

CENTRUM FOR  
VERDENS  
KLIMAPOLITIK

# KØBENHAVNS MILJØREGNSKAB 2008

BILAG 1  
PRØVETRÆK



# KAN VI NÅ MÅLENE?

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
<b>VERDENS BEDSTE CYKELBY</b>		
Mindst 50 % skal cykle til arbejde og uddannelse i København		Cykelandelen har været stabil i en årrække. At nå målet om en andel på 50 % vil kræve en styrket og kontinuerlig indsats frem mod 2015. Det handler om fortsat forbedring af cykelinfrastrukturen, kommunikation og en byudvikling, der konsekvent tilgodeser cyklen. I foråret 2009 besluttede kommunen at genopstarte udskudte cykelprojekter for omkring 60 mio. kr. En forudsætning for at nå målet er desuden restriktioner på biltrafikken fx vha. trængselsafgifter.
Antallet af alvorligt tilskadede cyklister skal mere end halveres i forhold til 2005		Antallet af alvorlige ulykker, der involverer cyklister, er reduceret væsentligt gennem de seneste 10 år. Men siden 2006 er antallet steget igen. Kommunen forbedrer løbende farlige kryds og strækninger efter en indsatsplan for cyklisters trafiksikkerhed. I 2008 har kommunen bl.a. forbedret cyklisternes synlighed i 100 kryds. Det forventes, at forbedringerne af forholdene for cyklister vil medføre færre tilskadede. Men det vurderes samtidig at kræve øget opmærksomhed på trafiksikkerheden, hvis målet skal nås.
Mindst 80 % af de københavnske cyklister skal føle sig trygge i trafikken		Tendensen med svagt faldende tryghed er fortsat. Den afspejler bl.a. det positive problem, at der cykles mere og mere, og derfor er der stigende trængsel på cykelstierne. Der cycles i dag 25 % mere end for 10 år siden. En markant styrket indsats er nødvendig for at nå målet, både i form af kampagner rettet mod adfærd og holdninger og ved at skabe "mere luft" i kryds og på strækninger, som i dag er overbelastede pga. stigningen i cykeltrafikken.
<b>CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK</b>		
Københavns CO <sub>2</sub> -udslip skal være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005		København har siden 2005 reduceret CO <sub>2</sub> -udledningen med 4 %. Udviklingen går i den rigtige retning. Der skal dog mere fart på for at nå målet om 20 % reduktion inden 2015. Kommunens udkast til ny klimaplan viser, hvordan målet skal nås. Vurderingen tager udgangspunkt i, at de nationale aftaler om bl.a. omlægning af energiforsyningen bliver ført ud i livet, at planudkastet vedtages, og at indsatser herfra prioriteres og implementeres allerede fra 2010.

MÅL FOR 2015	KAN VI NÅ MÅLET?	VURDERING AF MULIGHEDERNE
<b>EN GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD</b>		
90 % af københavnere skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15 minutter		Udspillet 'Lommeparker, træer og andet grønt' omfatter et mål om at etablere 14 lommeparker i København frem mod 2015. Den første anlægges i 2009. Flere lommeparker er også klimaplanens fyrtårnsprojekt inden for klimatilpasning. Herudover vil kommunen fortsat etablere nye rekreative arealer i byen, som fx den kommende strand i Svanemøllebugten til 13,6 mio. kr. og i forbindelse med større byudviklingsprojekter.
Københavnere besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag		Københavnere besøger byens rekreative områder hyppigt, i gennemsnit hver anden dag. Besøgsfrekvensen har ligget stabilt fra 2003/2004 til 2008. Med udspillet 'Lommeparker, træer og andet grønt' sætter kommunen fokus på at gøre parkerne til endnu bedre rammer om borgernes friluftsliv. Konkret gennemføres større forbedringsprojekter i Fælledparken og på Amager Strand. Desuden arbejder kommunen med at forbedre offentlige legepladser, parkinventar og stier.
<b>REN OG SUND STORBY</b>		
Københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken		Den seneste støjkortlægning fra 2007 viser, at mange boliger er belastet af for meget støj om natten. Der er tale om en meget stor udfordring, som vil blive vurderet nærmere i forbindelse med den kommende støjhandlingsplan, der forventes færdig med udgangen af 2009. Kommunens anvendelse af støjsvag asfalt ved vedligeholdelse af større veje er et vigtigt instrument, men vurderes ikke at være tilstrækkeligt. Den fremtidige teknologiudvikling og nye muligheder for at regulere trafikken vurderes, ligesom statslig medfinansiering, at være afgørende for at nå målet.
Alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken		Kommunen har i 2007-2008 tilvejebragt det nødvendige vidensgrundlag for en prioriteret indsats i forhold til de mest belastede skoler og daginstitutioner. Det vurderes, at målet vil kunne nås med kommunale virkemidler, en styrket koordineringsindsats ligesom ekstern medfinansiering vurderes at være af stor betydning for mulighederne for at nå målet.
Luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes		Trafikrelateret forurening med kvælstofdioxid og partikler har ikke bevæget sig i samme positive retning som andre former for luftforurening fra virksomheder, energiproduktion og trafik. Mulighederne for at begrænse denne forurening er afhængig af, at EU's miljøkrav til bilerne fortsat skærpes, og at kommunen får bedre muligheder for at regulere omfanget af biltrafikken.
Andelen af økologiske fødevarer i byens madforbrug skal være mindst 20 %		De københavnske husholdninger ligger meget tæt på 20 % økologi. Andelen af økologi i restauranter, cafeer og private kantiner kendes endnu ikke. Det er usikkert, hvordan finanskrisen vil påvirke det økologiske madforbrug.
Kommunen skal være gået foran med mindst 90 % økologi i kommunens institutioner		Andelen af økologiske fødevarer er steget gennem flere år på baggrund af en målrettet kommunal indsats. Den ligger nu på 56 %. Målet kan nås ved fortsat finansiering efter 2009.
København skal være Europas rene hovedstad og en af de rene hovedstæder i verden		København er blevet renere. Affaldstællinger viser, at der siden marts 2007 i gennemsnit ligger 21 % mindre affald på ti strækninger. Indsatsen er styrket med ekstra 30 mio. kr. årligt i perioden 2007-2012. Der forventes gennemført en måling af renholdet i København sammenlignet med renholdet i andre europæiske hovedstæder inden udgangen af 2009.
Affald i offentlige gader vil være fjernet inden 8 timer		Der kræves en målrettet indsats, som vil blive konkretiseret i løbet af 2009 og 2010.



## KØBENHAVN - CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

'København som centrum for verdens klimapolitik' er det naturlige tema for årets miljøregnskab. Samtidig er det et af de fire temaer i vores vision om, at København i 2015 skal være verdens Miljømetropol.

Med kommunens nye klimaplan har vi nu en ambitiøs og konkret plan for, hvordan vi vil reducere vores CO<sub>2</sub>-udslip med 20 % inden 2015. Det er ét af de 13 konkrete og meget ambitiøse mål, som vi i fuld enighed vedtog i Borgerrepræsentationen i november 2007.

Vores klimaplan sætter nye højder: København skal være CO<sub>2</sub>-neutral inden 2025. Det er en meget ambitiøs målsætning, som kræver handling allerede i dag. Vi skal omlægge energiforsyningen til mere vedvarende energi, energirenovere vores bygninger, omlægge transporten, stille krav i byudviklingen og opfordre københavnere til at tage et medansvar.

Med Københavns Miljøregnskab følger vi år for år op på CO<sub>2</sub>-målene og på alle kommunens andre mål på miljøområdet.

Miljøregnskabet for 2008 illustrerer, at vi både har succeser og store udfordringer på miljøområdet. Storbyer rundt om i verden kigger jævnligt vores vej, når det gælder fx cykelkultur, energiforsyning og økologi. Til gengæld er biltrafikken fortsat et problem, som vi i kommunen skal finde nye løsninger på.

Visionen om at blive verdens Miljømetropol kan kun nås, hvis vi fortsat styrker den kommunale indsats, og hvis københavnske virksomheder og borgere er med til at løfte den fælles opgave.

Derfor er det også glædeligt, at københavnere har taget Miljømetropol-visionen til sig. Over halvdelen af deltagerne i en panelundersøgelse har svaret, at de kendte til Miljømetropol-visionen. Og hele 98 % svarede, at det var meget eller ret vigtigt for dem, at København har et godt miljø.

Viljen til at løse klimaproblematikken er der. Nu skal vi i fællesskab vise, at der er handling bag ordene, så vi kan nå målene.

### Overborgmester

Ritt Bjerregaard

### Teknik- og Miljøborgmester

Klaus Bondam

Vend →

## INDHOLD

← Kan vi nå målene?

