tredjedel over en årrække, selv om kommunen løbende har forbedret forholdene for cyklister og bl.a. har bygget flere cykelstier og cykelruter. I 2007 blev Bryggebroen over havnen ved Fisketorvet åbnet, og cykelbroen over Åboulevarden kom et stort skridt nærmere færdiggørelsen.

For at øge andelen af cyklister vedtog Borgerrepræsentationen i 2007 at afsætte yderligere 75 mio. kr. til forbedringer for cyklisterne oven i de 75 mio., der blev bevilget året før, og de 35 mio., der blev bevilget i 2005. Herudover vurderer Kommunen, at der også er behov for at begrænse biltrafikken, bl.a. ved indførelse af trængselsafgifter, hvis det meget høje ambitionsniveau skal nås.

ANDEL DER CYKLER TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE I KØBENHAVNS KOMMUNE



MÅL FOR CYKLISME I 2015

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



SIKKERHEDEN FORBEDRES LANGSOMT

Andelen af københavnske cyklister, der føler sig trygge i trafikken, er fra 2004 til 2006 faldet til 53 % mod tidligere 58 %.

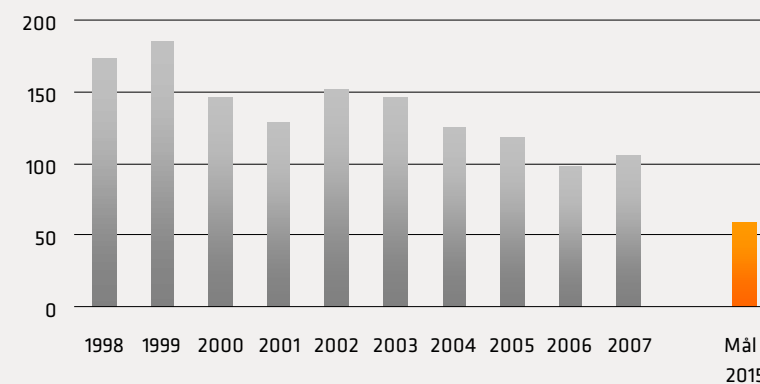
Det lille fald kan bl.a. skyldes, at der er kommet flere cyklister i de centrale bydele. Enkelte steder i byen er det i myldretiden svært at komme frem på de forholdsvis smalle cykelstier. På Nørrebrogade kører der fx i dag flere cykler end biler. Det er en del af baggrunden for planerne om at afprøve en ny udformning af Nørrebrogade, som opprioriterer cykel- og busstrafikken, så der kan blive mere plads til cyklisterne.

I 2007 var der 106 alvorligt tilskadede, herunder 5 dræbte, i København. Det er en svag stigning i forhold til 2006, hvor der var 92 alvorligt tilskadede, inklusiv dræbte. Set over en årrække peger tendensen dog fortsat på færre ulykker i de kommende år.

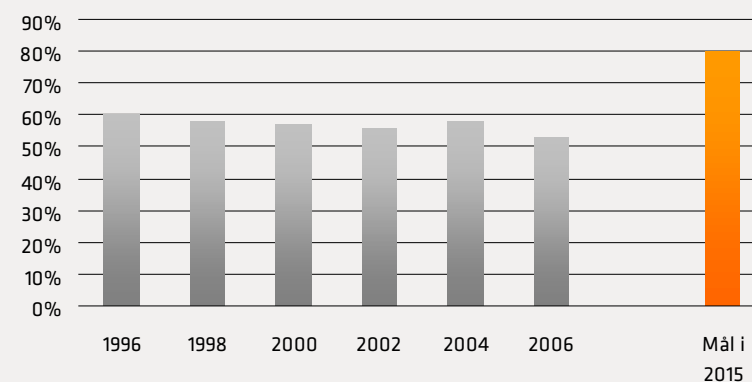
For at nå Miljømetropol-målet for 2015 om højst 59 alvorligt tilskadede, inklusiv dræbte, kræves der en målrettet indsats og nytænkning. En del af de penge, der er afsat til at fremme cykeltrafikken, vil således blive brugt til at gennemføre forsøg med nye udformninger af kryds – som er både sikre, trygge og fremkommelige. Fx afprøves allerede en løsning inspireret fra Holland, hvor cyklister, der holder for rødt, skal placere sig foran bilerne, og der vil blive gennemført kampagner for bedre opførsel i trafikken.

Cyklisternes tryghed i trafikken har stor betydning for, hvor mange der vælger cyklen. I modsætning til mange andre storbyer, der gerne vil have flere cyklister, er tendensen i København, at både antallet af ulykker og cyklisternes risiko, målt som antal ulykker per mio. cyklede kilometer, går nedad.

ANTAL ALVORLIGT TILSKADEKOMNE CYKLISTER I TRAFIKKEN - INKL. DRÆBTE



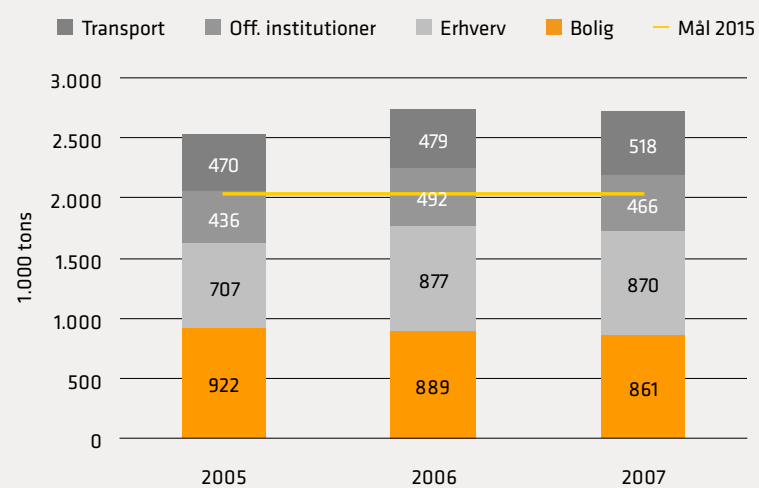
ANDELEN AF CYKLISTER, DER FØLER SIG TRYGGE I TRAFIKKEN



CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK



CO₂-UDLEDNING FORDELT PÅ SEKTORER - INKLUSIV TRANSPORT



KØBENHAVN SÆTTER TRYK PÅ KLIMAINDSATSEN

I 2007 var den samlede CO₂-udledning stort set uændret i forhold til 2006 til trods for fortsat vækst i kommunen. CO₂-udledningen fra boliger, erhverv og offentlige institutioner, som udgør godt 80 % af udledningen, er faldet ca. 3 % i 2007.

Københavns Kommune har sat sig et ambitiøst mål for reduktionen af CO₂-udledningen. Det til trods for, at der allerede er opnået en væsentlig reduktion op gennem 1990'erne, som især skyldes en udbredelse af fjernvarme og overgang til renere brændsler.

Københavns Kommunes klimaindsats omfatter bl.a. initiativer, der skal sikre en CO₂-reduktion i forbindelse med byudviklingen. Fx i den nye bydel i Nordhavnen, men også i de eksisterende bydele. Indsatsen vil derudover også omfatte energivenlig transport, fx brintkøretøjer og intelligente transportsystemer. En markant indsats fra erhvervsliv og københavnere er helt afgørende for, at målet kan nås. Derfor iværksætter kommunen tiltag, som inddrager både virksomheder og borgere, herunder børn og unge.

CO₂-udledning fra de af kommunens bygninger, som kommunen selv bruger, er estimeret til ca. 3 % af den samlede CO₂-udledning i København. Der vil i de kommende år blive iværksat en række projekter for at nedbringe kommunens udledning, fx energirenovering af de kommunale bygninger.

Kommunen vil frem mod klimatopmødet i 2009 udarbejde en samlet klimaplan, som konkret beskriver, hvordan målet om 20 % reduktion i 2015 skal nås.