Verdens bedste cykelby	4
Centrum for verdens klimapolitik	6
Grøn og blå hovedstad	8
Ren og sund storby	10
Stjerneinitiativer	15
Om Miljømetropolen	22



Denne pjece om Københavns Miljøregnskab 2008 indeholder de væsentligste nøgletal og oplysninger om, hvordan det går med at nå målene, der understøtter Miljømetropol-visionen.

Det samlede og væsentligt mere omfattende miljøregnskab findes på Københavns Kommunes hjemmeside. Hjemmesiden opdateres løbende. Det fremgår af pjecen, hvis hjemmesiden omfatter væsentlige yderligere oplysninger om et emne.

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



# VERDENS BEDSTE CYKELBY

## 5.000 NYE CYKEL P-PLADSER

150.000 mennesker tager dagligt cyklen til arbejde eller uddannelse i København. Det er lidt over en tredjedel af alle pendlere i byen. Sammenlignet med andre storbyer er det et meget flot niveau, men hvis målet på 50 % skal nås, skal yderligere 55.000 begynde at cykle.

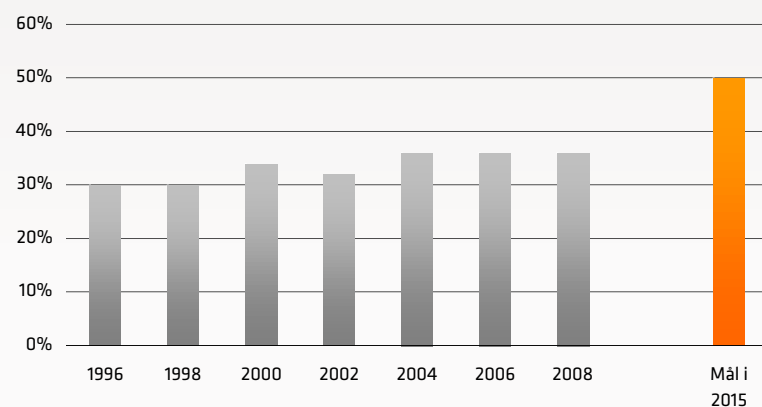
Det kræver en styrket og kontinuerlig kommunal indsats frem mod 2015. Kommunens initiativer i forhold til lastbiltrafik og sikring af skoleveje samt cykeltiltag i regi af klimaplanen er væsentlige elementer i den sammenhæng. En forudsætning for at nå målet er desuden restriktioner på biltrafikken fx vha. trængselsafgifter, og her er det lovgivningsmæssige grundlag endnu ikke på plads.

I 2008 er der sket en række forbedringer for cyklisterne, hvor den samlede effekt, herunder også på tryghed og sikkerhed, først vil kunne vurderes inden for et år eller to. Der er bl.a. etableret cykelstier og ombygget kryds, og cykelbroen, 'Åbuen' over Åboulevarden har for alvor gjort Nørrebro-ruten populær med 5.000 daglige cyklister til følge. Et andet eksempel er 5.000 nye cykel p-pladser etableret alene i 2008.

Budgetforliget for 2009 medførte, at en række tidligere besluttede cykelprojekter blev udskudt eller annulleret bl.a. som konsekvens af regeringens loft over kommunernes anlægsudgifter. Senere har regeringen blødt op på anlægsloftet, så kommunen har kunnet genoptage de udskudte anlægsprojekter i foråret 2009.



ANDEL DER CYKLER TIL ARBEJDE OG UDDANNELSE I KØBENHAVNS KOMMUNE



### LÆS MERE ...



[www.kk.dk/cyklernesby](http://www.kk.dk/cyklernesby)  
Oplysninger om cykling i  
Københavns Kommune

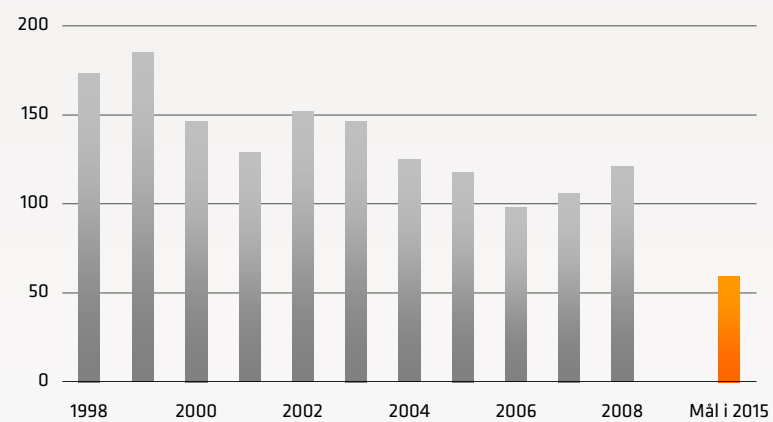
### MÅL FOR CYKLISME I 2015



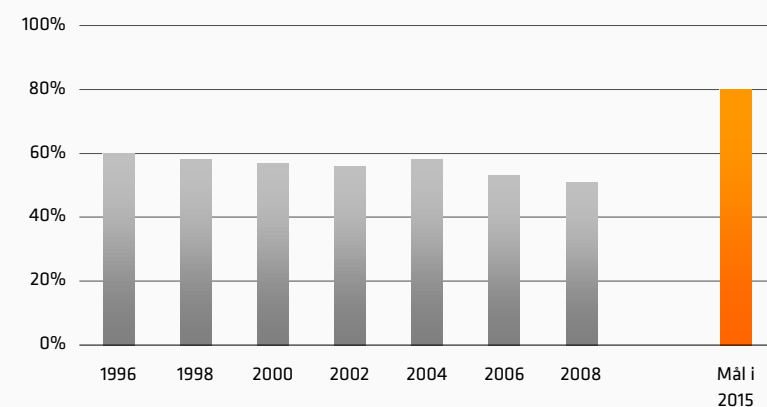
- Mindst 50 % skal cykle til arbejde og uddannelse i København
- Antallet af alvorligt tilskadekomne cyklister skal mere end halveres i forhold til 2005
- Mindst 80 % af københavnske cyklister skal føle sig trygge i trafikken



ANTAL ALVORLIGT TILSKADEKOMNE CYKLISTER I TRAFIKKEN - INKL. DRÆBTE



ANDELEN AF CYKLISTER, DER FØLER SIG TRYGGE I TRAFIKKEN



## SIKKERHEDEN OG TRYGHEDEN KAN FORBEDRES

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne cyklister i trafikken er steget de sidste par år. Set over en længere periode er der dog stadig tale om en positiv udvikling. Hvor der i dag sker én dødsulykke eller anden alvorlig ulykke pr. 3,5 mio. cyklet km, var det tilsvarende tal i 1996 én ulykke pr. 1,3 mio. cyklet km. Risikoen for som cyklist at blive involveret i en alvorlig ulykke er således reduceret med 65 % på godt ti år.

Trygheden, forstået som 'den oplevede sikkerhed', har været svagt faldende i samme periode. Det skyldes bl.a. at der er kommet flere cyklister pga. forbedrede forhold for cyklister. Jo mindre plads til den enkelte cyklist, jo mere utrygt vil det ofte opleves - og det uanset, at den statistiske risiko for at blive involveret i en ulykke er reduceret væsentligt.

I 2008 har kommunen bl.a. udført store krydsombygninger på H. C. Andersens Boulevard og forbedret cyklisters synlighed i 100 kryds ved at trække stopstregen for biler tilbage. Derudover er der gennemført en række kampanjer for at øge cyklisternes opmærksomhed på højresvingende lastbiler, og der er etableret en række cykelstier bl.a. på Folke Bernadottes Allé og Hillerødgade. Tiltag som alle forbedrer sikkerheden og trygheden for cyklisterne.

Den styrkede indsats, som er nødvendig for at forbedre sikkerheden og øge trygheden, bør omfatte kampanjer rettet mod adfærd og holdninger samt forbedringer af kryds og strækninger med relativt mange uheld. Derudover skal der skabes mere plads til cyklister i kryds og på strækninger, som i dag opleves utrygge. Nørrebrogade forsøgt med bl.a. bredere cykelstier er et markant eksempel på sidstnævnte.

## CENTRUM FOR VERDENS KLIMAPOLITIK

### FORSIGTIG FREMGANG SIDEN 2005

Udledningen af CO<sub>2</sub> fra København er på tre år reduceret fra 2.541.000 tons i 2005 til 2.436.000 tons i 2008. Det svarer til en reduktion på 4 %. I samme periode er elforbruget faldet med 3 %.