MÅL FOR CO₂ I 2015

- Københavns CO₂-udslip skal være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005

EN GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD



NYE OG BEDRE REKREATIVE OMRÅDER

Københavnere skal have lettere adgang til byens rekreative områder, og de skal have lyst til at besøge og opholde sig der. For det bidrager afgørende til folks sundhed og velvære at opholde sig i det fri. Derfor gennemførte Københavns Kommune i 2007 et gennemgribende kvalitetsløft af den Nye Nørrebro Park og bevilligede midler til projektet "Plads til leg", hvor alle byens godt 120 legepladser sættes i stand over en årrække begyndende i 2008. Legepladserne er ofte placeret i byens grønne områder, og istandsættelserne skal føre til, at børn og forældre besøger pladserne hyppigere end i dag og bliver længere.

I 2007 foretog Københavns Kommune den første måling af, hvor lang tid københavnere skal bruge for at gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad. Målingen viste, at 60 % af københavnere kan nå de forskellige blå og grønne områder på under 15 minutter.

Den seneste opgørelse af, hvor ofte københavnere besøger de blå og grønne områder, er fra 2003-04. Dengang kom københavnere i gennemsnit en time hver anden dag. Det er planen at måle besøghyppigheden igen i 2009.

Den kommende indsats skal både omfatte etablering af nye grønne områder og forbedringer af de eksisterende, hvis Miljømetropol-målene skal nås.

MÅL FOR DET GRØNNE OG DET BLÅ I 2015

- 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

REN OG SUND STORBY



BOLIGER BELIGGENDE I OMRÅDER MED EN STØJBELASTNING VED FACADEN FRA TRAFIKKEN PÅ OVER 50 dB (OPGJORT FOR NATTEN I PERIODEN FRA KL. 22 TIL 07)

	< 50 dB	50-54 dB	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	> 70 dB
Antal boliger	94.660	84.761	37.039	42.802	16.715	132
Andel af alle boliger	34 %	31 %	13 %	16 %	6 %	0 %

DAGINSTITUTIONER OG SKOLER BELIGGENDE I OMRÅDER MED EN STØJBELASTNING VED FACADEN FRA TRAFIKKEN PÅ OVER 55 dB (OPGJORT SOM VÆGTET DØGGENNEMSNIT)

	< 55 dB	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	> 75 dB
Antal daginstitutioner	256	111	93	59	24	0
Antal skoler	9	15	15	18	14	0

MANGE DAGINSTITUTIONER OG SKOLER SKAL STØJDÆMPES

Støj påvirker børns tilegnelse af sprog og øvrige indlæringssevne. Derfor er det Københavns Kommunes mål, at støjgener ved facaden af daginstitutioner og skoler bringes ned til 58 dB i 2015. 58 dB betegnes som et lavt støjniveau, hvor mellem 10 og 15 % af alle personer føler sig stærkt generet af støjen. Kommunen arbejder foreløbig på at få støjdæmpet de mest støjbelastede daginstitutioner og skoler inden 2010. Støjdæmpningen om-

fatter en kombination af støjisolerende vinduer og støjskærme ved udendørs opholdsarealer.

Ikke alle institutioner og skoler, der ligger i et område med høje støjniveauer, er udsat for støjgener fra vejtrafikken. Måske er der fx allerede afskærmning af udendørs arealerne. Derfor er der behov for en nærmere vurdering af støjforholdene ved de enkelte skoler og institutioner, før de kan betegnes som støjbelastede. Omkring halvdelen af alle institutioner og hovedparten af alle skoler ligger i områder med over 55 dB.

TRAFIKKEN STØJER FOR MEGET OM NATTEN

Støj påvirker menneskers helbred, særligt hvis de ikke får sovet godt om natten. I 2007 blev der for første gang lavet en kortlægning af trafikstøj i hele kommunen, som bl.a. viser støjniveauet om natten på facaden af alle bygninger.

Støjen ved boligernes facader siger ikke umiddelbart noget om, hvordan københavnernes påvirkes af støjen om natten. Støjen i folks soveværelse afhænger bl.a. af værelsets placering, om ruderne er lydisolerende, om vinduet er åbent, og om der er opsat støjskærme ud mod vejen.

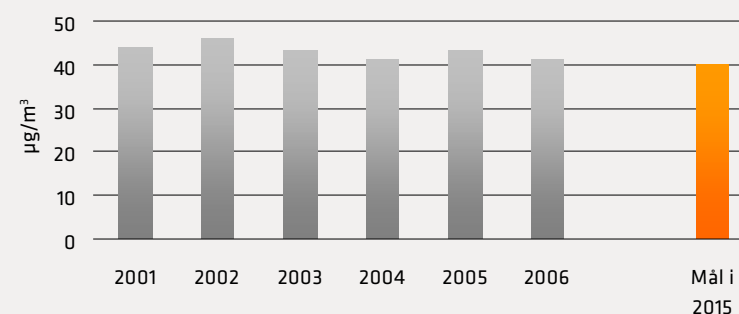
Der findes endnu ikke nogen officiel grænseværdi for, hvor høj støjbelastningen fra trafik må være i folks soveværelser. Men der er ingen tvivl om, at der er for meget støj om natten i rigtig mange københavnske boliger i dag, og at det vil kræve en meget omfattende indsats at komme problemet til livs. I afsnittet om "Trafik og støj" senere i pjecen her opsummeres kommunens generelle indsats og planer på området.

MÅL FOR STØJ I 2015

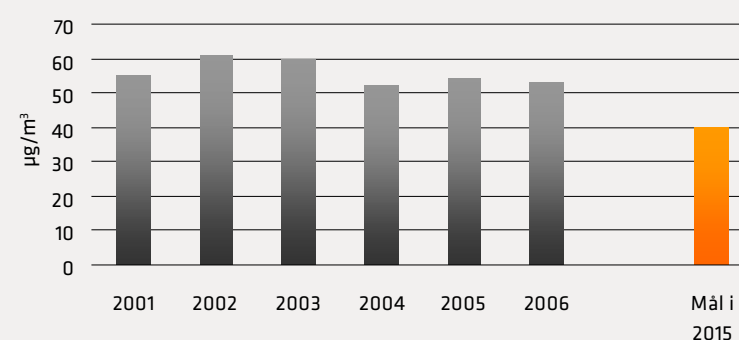


- Københavnerne skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken
- Alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken

LUFTENS INDHOLD AF PARTIKLER (PM 10) ÅRSMIDDELVÆRDI H.C. ANDERSENS BOULEVARD



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



LUFTFORURENINGEN FRA KØRETØJER KRÆVER YDERLIGERE REGULERING

Biltrafikken er den væsentligste årsag til luftforurening i København. Specielt kvælstofdioxid, NO₂, og partikler påvirker københavnernes sundhed og giver anledning til for tidlige dødsfald. I 2006 overskred luftens indhold af kvælstofdioxid og større partikler i de mest trafikerede gader fortsat EU's grænseværdier. Miljømetropol-målet betyder, at EU's luftkvalitetskrav til

partikler og kvælstofdioxid skal være overholdt senest i 2015.

EU's luftkvalitetskrav for NO₂ gælder først fra 2010 og bliver sandsynligvis udskudt til 2015. Miljøstyrelsens prognoser viser, at det med den eksisterende og planlagte indsats kan blive svært at overholde kvalitetskravet for NO₂. I 2010 vil grænseværdien være overskredet på omkring 90 gadestrækninger og i 2015 på ca. 30 gadestrækninger. Det er primært den tunge trafik, der skal fokuseres på.

Miljøstyrelsen vil nu lave handleplaner på området i samarbejde med kommunen.

For partiklerne er en væsentlig del af problemet, at mange ældre lastbiler og busser ikke er udstyret med partikelfiltre. Københavns og Frederiksberg kommuner opretter derfor en miljøzone, der træder i kraft 1. september 2008. Herefter skal ældre lastbiler og busser, som ønsker at køre ind i miljøzonen, have monteret partikelfiltre. Loven om miljøzoner fra 2007 er ikke så vidtgående, som kommunen ønskede det. Derfor presser Københavns Kommune fortsat på, for at lovgivningen åbner mulighed for at oprette dynamiske miljøzoner, hvor kommunerne kan justere kravene til bilernes udledninger i takt med udviklingen på området.

Kommunen har monteret funktionsdygtige partikelfiltre på kommunens egne køretøjer og stiller samme krav ved køb af nye køretøjer. Desuden er det i foråret 2008 vedtaget at stille krav om partikelfiltre til de taxaer, som kommunens ansatte benytter.

For forureningen med partikler og kvælstofdioxid er det nødvendigt at tage nye virkemidler i brug, der kan begrænse trafikken og skærpe kravene til udstødningen fra bilerne. Kommunen råder ikke i tilstrækkeligt omfang over sådanne virkemidler.

MÅL FOR LUFTFORURENING I 2015



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



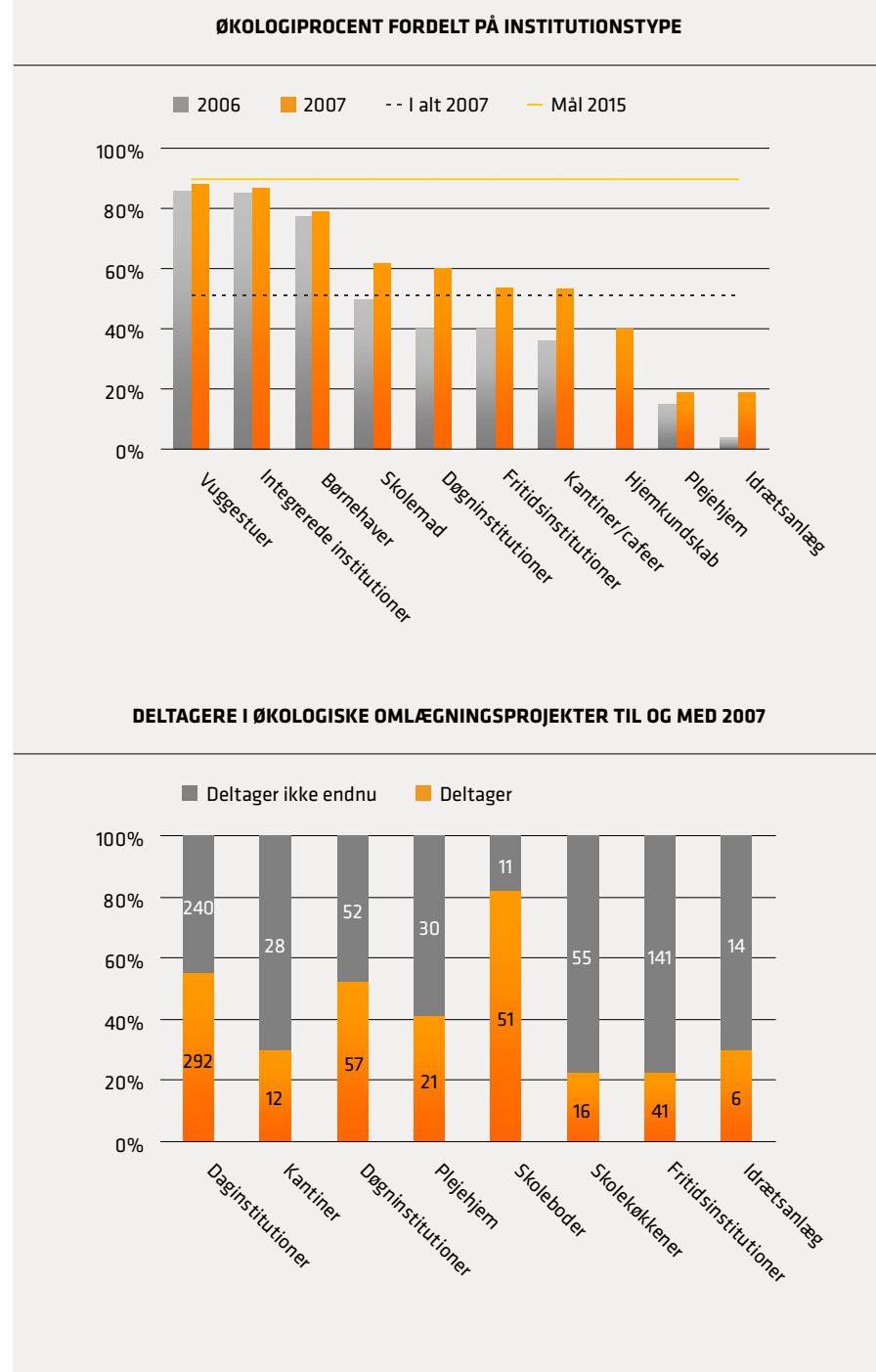
HALVDELEN AF MADEN I KOMMUNENS KØKKENER ER ØKOLOGISK

Andelen af økologiske fødevarer i kommunens køkkener og kantiner kom i 2007 op på 51 %. I 2005 og 2006 lå andelen på henholdsvis 36 og 45 %. Målingen bygger på de enkelte køkkeners skøn, og der er fremgang over hele linien.

Vuggestuer og børnehaver ligger meget højt, og mange daginstitutioner har allerede nået Miljømetropol-målet om 90 % økologi. Men også idrætsanlæg og plejehjem, som ligger lavt, har gjort pæne fremskridt.

Plejehjemskøkkenerne står for knap halvdelen af maden i kommunen. De to største centralkøkkener, som leverer en stor del af maden hertil, spiller derfor en helt afgørende rolle for, at kommunen kan nå økologimålet, og i centralkøkkenerne er arbejdet med økologi først for alvor gået i gang i 2008.

Der har ikke været bevilget flere penge til maden, så det er uddannelse og rådgivning, køkkenpersonalets dygtighed, ændrede opskrifter og nye måder at gøre tingene på, der har gjort det muligt at øge andelen af økologiske råvarer inden for samme kostbudget. En af de store udfordringer på vejen mod de 90 % er de stigende fødevarerpriser.



Miljømetropolen har også sat mål for økologien i hele byens madforbrug. Nu er der for første gang vha. 250 husstande lavet en mindre undersøgelse af, hvor københavnere ligger. Resultatet er overraskende flot, idet hele 23 % af familiernes indkøb af fødevarer, opgjort på baggrund af prisen, var økologisk. Byens madforbrug omfatter dog også restauranter, cafeer og private kantiner. Hvor stor andelen af økologi er her, forventes undersøgt inden for de nærmeste år.

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



SAMMEN OM EN REN BY

Meget affald i gaderne trækker ned og signalerer ligegyldighed i forhold til byens fremtoning og trivsel. Derfor virker mange af de tiltag, der i øvrigt gøres for at gøre København attraktiv for københavnere og folk, der gæster byen, mindre troværdige, hvis ikke byen samtidig holdes ren.

Den styrkede indsats for at holde København ren startede i 2007 med en bevilling på 90 mio. kr. for 2007-09. Indsatsen i 2007 omfattede bl.a., at der blev ansat yderligere 30 renholdelsesmedarbejdere, opsat 450 ekstra affalds-spande samt gennemført en bredt anlagt kampagne. Undersøgelser af udviklingen i affaldsmængderne viser, at der fra marts til september 2007 på ti strækninger i Indre By og på brogaderne var et fald i de samlede affaldsmængder på 19 %. Samtidig var københavnernes vurdering af

renholdelsen de samme steder lidt mere positiv i slutningen af undersøgelsesperioden. Cykelstierne blev i hele perioden vurderet som værende dårligst renholdt.