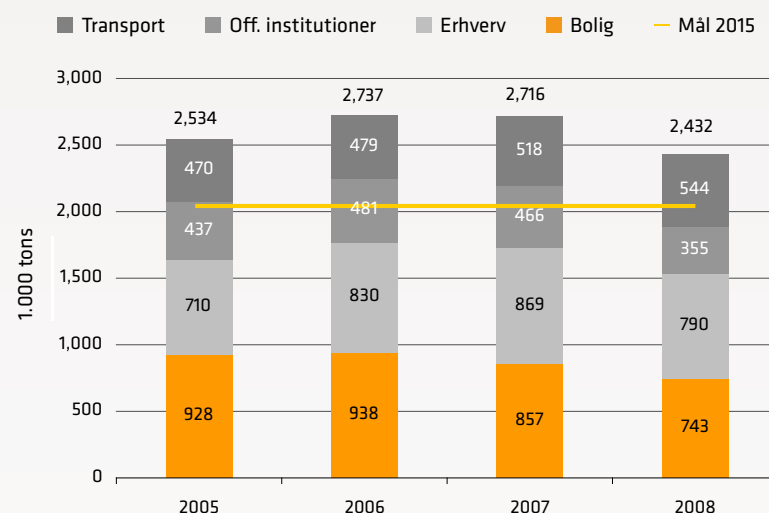
Udviklingen går således, set i forhold til udgangspunktet i 2005, stadig i den rigtige retning, men det skal gå ca. dobbelt så stærkt fra nu af, hvis målet om 20 % reduktion skal være nået i 2015.

I perioden 1990–2005 præsenterede København en reduktion på 25 %, som især skyldtes udbredelse af fjernvarme og overgang til renere brændsler. Energiforsyningen spiller fortsat en meget væsentlig rolle for mulighederne for at reducere byens CO<sub>2</sub>-udledning. Kommunens nye klimaplan bygger således på, at 75 % af den samlede reduktion frem til 2015 nås ved gradvis omstilling til vedvarende energikilder og effektivisering af energiforsyningen. Herudover skal der gennemføres en bred vifte af initiativer på andre områder for at nå målet.

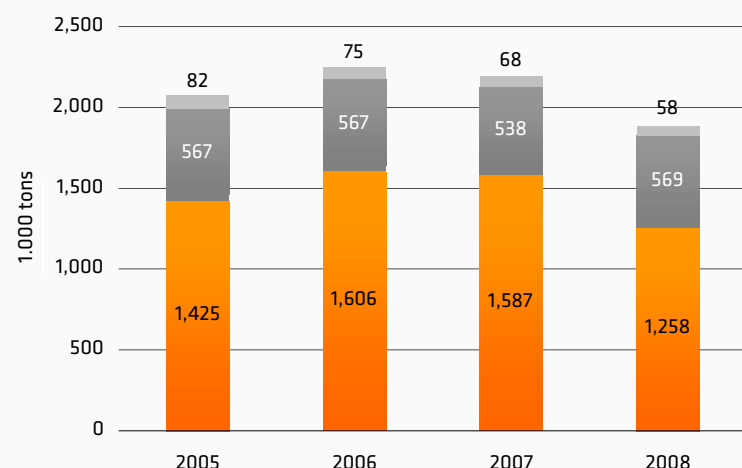
Københavns CO<sub>2</sub>-udledning faldt med 10 % i 2008 set i forhold til 2007. Denne fine udvikling skal dog ses i lyset af, at byens samlede elforbrug er steget med 1 % og fjernvarmeforbruget med 2 % i samme periode. Stigninger der ligger på niveau med væksten i indbyggerantallet på 1,6 %.

Årsagen til, at CO<sub>2</sub>-udledningen er gået nedad i 2008 på trods af stigninger i forbruget, er hovedsageligt udsving i energiproduktionen i især Sverige og Østdanmark. Prisen på svensk el falder i de perioder, hvor der er meget vandkraft til rådighed. Og i 2008 blev der således brugt en større andel el fra Sverige set i forhold til 2007. Denne el har en lavere CO<sub>2</sub>-udledning pr. MWh end el fra de kulfyrede værker i Østdanmark.

CO<sub>2</sub>-UDLEDNING FORDELT PÅ SEKTORER - INKLUSIV TRANSPORT



CO<sub>2</sub>-UDLEDNING FORDELT PÅ ENERGIKILDER - EKSKLUSIV TRANSPORT



#### LÆS MERE ...

[www.kk.dk/miljoregnskab](http://www.kk.dk/miljoregnskab)  
Data om energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning

[www.kk.dk/klimaplan](http://www.kk.dk/klimaplan)  
Københavns klimaplan

#### MÅL FOR CO<sub>2</sub> I 2015

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



### KØBENHAVN I CENTRUM

København er i december 2009 vært for FN's internationale klimatopmøde med 10.000 delegerede fra hele verden. Hermed bliver byen i bogstavelig forstand 'Centrum for verdens klimapolitik.'

Samtidig med FN's internationale klimatopmøde er København vært for et borgmestertopmøde med deltagere fra de største byer i verden.

Ca. 75 % af verdens CO<sub>2</sub>-udledning kommer fra byerne, så byernes indsats er afgørende for at tackle den globale klimaudfordring. Og de deltagende byer både kan og vil gøre en indsats for at forbedre verdens klima.

Det er byerne, som kan understøtte en ambitiøs global klimaafnede, for de sidder i mange tilfælde med nøglen til de innovative klimaløsninger. En central del af Borgmestertopmødet vil derfor være at vise verdens statsledere, hvilken rolle byerne spiller.

København har allerede i dag mange små som store løsninger og initiativer at vise frem. Fjernvarmen, vindmøllerne og de gode cykelforhold er centrale elementer. Hertil kommer kommunens indsats for at inddrage alle, der bor eller arbejder i byen, i klimainsatsen. Alle faktorer, der bidrog til, at det engelske magasin 'Monocle' i 2008 kårede København som den bedste by at leve i.

I forbindelse med FN's internationale klimatopmøde udvikler Københavns Kommune 'The World Climate Community,' en international IT-plattform, der skal fungere som grundlag for en global dialog blandt verdens borgere. Endvidere er kommunen

sammen med Unicef værter for Børnenes Klimatopmøde, og endelig vil NGO'er fra hele verden være samlet i København under topmødet.

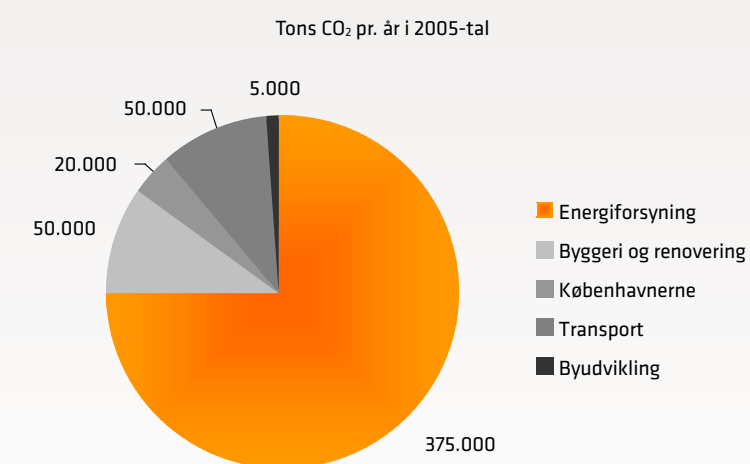
#### KØBENHAVNS KLIMAPLAN

Københavns nye klimaplan viser, hvordan Københavns samlede CO<sub>2</sub>-udledning skal reduceres med 20 % frem til 2015. Planen omfatter konkrete initiativer og fyrtårnsprojekter inden for bl.a. byggeri og renovering, transport, københavnerne og energiforsyning.

en reduktion på 20 % inden 2015. Med den nye klimaplan præsenteres visionen om, at København allerede i 2025 er verdens første CO<sub>2</sub>-neutrale hovedstad. Det vil sige, at CO<sub>2</sub>-udledningen fra byen skal bringes ned til et minimum, og at den resterende mængde CO<sub>2</sub> skal reduceres gennem initiativer uden for byen.

Klimaplanen tager udgangspunkt i, at de nationale aftaler på området, bl.a. om omlægning af energiforsyningen, bliver ført ud i livet. Og København arbejder målrettet for, at aftalerne fastholdes og overholdes.

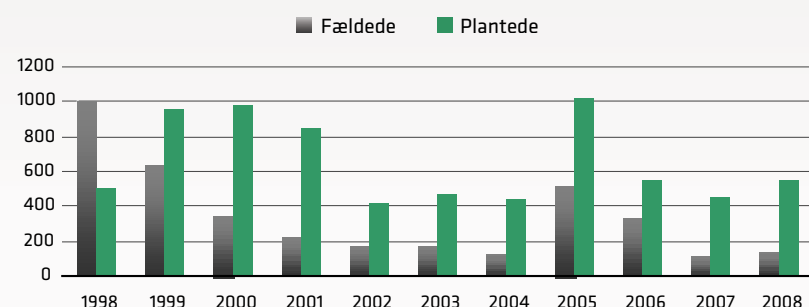
KLIMAPLANENS DELMÅLSÆTNINGER FOR CO<sub>2</sub>-REDUKTION



## EN GRØN OG BLÅ HOVEDSTAD



ANTAL FÆLDEDE OG PLANTEDE TRÆER I PARKER OG PÅ OFFENTLIG VEJ



### MERE GRØNT I BYEN

Ophold i det fri bidrager afgørende til borgernes sundhed, velvære og trivsel. Og i 2007 viste en indledende måling, at omkring 60 % af byens borgere kan nå de større grønne og blå områder på under 15 minutter. Kommunen arbejder på at udvikle målemetoden for at få et mere nøjagtigt billede af tilgængeligheden til byens grønne områder.

I 2008 lancerede kommunen udspillet 'Lommeparker, træer og andet grønt.' Udspillet er en overordnet vision for, hvordan et netværk af grønne forbindelser og små rekreative oaser skal gøre byen rar at opholde sig i, også på varme dage. Attraktive grønne forbindelser skal desuden gøre det lettere at komme rundt i byen på cykel og til fods, så borgerne i stigende grad vælger bilen fra og sundheden til. Lommeparkerne indgår som fyrtårnsprojektet blandt de initiativer i klimaplanen, der skal bidrage til byens klimatilpasning. Lommeparkerne skal afbøde problemer med fremtidens vejr ved at afkøle byen og muliggøre lokal afledning af regnvand.

Udspillet omfatter mål om at etablere 14 nye lommeparker, plante 3000 træer i gader-

ne og øge kvaliteten i de eksisterende parker inden 2015. Etableringen af lommeparker er foreløbig finansieret med 2 mio. kr. om året i perioden 2009 til 2015, og den første ny lommepark etableres i Odinsgade i 2009.

Kommunens indsats for at reetablere bestanden af gadetræer har allerede de seneste 10 år medført, at der hvert år er blevet plantet flere træer i byens offentlige rum, end der er blevet fældet. I 2008 blev der således plantet i alt 555 træer, mens der er samme periode kun blev fældet 139.

Også adgangen til vandet forbedres i de kommende par år, hvor en ny strand er på vej i Svanemøllebugten, og ved Kalvebod Brygge anlægges et nyt promenadestrøg i selve havneløbet.



### MERE LEG OG MOTION I GRØNNE OG BLÅ OMGIVELSER

Københavns Kommune ønsker at skabe grønne og blå rekreative områder i byen, som borgerne har lyst til at besøge og opholde sig i dobbelt så ofte, som de gjorde i 2003-04. Her viste en måling i tre forskellige parker, at københavnere i gennemsnit besøgte de blå og grønne områder hver anden dag, og at besøgene i gennemsnit varede en time.

Set i et sundhedsperspektiv skal de grønne og blå rekreative områder kunne fungere som rum for fysisk aktivitet, motion og leg. Når byen skal tilpasses klimaforandringerne, har både parker, natur og vandområder et stort potentiale – både i relation til at sænke temperaturen i byen og i forbindelse med håndtering af øgende vandmængder.

De rekreative områder udgør rammerne for brugernes oplevelser og fysiske udfoldelse, og de skal være i den bedst mulige stand.

I 2008 besluttede Borgerrepræsentationen at afsætte ekstra 3 mio. kr. årligt til drift frem til 2015 for at følge op på udspillet om 'Lommeparker, træer og andet grønt.'

Samtidig blev der afsat 7 mio. kr. årligt frem til 2010 til at forbedre stier og inventar i parker og i naturområder, så det bliver mere tillokkende for borgerne at bruge dem. Og endelig begyndte istandsættelsen af kommunens 123 offentlige legepladser til glæde for byens børnefamilier. Større projekter, som fornyelsen af Fælledparken, bidrager ligeledes til at skabe nye muligheder for parkbesøg og oplevelser for byens borgere.

Ud over byens parker og naturområder er der også fokus på at øge brugen af byens havnebade og strande. Kommunen oplever en stigende interesse for at bruge Amager Strand til diverse arrangementer, og går det som planlagt, vil der i efteråret 2009 blive åbnet en helårsrestaurant og -café på stranden.

Den seneste opgørelse af, hvor ofte og hvor længe borgerne besøger kommunens parker, naturområder, havnebade og strande er fra 2008 og bygger på en spørgeskemaundersøgelse, som er repræsentativ for alle københavnere. Opgørelsen viser, at borgerne fortsat i gennemsnit besøger de grønne og blå områder hver anden dag. Endvidere viste opgørelsen, at besøgene varede i mindst en time.

### LÆS MERE ...



[www.kk.dk/miljoregnskab](http://www.kk.dk/miljoregnskab)

Kort og data om byens grønne og blå områder

### MÅL FOR DET GRØNNE OG DET BLÅ I 2015



- 90 % af københavnere skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebade på under 15 minutter
- Københavnerne besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag

## REN OG SUND STORBY

### BEDRE ASFALT GIVER MINDRE STØJ

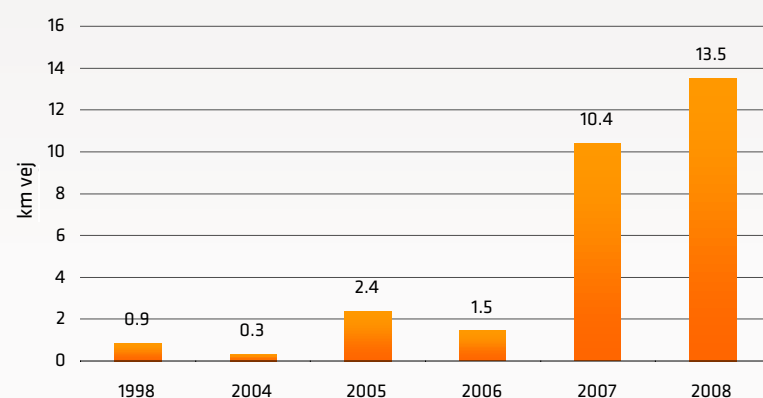
Vejtrafik er det væsentligste støjproblem i København. Der findes endnu ikke nogen officiel grænseværdi for, hvor høj støjbelastningen fra trafik må være ved folks soveværelser, men der er ingen tvivl om, at der er for meget støj om natten i rigtig mange københavnske boliger.

Kommunens kortlægning fra 2007 viser, at ca. 50.000 boliger, svarende til 17 % af alle boliger i København, er stærkt belastet af støj fra trafikken. Støjniveauet her ligger på 68 decibel (dB) eller mere. Endvidere viser kortlægningen, at omkring halvdelen af alle 543 daginstitutioner og hovedparten af alle 71 skoler ligger i områder med mere end 55 dB. Mennesker, der udsættes vedvarende for støj, har større risiko for søvnbesvær, stressreaktioner og i mindre grad for hjertesygdomme.

Københavns Kommune arbejder løbende med at nedbringe støjen fra trafikken vha. støjreducerende asfalt og reduktion i hastigheden. Kommunen besluttede således i 2008 at anvende støjreducerende asfalt ved vedligeholdelsen af veje, hvor der kører mere end 2.000 biler i døgnet, og hvor hastighedsgrænsen er over 40 km/t. Det vil på sigt tage toppen af støjen langs alle større veje i byen. Asfalten dæmper støjen



#### UDLAGT STØJREDUCERENDE ASFALT



med 1½ dB i gennemsnit. Det svarer til en reduktion i trafikmængden på knap 30 %.

Nedsat hastighed på vejene nedbringer ligeledes støjen. Bl.a. derfor ændrer kommunen hastighedsgrænsen fra 60 til 50 km/t på udvalgte, større veje. I 2006 drejede det sig om 0,9 km og i 2008 om 4,6 km vej. Samtidig indfører kommunen løbende 40 km/t hastighedszoner i byens boligområder.

Kommunen arbejder på en støjhandlingsplan, der skal nedbringe støjen fra trafikken. Planen vil bl.a. omfatte støjreduktioner ved renovering af kommunale institutioner, lige som omfanget af problemet med støj, hvor folk sover, vil blive søgt præciseret nærmere.

Støjbelastningen fra trafikken beregnes ved facaden. 68 dB betegnes som et uacceptabelt støjniveau. På dette niveau føler godt 50 % af alle personer sig stærkt generet af støjen.