Den videre indsats frem mod målene omfatter bl.a. kampagner og undervisningsmateriale rettet mod børn og unge samt en bedre organisering af renholdelsen i byen. Herudover skal kommunen kunne rykke ud med kort varsel, når der trænger til en ekstra indsats. Et nyt og spændende indsatsområde er såkaldte partnerskaber mellem kommunen og private erhvervsdrivende f.eks. gratisaviser og fast food-kæderne, der producerer en del af det affald, som ligger på gaden.

I løbet af 2008 vil der blive udviklet metoder til at måle København op imod andre hovedstæder på renholdelsesområdet og til at give overblik over, hvor hurtigt affaldet fjernes fra de offentlige gader.

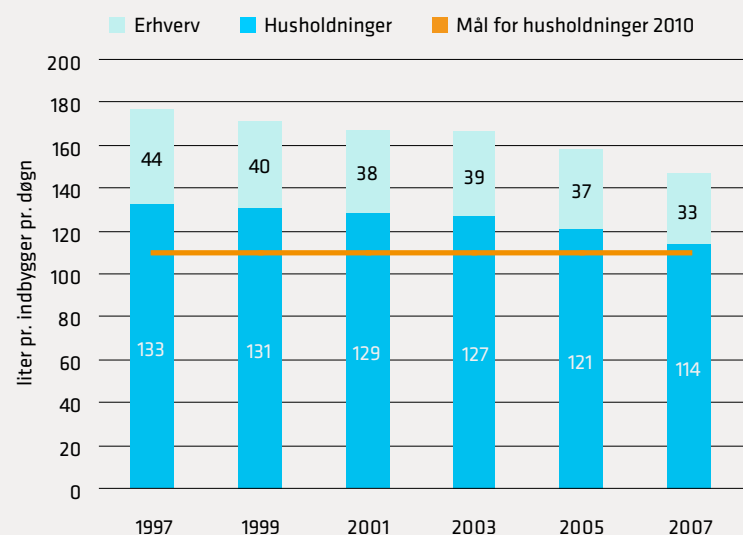
MÅL FOR RENHOLD I 2015

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

- Affald i offentlige gader vil være fjernet inden 8 timer

RESSOURCER OG FORBRUG

VANDFORBRUG I HUSHOLDNINGER OG ERHVERV



VANDFORBRUGET FALDER FORTSAT

I 2007 lå husholdningernes forbrug på 114 liter. Målet er, at vandforbruget her skal reduceres til 110 liter i døgnet pr. indbygger i 2010.

Erhvervslivets vandforbrug skal reduceres til 34 liter i døgnet pr. indbygger i 2010. Det mål blev nået i 2007. Årsagen er bl.a., at Carlsberg har flyttet noget produktion til Fredericia.

Tilskud til vandbesparende udstyr, kampagner og større fokus på brug af sekundavand – vand af ringere kvalitet end drikkevand som fx regnvand – skal bidrage til at sænke forbruget yderligere til gavn for et bæredygtigt vandkredsløb på hele Sjælland.

Kommunen ønsker også at bidrage til bæredygtigt vandkredsløb ved i højere grad at bruge grundvandet under København. I 2007 blev der indvundet ca. 1,3 mio. kubikmeter grundvand til drikkevand fra boreriger placeret i Københavns Kommune. Det svarer til ca. 4,2 % af det samlede drikkevandsforbrug i kommunen. I 2004 lå denne andel på ca. 3,4 %.

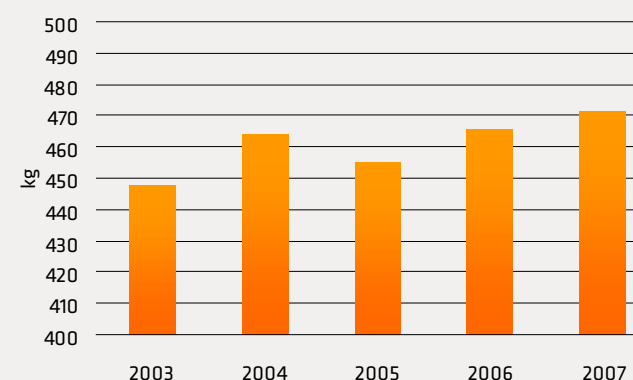
Københavns Energi og kommunen gennemfører en undersøgelse af mulighederne for at indvinde mere grundvand til drikkevand inden for kommunegrænsen. Resultatet ventes klar sidst i 2008.



INDSAMLEDE MÆNGDER HUSHOLDNINGSAFFALD PR. INDBYGER (KG)

	2005	2006	2007	MÅL 2008
Papir	42,8	45,2	42,7	45
Glas	11,7	12,2	11,6	19,2
Pap	4	4,8	5,4	8,5
Elektronik	2,5	6,9	6,8	9
Farligt affald	1,6	1,6	1,6	1,3

HUSHOLDNINGSAFFALD PR. INDBYGER



MÆNGDEN AF HUSHOLDNINGSAFFALD VOKSER

I takt med at københavnere har fået større købekraft, er mængderne af husholdningsaffald også steget. I 2007 nåede de samlede mængder husholdningsaffald op på 240.000 tons, således at en københavnere nu producerer 471 kg affald om året. Det går den gale vej i forhold til kommunens mål om at reducere mængden af affald. De stigende mængder affald betyder en øget belastning af miljøet og øgede udgifter til håndtering af affald.

Heldigvis er det muligt at genanvende meget af affaldet, og kommunen arbejder løbende på at gøre det så nemt som muligt for borgerne at sortere deres affald. Eksempelvis er mængden af indsamlet pap steget i takt med, at kommunen har opstillet beholdere ved etageejendommene. Der skal dog stadig gøres en særlig indsats, hvis målet om en årlig indsamling på 8,5 kg pap pr. københavnere skal nås.

Det er vigtigt at udsortere farligt affald såsom batterier, malingsrester og kemikalier fra dagrenovationen, så affaldet ikke bliver behandlet forkert og skader miljøet. Allerede i 2005 blev der indsamlet mere farligt affald end målet på 1,3 kg pr. københavnere, og de gode sorteringsvaner har holdt sig lige siden.

KØBENHAVNS EL- OG VARMEFORBRUG ER UÆNDRET

De seneste 3 år har der ikke været nogen nævneværdig ændring i det samlede københavnske energiforbrug til trods for en svag stigning i både indbyggertal og arbejdspladser. Fra 2006 til 2007 var der en stigning i elforbruget på 139 GWh svarende til knap 6 %, hvilket hovedsageligt skyldes en stigning i elforbruget inden for erhverv og til dels offentlige institutioner. Derimod er

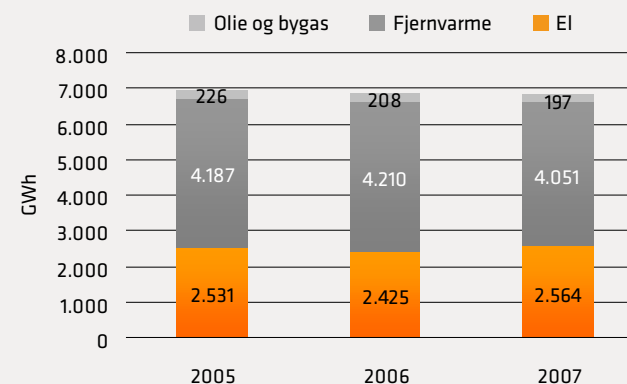
elforbruget for boliger faldet. 2007 var generelt varmere end 2006, hvilket kan være medvirkende til, at forbruget af fjernvarme faldt med 4 %.