#### LÆS MERE ...



[www.kk.dk/miljoregnskab](http://www.kk.dk/miljoregnskab)

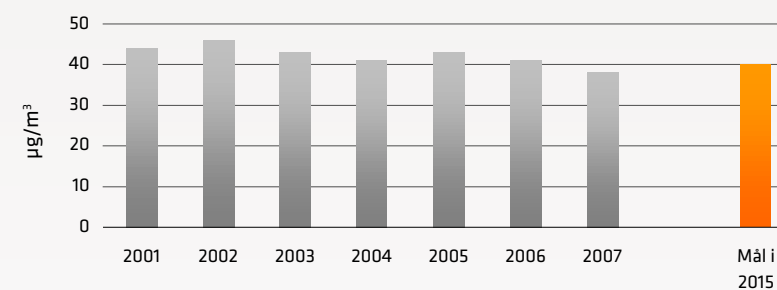
Kort og data om trafikens støjbelastning

#### MÅL FOR STØJ I 2015

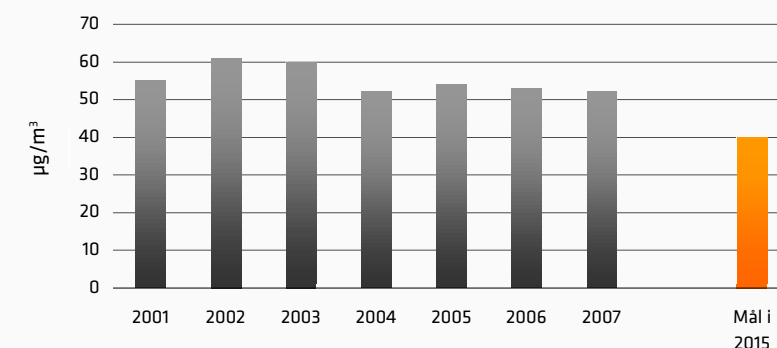


- Københavnerne skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken
- Alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken

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



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



### SMÅ FORBEDRINGER I LUFTKVALITETEN

Luftforureningen i København kommer langt overvejende fra trafikken i byen. I de meget trafikerede gader bidrager bilerne således til 90 % af den samlede luftforurening.

Generelt er der de senere år sket en væsentlig forbedring, og i dag ligger indholdet af fx bly, kullite og svovldioxid langt under gældende grænseværdier. Men der er fortsat behov for at begrænse forureningen fra kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>) og partikler. Forureningen kan medføre nedsat lungefunktion, astma og for tidlige dødsfald. Især børn, ældre og personer med luftvejsproblemer påvirkes af luftforureningen.

I 2007 blev EU's nugældende årsgrænseværdi for større partikler (PM10) overholdt, mens døgngrænseværdien blev overskredet 25 gange mere end tilladt.

Prognoser fra Miljøstyrelsen har vist, at det kan blive svært at overholde EU's luftkvalitetskrav for kvælstofdioxid, som pt. gælder fra 2010, men som forventes udskudt til 2015. Årsmiddelværdien for kvælstofdioxid i København lå i 2007 godt 25 % over luftkvalitetskravet. Styrelsen arbejder nu på en handlingsplan på området i samarbejde med kommunen.

I København kommer halvdelen af partikelforureningen fra lastbiler og busser. Og Miljøzonen, der trådte i kraft 1. september 2008, stiller netop krav om, at ældre lastbiler og busser skal have monteret partikelfiltre, hvis de skal køre inden for zonen. Miljøzonen udvides til hele kommunen den 1. november 2009.

Derudover besluttede kommunen i februar 2008 fremover at indkøbe A-mærkede og dermed mere energieffektive og mindre forurenende personbiler. Og i 2009 indkøber kommunen 15 brintbiler og 10-15 elbiler,

som ikke forurener luften, og som støjer mindre end benzin- eller dieseldrevne biler. Et fyrtårnsprojekt i kommunens klimaplan er, at 85 % af alle kommunens biler i 2015 skal være brint- eller elbiler.

Reduktion af luftforurening med partikler og kvælstofdioxid kræver både begrænsning af biltrafikken og skærpede miljøkrav til biler. Kommunen har ikke i tilstrækkeligt omfang rådighed over de virkemidler, som fx trængselsafgifter, der skal bruges hertil.

#### MÅL FOR LUFTFORURENING I 2015



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

## MERE ØKOLOGI

Den systematiske indsats for at omlægge til økologisk mad i kommunens køkkener giver fortsat resultater. Ved udgangen af 2008 var 56 % af den mad, der blev serveret i kommunens institutioner og kantiner, således økologisk. Det er et markant fremskridt i forhold til 2005, hvor andelen af økologisk mad udgjorde 36 %. Økologi-procenten opgøres i kg på baggrund af en vurdering af det enkelte køkkens indkøb.

Det er gået fremad i alle typer køkkener i 2008, særligt på plejehjem og idrætsanlæg, som dog fortsat ligger lavest. På byens store centralkøkkener gik arbejdet med at lægge om til økologisk mad i gang i 2008. Det er en stor udfordring at omlægge til nye råvarer og arbejdsgange på så store steder, men indsatsen her er afgørende for mulighederne for at nå det overordnede mål om 90 % økologi.

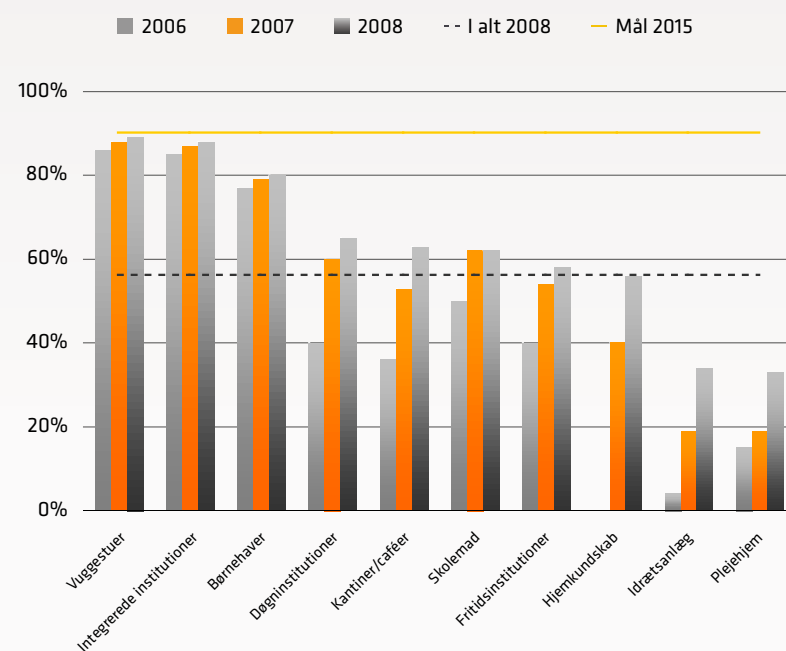
Den fortsatte fremdrift afhænger ikke mindst af, at der bevilges penge til indsatsen med at omlægge til økologisk mad også efter 2009, hvor den nuværende bevilling ophører.

I de private husholdninger bruger københavnere også mange økologiske fødevarer. De køber faktisk næsten tre gange så meget økologisk mad, som danskerne gør på landsplan. Både holdningen til økologi og adgangen til økologiske varer er væsentlige faktorer.

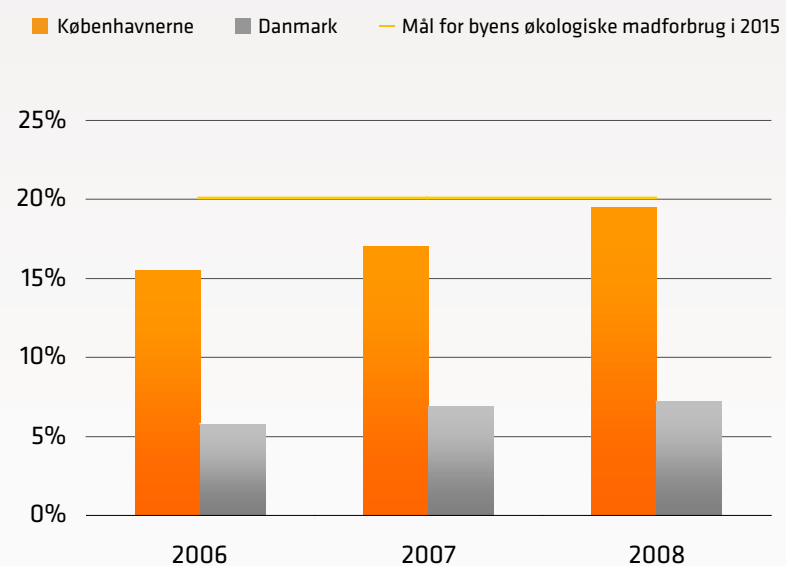
Byens madforbrug omfatter også restauranter, cafeer og private kantiner. Kommunens netværk for virksomheder i København, 'Grønne Erhverv', har i 2009 sat fokus på klimavenlige menuer og herunder økologiske varer. Der findes endnu ikke nogen officiel opgørelse af andelen af økologi på dette område.



ØKOLOGIPROCENT FORDELT PÅ INSTITUTIONSTYPE



KØBENHAVNERNES ØKOLOGIPROCENT



LÆS MERE ...



[www.kk.dk/miljoregnskab](http://www.kk.dk/miljoregnskab)  
Data om økologisk mad i kommunen

## 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





## KØBENHAVN ER BLEVET RENERE

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

Ni affaldstællinger gennemført i perioden april 2007 til oktober 2008 viser, at der på ti strækninger i byen i gennemsnit har ligget 21 % mindre affald sammenlignet med en 0-punktsmåling fra marts 2007. Tilsvarende vurderede københavnere også renholdelsen en smule mere positivt i oktober 2008, end de havde gjort et år tidligere.

Kommunen har i dag 260 medarbejdere, der tager sig af det daglige renhold af København. 55 af disse er blevet ansat i nye stillinger i 2007 eller 2008, og de fleste arbejder som 'snappehold' om eftermiddagen og aftenen. Snappeholdene er et initiativ, der skal sikre en mere fleksibel renhol-

delse, så byen rengøres ud fra en vurdering af behovet i stedet for efter faste planer. Kommunen har også overtaget renhold af fortove for ca. 1250 private grundejere, hvilket giver mulighed for ensartet og højere renholdelsesstandard, hvor fortov, cykelsti og gade rengøres på én gang.

Men en ren by er alles ansvar. Derfor har Københavns Kommune indgået partnerskaber med erhvervsdrivende og bydelenes lokalråd om tiltag mod bl.a. cigaretskodder og affald fra fast food. Dertil laver kommunen kampagner mod affald – for eksempel uddeling af lommeskebægre og placering af kæmpeskulpturer af cigaretskod og burgeraffald på befærdede strøg.

Ovenstående tiltag er en del af et større politisk fokus på renhold af København, hvor en midlertidig budgetforhøjelse på 30 mio. årligt for årene 2007–2009 ved budgetforliget i 2008 blev videreført for årene 2010–2012.

LÆS MERE ...



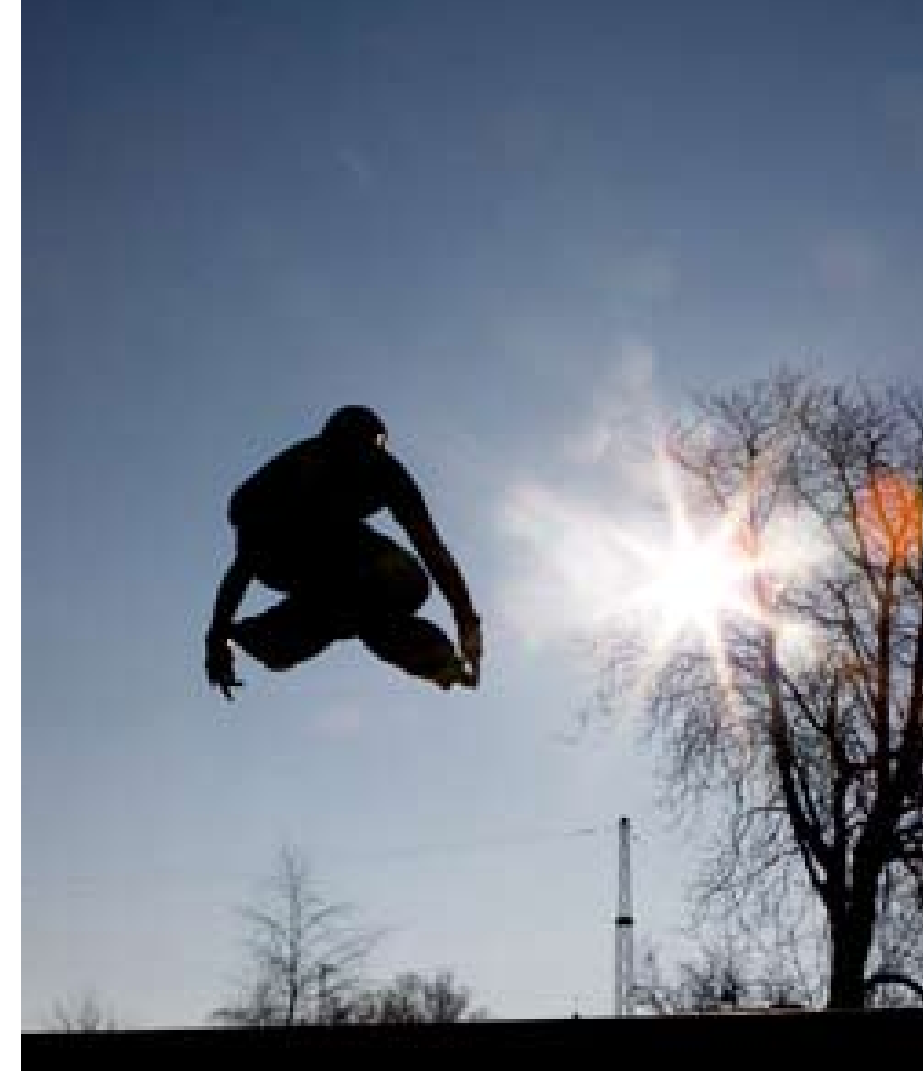
[www.kk.dk/miljoregnskab](http://www.kk.dk/miljoregnskab)  
Data om affald og borgertilfredshed

## 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

## STJERNE-INITIATIVER



## DE FØRSTE SEKS STJERNEINITIATIVER

På de følgende sider præsenteres seks stjerneinitiativer. Yderligere stjerneinitiativer vil løbende blive præsenteret på kommunens hjemmeside.

- Nr. 1 Fornyelse af Fælledparken
- Nr. 2 Fremtidens køretøjer
- Nr. 3 500 pariserkurve
- Nr. 4 Christianshavnsruten – grøn cykelrute
- Nr. 5 Legepladser for enhver smag
- Nr. 6 Badestrand i Svanemøllebugten og Kalvebod Bølge

## MÅL FOR STJERNEINITIATIVER



Som led i visionen om at blive verdens Miljømetropol i 2015 besluttede Borgerrepræsentationen i 2007 at træffe beslutning om mindst 10 stjerneinitiativer inden 2010.

Et stjerneinitiativ er en markant, retningsgivende og konkret forbedring af det københavnske miljø.

LÆS MERE ...



[www.kk.dk/miljoregnskab](http://www.kk.dk/miljoregnskab)  
Om yderligere stjerneinitiativer



## INITIATIV NR. 1

Støtter op om målet for 2015 om, at

- københavnere skal besøge byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag.

## FORNYELSE AF FÆLLEDPARKEN

I 2009 kan Fælledparken fejre 100 års jubilæum som københavnernes foretrukne aktivitetspark. Det er en fin anledning til en fornyelse af parkens tilbud om fysisk aktivitet, rekreation og kulturelle oplevelser i det fri.

Fra 2009 til 2012 sker der en gennemgribende fornyelse af hele Fælledparken. Parken er med sine 60 hektar så stor, at et væld af aktiviteter kan udfolde sig side om side. Og der er snildt plads til flere end de nuværende 11 mio. besøgende om året.

De første konkrete forbedringer omfatter nedlæggelse af den del af Borgmester Jensens Allé, som løber gennem den nordlige del af parken. Asfalt omdannes til græs til de mange børnefodboldspillere, og der etableres en kunstgræsbane med lys, så der også kan spilles bold i vintermånederne. Endvidere kommer der en permanent danseplads med et dansegulv i træ.

De tre forskellige aktivitetssteder forventes at stå klar inden udgangen af 2009 og er

blandt de første konkrete eksempler på, hvordan fornyelsen af parken skal understøtte målet om, at københavnere skal bevæge sig mere. Den videre fornyelse vil bl.a. omfatte oplyste motionsstier, der vil gøre det mere trygt at færdes i parken, når det er mørkt, en ny skaterpark, legepladser og muligheder for at bruge parken om vinteren. Fælledparken styrkes som et oplagt og egnet sted for mødet mellem forskellige mennesker, og der plantes nye træer, så der også om 100 år er mange store, flotte træer i parken.