CO₂-udledningen pr. MWh er generelt mindre fra fjernvarme end fra el. Det skyldes, at fjernvarme hovedsageligt er et biprodukt fra elproduktion og affaldsforbrænding. Selvom elforbruget kun udgjorde knap 38 % af det samlede energiforbrug i 2007, så medførte elforbruget 72 % af CO₂-udledningen. Tilsvarende står fjernvarmen for knap

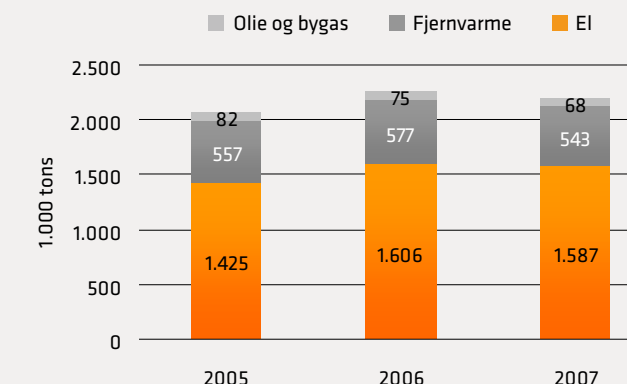
60 % af energiforbruget, men kun for 25 % af den samlede CO₂-udledning. Dette viser, at der er et særligt stort potentiale for CO₂-reduktion ved at gennemføre besparelser i elforbruget. Det gør det særligt positivt, at elforbruget i boligerne falder trods stigende indbyggertal.

Trods stigningen i elforbruget er CO₂-udledningen fra el ikke steget. Det skyldes, at 2007 har været et godt vindår. I 2007 dækkede vindkraft ca. 20 % af elforbruget i Danmark mod 17 % i 2006.

ENERGIFORBRUG FORDELT PÅ ENERGIKILDER



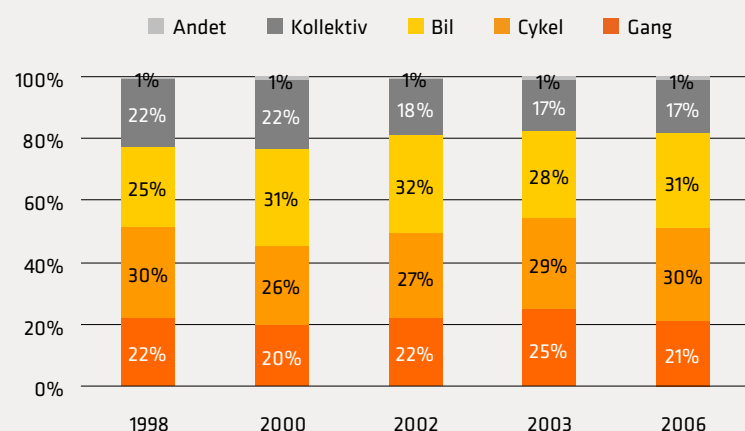
CO₂-UDLEDNING FORDELT PÅ ENERGIKILDER



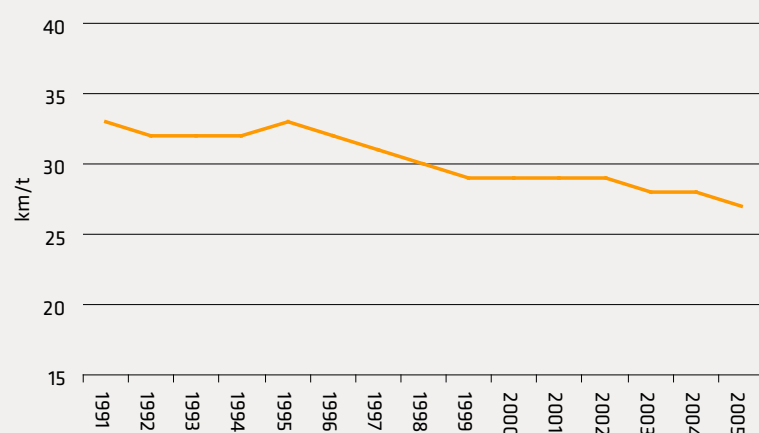
TRAFIK OG STØJ



FORDELING AF TURE PÅ TRANSPORTFORMER



REJSEHASTIGHEDEN FOR BILER



DEN KOLLEKTIVE TRAFIK KAN IKKE KONKURRERE

Trængslen samt priserne på kollektiv trafik og bilkørsel har betydning for folks valg af transportform. Ifølge Trafik- og Miljøplanen fra 2004 skal den øgede trafikale vækst søges tilgodeset ved øget brug af kollektiv trafik og cykel, og bussernes fremkommelighed skal forbedres på de vigtigste strækninger.

I de senere år er de kollektive tures andel af alle turformål faldet, og den er nu nede på 17 %. Cyklen, hvis andel er 30 %, bruges især i forbindelse med pendling til arbejde og uddannelse. Det at cykle på arbejde er almindeligt blandt både københavnere og folk, der bor uden for kommunens grænser, også selvom de har en bil stående derhjemme. Bilen, med en andel på 31 %, bliver så brugt i forbindelse med indkøb og besøg i weekenden.

Rejsehastighederne for biler, busser og cykler i myldretiden siger noget om det indbyrdes konkurrenceforhold, når der er størst trængsel. Cyklens rejsehastighed kan i dag nemt konkurrere med bussen, og den kan ofte konkurrere med bilen især i de tætte bydele, hvor trængslen er størst, og hvor det kan tage lang tid at parkere en bil.

Bilernes rejsehastighed i myldretiden var i 2005 reduceret til 27 km/t, hvilket er et fald på over 15 % siden starten af 90'erne. Rejsehastigheden med bus er tilsvarende faldet fra 17 km/t i 1991 til 13 km/t i 2007 på trods af forskellige projekter, fx på brogaderne, til forbedring af bussernes forhold. Cyklisternes rejsehastighed har indtil nu kun været målt i 2004 og 2006, hvor den lå på 16 km/t. Cyklernes hastighed gælder fra dør til dør, mens der i forbindelse med busturen ikke er indregnet gang- og ventetid. Og for bilturen er tiden til at parkere og gå til døren heller ikke medtaget.

PÅ SIGT KOMMER FÆRRE TIL SKADE I TRAFIKKEN

Som for cykeltrafikken, er der også, set over en årrække, en generel nedgang i antallet af trafikulykker. Tendensen har dog været svagt stigende siden 2005. Kommunen arbejder på at begrænse ulykkerne og deres alvorlighed, ved at ombygge kryds, oprette 40 km/t hastighedszoner og gennemføre kampagner, og det vurderes at være realistisk at nå det fastsatte mål.

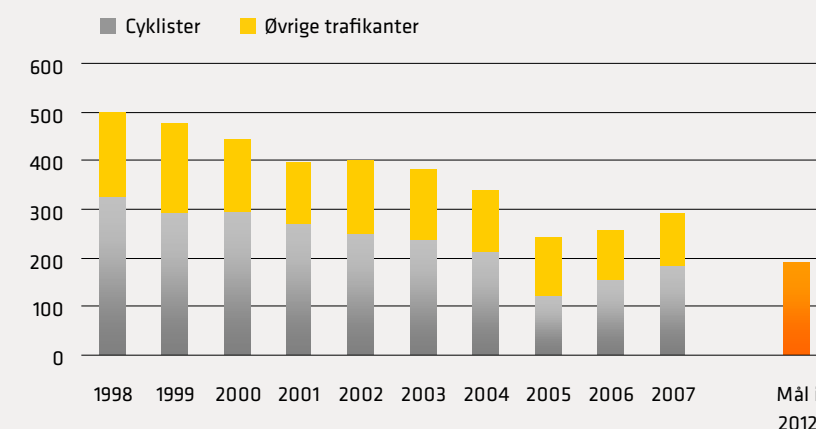
FLERE STØJBELASTEDE BOLIGER I KØBENHAVN

Vejtrafik er det væsentligste støjproblem i København, og der gøres en løbende indsats for at mindske problemerne. Alligevel har støjniveauet ved boligernes facader været stigende for de mest udsatte boliger, da trafikken er steget på de overordnede veje.

Mennesker, der udsættes vedvarende for støj, har større risiko for søvnbesvær,



DET TOTALE ANTAL ALVORLIGT TILSKADEKOMNE I TRAFIKKEN - INKL. DRÆBTE



stressreaktioner og i mindre grad hjertesygdomme. Kommunen vurderer, at løsnin-gen af støjproblemerne kræver en indsats på mange fronter: mindre trafik fx gennem trængselsafgifter, bedre teknologi og bedre afskærmning fx som bedre vinduer.

Den nye metode, som har været anvendt til kortlægning af trafikstøjen, viser, at der er flere støjbelastede boliger end opgjort ved tidligere kortlægninger. Det skyldes bl.a., at metoden i højere grad tager højde for, at mennesker er mere følsomme over for støj

om aftenen og om natten. En foreløbig sammentælling viser, at ca. 56.000 boliger i dag har en støjbelastning på 68 dB eller mere ved facaden. 68 dB betegnes som et uacceptabelt støjniveau, hvor godt 50 % af alle personer føler sig stærkt generet af støjen.

Med kortlægningen har kommunen et godt redskab i forbindelse med udarbejdelsen af den kommende handlingsplan for støj, hvor det primære fokus vil være bekæmpelse af støj fra trafikken. Handlingsplanen forventes sendt i høring i løbet af 2008.

I 2007 har kommunen bl.a. som en del af den lokale støjhandlingsplan i Folehaven opsat støjskærme og medvirket ved et forsøg med en ny type lydskodder i 36 boliger. Kommunen har vedtaget at bruge støjdæmpende asfalt ved fremtidige renoveringer af alle veje, hvor der må køres mere end 40 km/t, og hvor der er mere end 2.000 biler i døgnnet. Asfalten kan dæmpe lyden med 1,5 dB. Endelig indfører kommunen løbende 40 km/t hastighedszoner i byens boligområder.

BOLIGER BELIGGENDE I OMRÅDER MED EN STØJBELASTNING FRA TRAFIKKEN PÅ OVER 55 dB (OPGJORT SOM VÆGTET DØGNGENNEMSNIT)

	< 55 dB	55-59 dB	60-64 dB	65-69 dB	70-74 dB	> 75 dB
Antal boliger	58.666	69.606	68.969	39.745	36.867	2.256
Andel af alle boliger	22 %	25 %	25 %	14 %	13 %	1 %

VAND OG NATUR

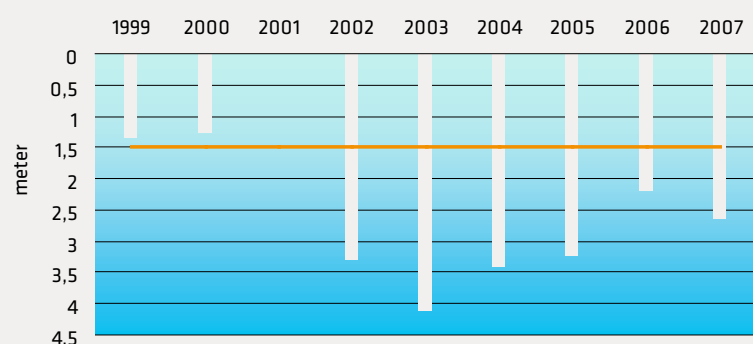
KLARE SØER OG FORURENET MOSE

For at sikre, at sigtddybden i de indre søer lever op til målsætningskravet på 1,5 meter, gennemførte Københavns Kommune i perioden 2002-2006 genopretningsprojektet "Nyt liv i De Indre Søer". I 2007 var sigtddybden over 2,5 meter i Sankt Jørgens Sø og over 1,5 meter i de øvrige søer.

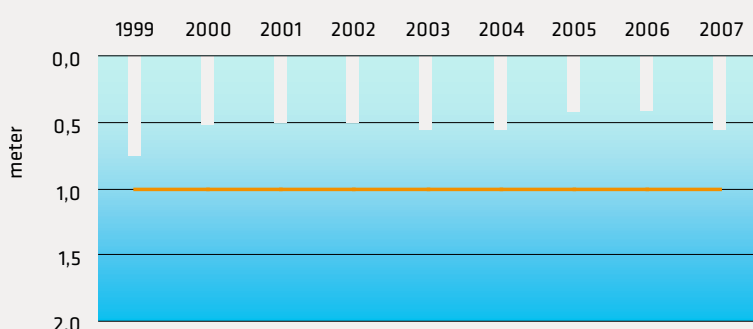
I Utterslev Mose er det målet, at sigtddybden i sommerperioden skal være 1 meter. Mosen lever langt fra op til kravet, men kommunen har en plan, der beskriver, hvordan målet kan nås. Første skridt blev taget i 2007 og omfatter en omlægning af Søborghus Rende, mens andre mulige initiativer som opfiskningen af karpfisk og vandrensning endnu ikke er besluttet gennemført.

Sigtddybden er et mål for vandets klarhed, den angiver, hvor langt man kan se ned i vandet. Indirekte er den et mål for, hvor mange alger, der er i vandet, og dermed hvor meget vandet er forurenet med næringsstoffer.

SIGTDYBDE SKT. JØRGENS SØ



SIGTDYBDE UTTERSLEV MOSE ØST



BADEVANDET BLIVER FORTSAT RENERE

Siden byens første havnebad åbnede i 2002, har borgerne kunnet bade i rent vand i Københavns Havn. Sigtddybden i havnen har gennem hele perioden været fin, og vandkvaliteten forbedres hele tiden.

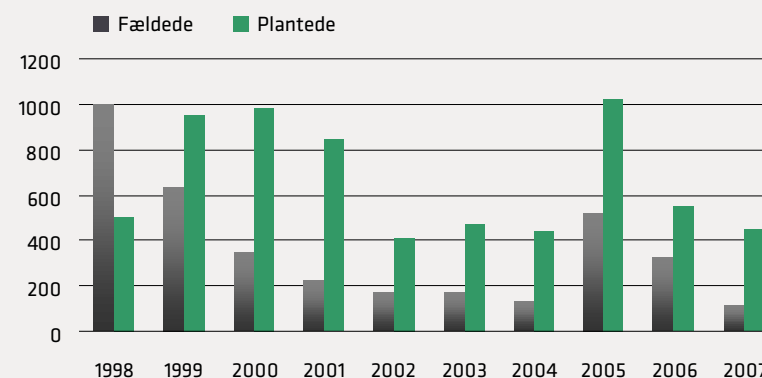
Overløb fra kloakkerne i forbindelse med kraftige regnskyl, hvor fortyndet

spildevand løber ud i inderhavnen, er en væsentlig årsag til, at de to havnebade har lukket nogle dage hvert år i badesæsonen. Efter at et nyt forsinkelsesbassin til midlertidig opsamling af det fortyndede spildevand blev taget i brug i 2007, forventes det, at vandkvaliteten forbedres yderligere.

Forskellige tiltag i Spildevandsplan 2008 forventes at forbedre vandkvaliteten ved at forhindre at

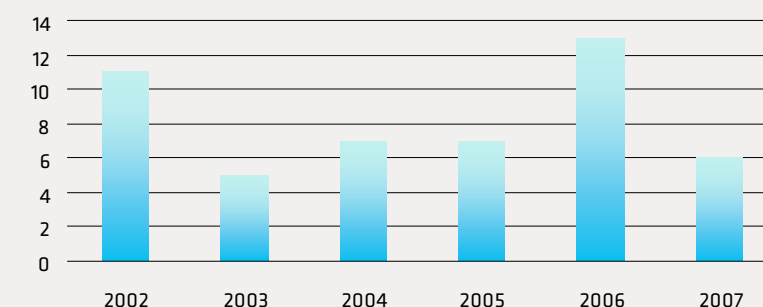


ANTAL FÆLDEDE OG PLANTEDE TRÆER I PARKER OG PÅ OFFENTLIG VEJ



urenset spildevand ledes ud i havnen. Og det forventes, at Agenda 21-planens målsætning om, at vandet langs hele kommunens kystlinie og i havnen skal have badevandskvalitet inden 2011, kan opfyldes inden badesæsonen 2010. De nye tiltag omfatter bl.a. omstrukturering af pumpestationer og bygværker, lukning af overløb samt bassinudvidelser.