Udgangspunktet for projektet var kommunens udviklingsplan for Fælledparken fra 2006. Og muligheden for at gennemføre projektet viste sig, da kommunen juni 2008 fik en gave fra A. P. Møller og Hustru Chastine McKinney Møllers Fond til almene Formaal på 152 mio. kr. svarende til 80 % af udgifterne til det samlede projekt. Herefter vedtog Borgerrepræsentationen det samlede projekt i oktober 2008 og bevilgede de sidste 20 %, 38 mio. kr., til anlægsarbejdet.

Gaven og samarbejdet mellem kommunen og fonden har gjort det muligt at realisere dette stjerneinitiativ.



## INITIATIV NR. 2

Støtter op om målene for 2015 om, at

- Københavns CO<sub>2</sub>-udslip skal være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005, at
- københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken, at
- alle skoler og daginstitutioner i dagtimerne kun må være udsat for et lavt støjni-veau fra trafikken, og at
- luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes.

## FREMTIDENS KØRETØJER

København arbejder for visionære og holdbare løsninger på trafikens globale og lokale miljøproblemer. Det sker bl.a. ved at integrere el og brint i transportsektoren. Det tager lang tid at udskifte benzin- og dieselkøretøjer med miljøvenlige køretøjer. Men med dette stjerneinitiativ vil Københavns Kommune tage det første vigtige skridt.

I løbet af 2009 indkøber kommunen 15 brintbiler og 10-15 elbiler. Bilerne udleder ingen CO<sub>2</sub> eller sundhedsskadelige partikler og kvælstofoxider, og de støjer mindre end normale biler. Borgerrepræsentationen har i maj 2008 afsat 14 mio. kr. til initiativet.

El- og brintbiler har stort potentiale som energilager i perioder med produktion af billig overskudsstrøm, hvilket er særligt

relevant i forbindelse med fremtidens mere svingende elforsyning fra vedvarende energikilder, som fx vindmøller. Teknologien er desuden helt forureningsfri ved anvendelse af strøm fra vedvarende energikilder.

København satser på både el og brint. El på den korte bane – og til korte ture – og brint på den lange bane – og til de længere ture. Da både el- og brintbiler har batteri og elmotor, vil en etablering af en el-infrastruktur i København gavne og fremtids-sikre begge teknologier.

Næste skridt bliver at etablere en hel infrastruktur til el- og brintbiler, hvilket er en del af kommunens klimaplan. Udover rollen som international trendsætter inden for udvikling af ny og miljøvenlig transportteknologi vil København være med til at mindske afhængigheden af fossile brændsler.



### INITIATIV NR. 3

Støtter op om målene for 2015 om, at

- København skal være Europas reneste hovedstad og en af de rene hovedstæder i verden, og at
- affald i offentlige gader vil være fjernet inde 8 timer.

### 500 PARISERKURVE

I løbet af 2009 og 2010 vil der blive opstillet 500 pariserkurve med askebægre i Københavns Kommune. Kurvene er kommunens eget design og et led i den samlede indsats for at forbedre renholdelsen af byen.

Kurvene består af et orange affaldsstativ med indbygget askebæger. Affaldet samles i en stor plastpose, som kan påføres tryk i kampagneøjemed og lignende. Kurvene er synlige og inspireret af bl.a. affaldskurvene i Paris – deraf navnet.

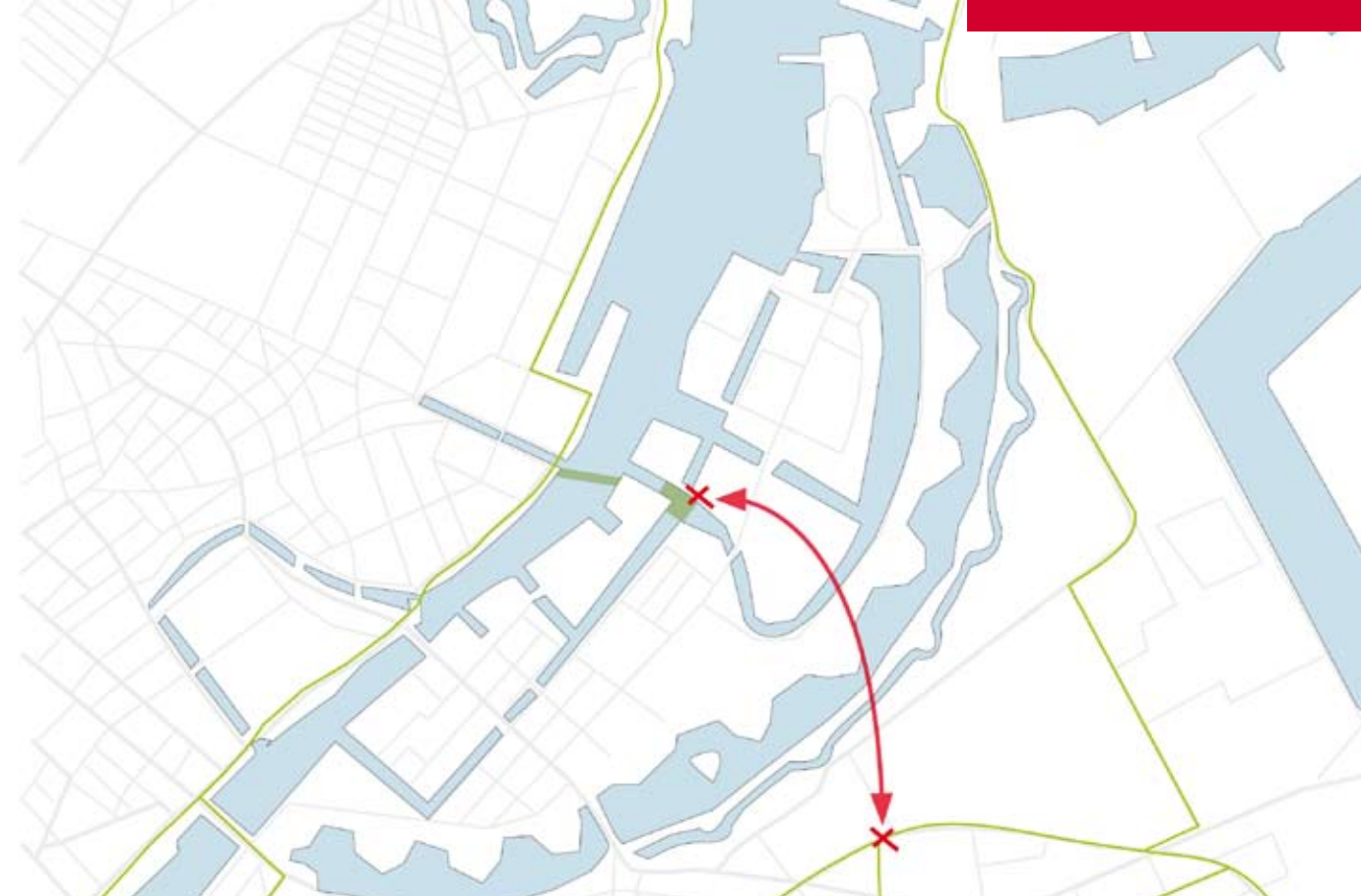
Udbredelsen af pariserkurvene skal ses i lyset af kommunens øgede renholdelsesindsats, hvor der nu er renholdelsesmedarbejdere på gaden 365 dage om året i 18 timer i døgnet.

Kurvene opstilles på strategiske steder, hvor de passer ind i bybilledet, og hvor der er behov, fx ved fodgængerovergange, lyskryds, busstoppesteder, bænke og gadehjørner, indgange til institutioner, grønne anlæg og i nærheden af fx butikker med fast food. Nogle af de nye kurve skal erstatte eksisterende ældre kurve af anden type.

Bylivet i København er vokset de sidste 10 år. Og kommunens mål om et endnu mere mangfoldigt byliv med flere fodgængere og flere, der opholder sig i byens rum, medfører øgede affaldsmængder, som kræver en øget renholdelsesindsats.

I løbet af 2008 er renholdelsesindsatsen i København ændret til renhold efter behov – ikke bare om eftermiddagen og om aftenen. Hele indsatsen organiseres i dag på en meget mere fleksibel måde end tidligere, hvor man alene kørte bestemte ruter frem for at prioritere de steder, hvor der var meget affald.

Helhedsindtrykket af byen forbedres også løbende ved bl.a. overtagelse af flere og flere private grundejeres renholdelsesforpligtelser. De første blev overtaget i 1992. De senere år er overtagelsen af renholdelsesforpligtelserne intensiveret. Pr. 1. januar 2010 forventes området – hvor kommunen gør rent fra væg til væg – således at omfatte hele Indre By, store dele af brokvartererne samt større handlgader rundt om i byen.