ANTAL LUKKEDAGE I HAVNEBADENE



FLERE GADETRÆER OG NUL PESTICIDER

København har altid været kendt som en grøn hovedstad med mange gadetræer. I 1990'erne hærgede elmesygen og mange træer måtte fældes. Parkpolitikken fra 2003 indeholder derfor et mål om, at gadetræerne igen skal præge byen, og arbejdet med at reetablere bestanden af gadetræer har stået på lige siden.

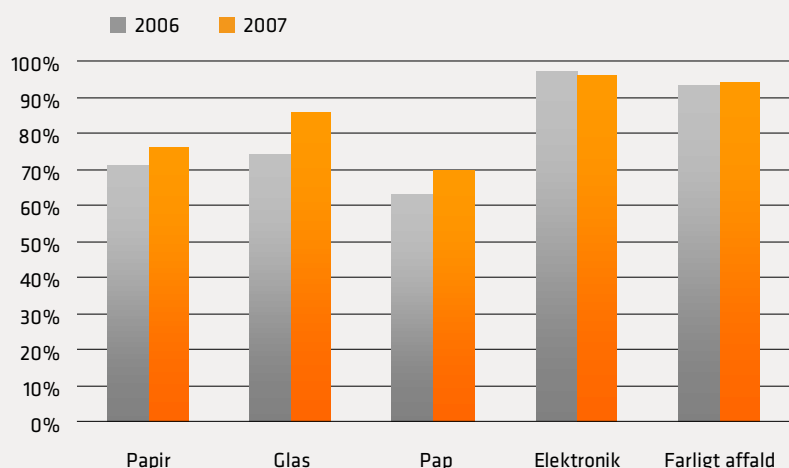
I 2007 løb "Plant et træ"-kampagnen af staben på Nørrebro. Den bidrog til, at tilvæksten i træer langs veje og i parker var større end i 2006. Der blev i 2007 i alt plantet 484 træer heraf 448 gadetræer. I samme periode blev der tilsvarende fældet 130.

Det er mange år siden, at brugen af midler til plantebeskyttelse stort set blev afviklet på byens offentlige arealer. Herved begrænses risikoen for grundvandsforurening, og natur og menneskers sundhed beskyttes. Kommunen skal som landets øvrige kommuner leve op til en aftale med miljøministeren om at afvikle brugen af plantebeskyttelsesmidler, og der følges derfor stadig op på forbruget hvert år. Den væsentligste udfordring har været at finde en måde at bekæmpe bjørneklo på uden brug af Roundup. Forbruget heraf kom i 2006 ned på 13 liter, og i 2007 lykkedes det at undgå brugen af plantebeskyttelsesmidler helt.

KOMMUNENS INDSATS



ANDELEN AF INSTITUTIONER DER KILDESORTERER AFFALD



KOMMUNENS INSTITUTIONER SKAL FORTSAT VÆRE BEDRE TIL AT KILDESORTERE

Kommunens institutioner er, som alle borgere og virksomheder i kommunen, forpligtet til at sortere bestemte typer affald fra til genanvendelse og specialbehandling. Det gik fremad med at kildesortere i institutionerne i 2007,

men som det var tilfældet i 2006, er det stadig en udfordring at leve op til forpligtelsen om 100 % kildesortering.

Det er kildesorteringen af papir, glas og pap, der halter. Andelen af institutioner, der kildesorterer elektronik og farligt affald ligger derimod på samme høje niveau som sidste år, så her er institutionerne godt med.

Fremgangen det sidste år kan skyldes, at flere af kommunens institutioner har indført miljøledelse og derved er blevet opmærksomme på kravet om kildesortering. Derfor er det også forventningen, at der vil komme ordentligt styr på affaldet alle steder, efterhånden som miljøledelse bliver indført i alle kommunens institutioner i løbet af de næste par år.

To af de syv forvaltninger nærmer sig fuld sortering, og især Socialforvaltningen er god til at sortere. Her bliver over 90 % af alle fem fraktioner udsorteret.

Kildesortering giver mange miljømæssige fordele, idet genanvendelsen stiger, ressourceforbruget falder og færre farlige stoffer ender i forbrændingsanlægget.

MILJØLEDELSE I KØBENHAVNS KOMMUNE

Antallet af medarbejdere, som arbejder i institutioner med et certificeret miljøledelsessystem er mere end fordoblet fra ca. 3.800 i 2006 til ca. 7.700 i 2007. Derudover er ca. 12.000 medarbejdere ansat i institutioner, som er i gang med at indføre miljøledelse. Der er således kommet en stor og nødvendig fremdrift i forhold til målet om at indføre miljøledelse i alle institutioner inden udgangen af 2008.

Fremdriften i 2007 skyldes bl.a., at organiseringen af miljøledelsesarbejdet er faldet på plads flere steder men også en øget ledelsesopbakning i de enkelte forvaltninger. Forvaltningernes miljøkoordinatorer er afgørende for udbredelsen af miljøledelse, og det er lykkedes dem at koble miljøledelse til forvaltningens kerneopgaver. Forvaltningernes miljøkoordinatorer mødes jævnligt på tværs og

udveksler erfaringer. Antallet af kurser i miljøledelse med fokus på forvaltningernes behov er desuden øget markant i 2007.

Størstedelen af kommunens forvaltninger forventer at nå målet om at være miljøcertificeret inden udgangen af 2008. Børne- og Ungdomsforvaltningen har flertallet af kommunens institutioner og også den største udfordring. Således forventes 200 af forvaltningens ca. 524 institutioner at være certificerede i 2008. Forvaltningen når dog ikke kommunens mål og er derfor ved at revurdere planen for implementering.

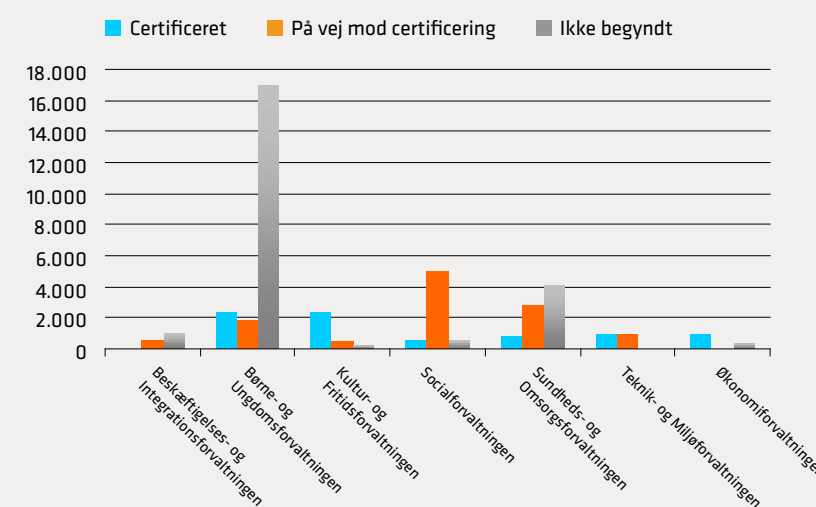
KØBENHAVNS MILJØNETVÆRK VIL FOKUSERE PÅ KLIMA OG MARKED

Foreløbigt har 260 virksomheder ønsket at få adgang til den nyeste viden og hjælp til miljøindsatsen som medlemmer af Københavns Miljønetværk. Seneste skud på stammen er et nyt miljøstyringskoncept for caféer og restauranter. Dermed er netværket godt på vej mod at nå målet om 350 medlemmer i 2008. Siden netværkets start har 650 forskellige virksomheder deltaget i netværkets aktiviteter. Kommunen forventer at nå målet om, at 900 virksomheder i alt har deltaget, ved udgangen af 2008.