### INITIATIV NR. 4

Støtter op om målene for 2015 om, at

- mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i København, at
- Københavns CO<sub>2</sub>-udslip skal være reduceret med mindst 20 % i forhold til 2005, og at
- luften skal være så ren, at københavnernes sundhed ikke belastes.

### CHRISTIANSHAVNSRUTEN – GRØN CYKELRUTE

Christianshavnsruten er en helt ny forbindelse for cyklister og fodgængere mellem Amager (Uplandsgade) via Christiania på Christianshavn og over til Nyhavn i Indre By. Ruten skal fortsætte ad 'Holmenbroen', der er en kommende cykel- og gangbro over Inderhavnen.

Ruten giver en ny genvej mellem for eksempel Kongens Nytorv og den nordøstlige del af Amager uden ventetid ved havnebussen. Og Christiania får særdeles gode cykelforbindelser ud og ind af 'Staden'. Det forventes, at ruten umiddelbart vil blive brugt af mellem 3.000 og 5.000 cyklister hver dag.

Christianshavnsruten er et vigtigt projekt i den såkaldte 'Rækkefølgeplan for Grønne Cykelruter'. Ruten illustrerer, hvordan kommunen med de grønne cykelruter vil give nuværende og kommende cyklister i København varierede og oplevelsesrige alternativer af høj kvalitet til cykling langs byens store veje. Med Christianshavnsruten

vil konceptet 'grønne cykelruter' blive mere synligt og nærværende for trafikanterne i København, så flere fx inspireres til at vælge cyklen frem for bilen.

De grønne cykelruter skal fremme cyklismen og herved bidrage til at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen samt luftforurening og støj fra biltrafikken.

Projekteringen af Christianshavnsruten går i gang i 2009. Herved kan ruten, der har et budget på 20 mio. kr., forventes at være færdig, når Holmenbroen er etableret i 2012. Iværksættelsen af projektet blev besluttet af Borgerrepræsentationen i maj 2008.

LÆS MERE ...



[www.kk.dk/cyklernesby/groennecykelruter](http://www.kk.dk/cyklernesby/groennecykelruter)  
Om cykelruter generelt



## INITIATIV NR. 5

Støtter op om målet for 2015 om, at

- københavnernes skal besøge byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag.

### LEGEPLADSER FOR ENHVER SMAG

Flere og flere børnefamilier vælger at blive boende i København. Det ses bl.a. af det stigende børnetal, der giver flere brugere på byens i alt 123 offentlige legepladser. 21 af legepladserne er bemandet med pædagogisk personale, og 61 af legepladserne ligger i parker eller naturområder.

For at kunne imødekomme det stigende besøgstal og krav til kvalitet og indhold ønsker kommunen at være i front med hensyn til legepladsernes tilbud. Kommunen planlægger således at bruge i alt 64 mio. kr. på en samlet renovering og udvikling af legepladserne. Ved budgetaftalen i 2007 blev der bevilget 16 mio. kr. årligt for årene 2008-2010, og det blev aftalt, at de sidste 16 mio. kr., der planlægges anvendt i 2011, skulle afsættes på et senere tidspunkt.

Alle byens legepladser skal istandsættes, og mange vil samtidig blive ombygget i større eller mindre omfang. Kommunens ambition er, at fremtidens legepladser skal virke stimulerende på børns fysiske udfoldelse og kreativitet samt bidrage til at styrke børnenes sundhed og motorik. Herudover vil mere attraktive legepladser også bidrage til, at børn og forældre bruger byens parker og øvrige områder med legepladser oftere og længere.

For at kunne tilgodese alle brugerne af byens legepladser er det kommunens ambition at skabe en så stor diversitet i

tilbuddene som muligt. Dog skal dette ske samtidig med, at legepladserne indgår som en naturlig del af byens rum. På den måde bliver leg og bevægelse integreret del af byens tilbud, der appellerer både til børn og voksne, i stedet for blot at være et afsondret og afgrænset legeareal.

Københavns har i dag 11 udflugtslegepladser, og det er planlagt at lave fire nye på steder, hvor der i dag ligger en almindelig legeplads. Tre af disse forventes at blive indviet i 2009. Da ambitionen er, at de københavnske børn skal kende udflugtslegepladserne som nogle markante og attraktive tilbud, som det er værd at rejse efter, vil der i forbindelse med renoveringen og etableringen af de tilsammen 15 udflugtslegepladser blive lagt stor vægt på at indtænke så mange forskellige forhold og aspekter af leg som muligt. Dette sker i samarbejde fx landskabsarkitekter, kunstnere og andre relevante faggrupper.

De nære, lokale basislegepladser skal også have et løft. Og de skal være forskellige, så alle byens brugere af legepladser kan finde netop den type legeplads, som de synes passer bedst til dem.

### LÆS MERE ...



[www.kk.dk/legeplads](http://www.kk.dk/legeplads)

Om de københavnske legepladser



## INITIATIV NR. 6

Støtter op om målene for 2015 om, at

- københavnernes skal besøge byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag, og at
- 90 % af københavnernes skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15 minutter.

### BADESTRAND I SVANEMØLLEBUGTEN OG KALVEBOD BØLGE

Københavnernes muligheder for mangfoldige oplevelser ved attraktive blå områder i byen, som det er let og hurtigt at komme til, forbedres løbende.

Nu etablerer kommunen både en ny badestrand i Svanemøllebugten og et nyt promenadestrøg ved Kalvebod Brygge – to nye og markante elementer i byens blå rekreative områder.

Badestranden i Svanemøllebugten giver mulighed for at genskabe bademiljøet i det nordlige København. Området har tidligere huset Badeanstalten Helgoland, som var flittigt brugt af københavnernes op til 1930'erne. Og en investering på 200 mio. kr. til behandling af spildevand har nu igen gjort vandet i bugten så rent, så man kan bade i det. Det nye anlæg vil bestå af en 130 meter lang mole med en sandstrand nord for.

Badestranden vil få sin helt egen særlige karakter som en lokal bademulighed. Det vil bidrage til et mere mangfoldigt byliv i lokalområdet og styrke områdets blå og grønne kvaliteter. Dermed vil det på sin egen måde supplere havnebadene og Amager Strandpark.

Det andet element – promenadestrøget Kalvebod Bølge – har en central placering på Kalvebod Brygge med nærhed både til

havnen og byens centrum. Her bygges en ny og moderne fortolkning af en brygge i havneløbet lige syd for Langebro og over for Havneparken på Islands Brygge, dvs. på den side, hvor der i dag ikke er meget byliv nær vandet.

Kalvebod Bølge udformes, så der bliver mulighed for at få direkte adgang til vandet og til forskellige maritime funktioner. Med brug af forskellige niveauer, trapper og bakker skabes der samtidig mulighed for ophold og aktivitet, fx lækroge, omklædningsfaciliteter, en café og andre servicefunktioner, der kan understøtte det nye liv. Kalvebod Brygge vil således skabe nyt liv på havnefronten og introducere nye måder at bruge havnen på som et rekreativt rum.

I maj 2008 godkendte Borgerrepræsentationen en projektplan for Metropolzonen, hvor der blev afsat 34 mio. kr. til udvikling og anlæg af Kalvebod Bølge. Og i januar 2009 afsatte Borgerrepræsentationen 13,6 mio. kr. til anlægsomkostninger til badestranden.

### LÆS MERE ...



[www.kk.dk/anlaegsprojekter](http://www.kk.dk/anlaegsprojekter)

Se under:

Kalvebod Brygge, metropolzonen og Svanemøllebugten, badeanlæg

## OM MILJØ- METRO- POLEN



'Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015,' blot kaldet Miljømetropolen, er Københavns Kommunes ambitiøse vision for København. I 2015 skal København med rette være kendt som den af verdens hovedstæder, der har det bedste storbymiljø.

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

Visionen 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.

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 ...



[www.kk.dk/miljoemetropolen](http://www.kk.dk/miljoemetropolen)



---

Udgiver:  
Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen

Redaktion:  
Center for Miljø  
Kalvebod Brygge 45  
1502 København V

Tlf. 3366 5800  
Fax 3366 7133

Email: [miljoe@tmf.kk.dk](mailto:miljoe@tmf.kk.dk)  
Web: [www.kk.dk](http://www.kk.dk)

---

Design: Jakob Helmer  
Foto: Gitte Lotinga  
Illustrationer: KLAR og JDS  
Arkitekter, Grontmij | Carl Bro

Tryk: Jønsson Grafisk  
Oplag: 3000



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

---

Redaktion afsluttet: April 2009  
Udgivet: Juni 2009

ISBN: 978-87-992622-0-5

---