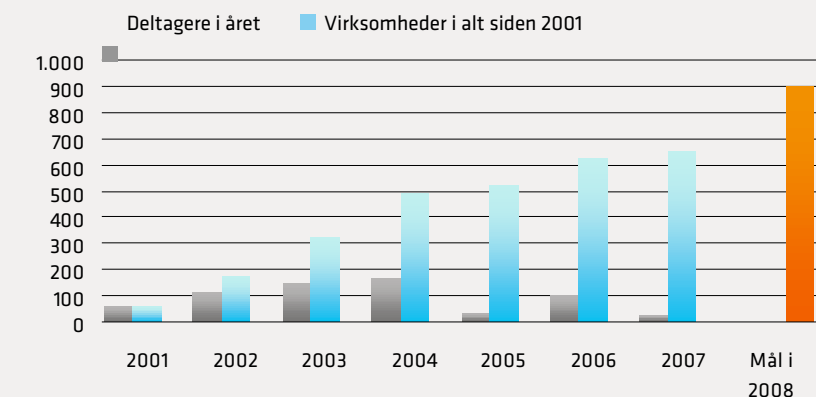
Miljøarbejdet i virksomheder udspringer ikke længere alene af krav fra lovgivningen, men også i stigende grad af krav fra kunder og leverandører. I 2007 blev det derfor besluttet, at Københavns Miljønetværk skal relanceres. Relanceringen, der vil finde sted i 2008, skal sikre en mere markedsbaseret tilgang til miljøindsatsen i de københavnske virksomheder. Det er samtidig målet at indgå flere partnerskaber med erhvervslivet.

Københavns Miljønetværk forventer en fortsat vækst i medlemstal og i deltagende virksomheder. I tiden frem mod klimatopmødet vil Københavns Miljønetværk have stor fokus på klimaproblematikken. Netværket vil understøtte et robust koncept for virksomhedernes klimaarbejde, der vil inspirere til et fortsat arbejde med forebyggende miljøarbejde – også efter klimatopmødet i 2009.

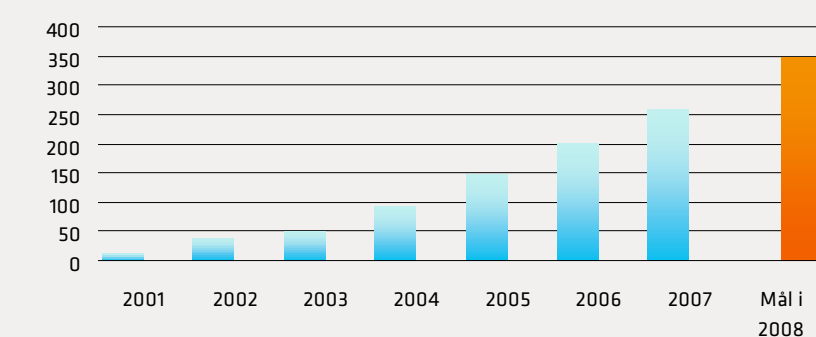
ANTAL MEDARBEJDERE OMFATTET AF ET CERTIFICERET MILJØLEDELSESSYSTEM



ANTAL VIRKSOMHEDER SOM HAR DELTAGET I ET ELLER FLERE AF KØBENHAVNS MILJØNETVÆRKS ARRANGEMENTER



ANTAL MEDLEMMER I KØBENHAVNS MILJØNETVÆRK



OM KØBENHAVNS MILJØREGNSKAB

Københavns Miljøregnskab 2007 skal give overblik over fremdriften set i forhold til kommunens mål på miljøområdet. Det skal udgøre afrapporteringen i forhold til Miljømetropolen, og det skal danne baggrund for en vurdering af, hvor de store udfordringer ligger. Regnskabet skal også formidle kommunen som rollemodel på miljøområdet og indgå i kommunens indsats for at motivere miljøinteresserede borgerne og virksomheder samt kommunens ansatte.

Med Københavns Miljøregnskab er kommunens grønne regnskaber blevet til historie. Kommunen har hvert år siden 1996 udgivet to grønne regnskaber. Et der gjorde status for byen København, og et der gjorde status over kommunens egen indsats. Nu er de to regnskaber blevet slået sammen og erstattet af Københavns Miljøregnskab, der også vil udgøre Københavns Kommunes rapportering på de indsatsområder, der aftales i det tvær-kommunale dogmesamarbejde.

Københavns Miljøregnskab består af:

- En årlig pjece, der giver et kort overblik over udviklingen i forhold til målene i Miljømetropolen samt andre udvalgte mål på miljøområdet.
- En hjemmeside, som omfatter det samlede regnskab over fremdrift og indsats på miljøområdet set i forhold til kommunens miljømål. Siden er krydret med cases og handlingsanvisninger og linker til andet relevant stof. Hjemmesiden opdateres løbende efterhånden, som der kommer nye data, cases eller andre oplysninger af relevans for en vurdering af, hvordan det går med at nå målene på miljøområdet.

Der vil blive udviklet nye målemetoder og foretaget nye målinger og opgørelser, som kan give endnu bedre indsigt i, hvordan det går med at nå målene. Mulighederne er mange; lige fra detaljeret rapportering af resultaterne af miljøledelsesindsatsen i alle kommunens institutioner over præsentation af eksempler på udvikling i miljøtilstanden i forskellige bydele og til international benchmarking af København.

Læs mere på
www.kk.dk/miljoregnskab

OM MILJØMETROPOLEN

"Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015", blot kaldet Miljømetropolen, er Københavns Kommunes nye og ambitiøse vision for København. Visionen blev vedtaget af en enig Borgerrepræsentation i november 2007. I 2015 skal København med rette være kendt som den af verdens hovedstæder, der har det bedste storbymiljø. København skal vise nye resultater og lederskab både på nationalt og internationalt plan. Kommunen vil gå forrest, men uden en aktiv indsats fra borgerne og erhvervsliv vil det ikke lykkes at realisere visionen.

Der er fire temaer for Miljømetropolen, for hvilke der tilsammen er fastsat i alt 13 meget konkrete og ambitiøse mål for 2015. København skal være:

- Verdens bedste cykelby
- Centrum for verdens klimapolitik
- En grøn og blå hovedstad
- En ren og sund storby

Målet skal nås ved en intensiveret indsats for flere og bedre miljøinitiativer. Københavns Kommune skal inden 2010 have truffet beslutning om mindst 10 stjerneinitiativer, der fører til markante, retningsgivende og konkrete forbedringer af det københavnske miljø. Stjerneinitiativerne skal understøttes af en bred vifte af indsatser som bl.a. findes beskrevet i kommunens Agenda 21-plan.

Med vedtagelsen af Miljømetropolen besluttede Københavns Kommune, at der hvert år skal udgives et miljøregnskab, som skal vise, hvordan det går med at nå målene for Miljømetropolen. Miljøregnskabet skal vise udviklingen inden for alle Miljømetropolens indsatsområder og holde denne op imod målene.

Læs mere på
www.kk.dk/miljoemetropolen



Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø
Kalvebod Brygge 45
1502 København V

Tlf 3366 5800
Fax 3366 7133

Email: miljoe@tmf.kk.dk
Web: www.kk.dk

ISBN:

Design: Jakob Helmer
Foto: Gitte Lotinga
Oplag: 2000
Tryk: Jönsson Grafisk



Trykt på svanemærket Cyklus
Print. 100% dansk genbrugspapir.
EMAS 190 1401-02

