

Københavns Kommunes klimaplan

Studiekreds-notat af Kjeld A. Larsen 03.03.2009

Centrum for verdens klimapolitik (store ord i lille mund)

Målsætning (s.20):

Reduktion på 20% i CO₂-udledning fra 2005 til 2015, dvs med ialt 500.000 tons

Heraf skal:

byudvikling reducere med 1%, dvs ialt 5.000 tons

transport reducere med 10%, dvs ialt 50.000 tons

Transportens andel i 2005 (s. 19):

Udgør 21% af CO₂-udledningen,, dvs 536.000 tons

hvoraf vejtrafikken udgør 73%, og heraf personbiler 52%

Københavnernes CO₂-udledning (s. 20):

3,16 ton, sammenlignet med 4,57 ton for gennemsnitsdanskeren, dvs lavere
men men men

Vareforbrug (s. 21)

Den alternative beregningsform vareforbrug er ikke taget med i det samlede baselinescenarie

Begrundelse: dobbeltregning – hvilket er noget sludder

Fodaftryk = produktion + eksport – import

Fig 4 vareforbrug total

2005: 777.000 tons, dvs 1,55 ton CO₂ per københavner

2005: ca. 1.203.000 tons, dvs 2,14 ton CO₂ per københavner

2005-2025: en stigning på henholdsvis 55% og 39%

Baselinescenarie (s. 23-26):

Et baselinescenarie defineres som et 0-scenarie, dvs et scenarie som beskriver en sandsynlig udvikling uden yderligere virkemidler fra kommunens side

Desuden er udarbejdet en konservativ variant

Baselinescenariet: en reduktion på ca 16% i 2015 og ca. 39% i 2025

Den konservative variant: en reduktion på 6% i 2015, intet tal for 2025

Baselinescenariet er baseret på den metode, som anbefales i KL's og Klima- og

Energiministeriets CO₂-beregner

For transportens vedkommende (s. 26):

Transporten omfatter vejtransport, banetransport, indenrigs søfart og indenrigs luftfart, dvs ikke de internationale komponenter (i overensstemmelse med Kyotoaftalen), tillige med ikke-vejgående maskiner og køretøjer (industri, haver)

Fremskrivningerne af vejtransportarbejdet tager udgangspunkt i rapporten Infrastruktur

Nordhavn – Trafikberegninger, Scenarie A

Scenarie A er scenariet med den mindste tilvækst i transportarbejdet (personkm per hverdagsdøgn),

eksempelvis for personbiler en tilvækst på 24% fra basisåret 2004 til 2030

Der er ikke taget højde for forøget trængsel i analysen, hvilket undervurdere udledningerne, idet forøget trængsel betyder flere stop og accelerationer.

Byudvikling (s. 34-38)

Der nævnes bæredygtige byudviklingsprojekter, eksempelvis Carlsberg og Nordhavn, men

bæredygtig udvikling, men med ikke-bæredygtig transportadgang

Fem principper for en by med reduceret transportbehov:

Byfortætning, stationsnærhed, blandede funktioner, parkeringsmuligheder og udvikling af bycentre, alle fornuftige byplanlægningsprincipper, men

Stationsnærhedsprincippet bruger en radius på 600 m (Figur 6), ikke de dokumenterede 500 m

Det nævnes at en række påtænkte udviklingsområder ikke ligger stationsnært: ydre Nordhavn

Principperne skal skærpes i forbindelse med Kommuneplan 2009

Byfortætning: højere bebyggelsesprocent i stationsnære områder: fra 150% til 185%

Samlet reduktionspotentiale: 4.799 ton i 2015 (s. 37) – dvs 1% af samlet besparelse

Transport (kap. 9, s. 70-89)

Overordnet: ifølge baselineseminarieret forventes et mindre fald i CO₂-udledningerne, til trods for en stigning i transportarbejdet

Transportens andel af den samlede CO₂-udledning vil stige fra 21% i 2005 til 30% i 2025

I 2005: vejtrafik 74%, kollektiv trafik 13%

Reduktionsomkostningerne generelt store: over 2.000 kr per ton.

Fem fokusområder (s. 72-74):

1. opprioritering af cykler og kollektiv trafik: besparelse på 51.000 ton, stort set fra cykler
2. restriktioner for biltrafik: besparelse på 73.300 ton, stort set alene fra trængselsafgifter
3. mere effektiv udnyttelse af biler: besparelse på 20.000 ton, hovedsagelig fra ITS
4. alternative brændsler: besparelse på 9.800 ton, hovedsagelig fra busser og el- og brintbiler
5. kommunens egen transportindsats: besparelse på 2.500 ton, især planlægning og el- og brint

Hovedindsatsområder med størst reduktionspotentiale og signalværdi:

1. trængselsafgifter
2. cykelindsatsen
3. krav til busser om 25% mindre udledning
4. kommunens egen investering i brint- og elbiler

Lægges besparelsen på de fem fokusområder sammen fås i alt 156.000 ton, hvilket er langt over den planlagte reduktionsmålsætning på 50.000 ton

Trængselsafgifterne alene kan næsten reducere CO₂-udledningerne med 20%

Målsætningen kan også realiseres uden trængselsafgifter, idet de øvrige indsatser når op på 70.000 ton (min sammenlægning giver mere end 80.000 ton)

Der kræves investeringer på omkring 290 mio kr. om året, hovedparten til cyklisme

Cykelstrategi (s. 76-77):

Overordnet: 50% cykler til arbejde eller uddannelse inden 2015

Potentiale: reduktion af CO₂-udledning med 40.000-70.000 ton, med et samlet investeringsbehov på 1,4-1,8 mia. kr, dvs ca. 260 mio. kr. årligt i seks år.

Busstrategi (s. 77-78)

Letbaner indgår overhovedet ikke som et alternativ

Bilstrategi (s. 78-84):

Restriktioner over for biltrafik omfatter primært: trængselsafgifter, bilfri områder, vejomlægninger, miljøzoner og parkeringsrestriktioner

Trængselsafgifter: det største potentiale, men lovgivningen er ikke på plads. Kan være på plads 1,5-2 år efter lovens tilvejebringelse

Miljøzoner: er indført for tung trafik, men lovgivningen ikke på plads for biler som sådan

Bilfri områder og vejomlægninger: trafikfordampningsforsøget på Nørrebrogade nævnes som eksempel på vejomlægning, ligeledes planer for at omdanne alle brogader til strøggader

Parkeringsrestriktioner: potentialet for yderligere p-afgifter ligger primært i at opkræve afgifter på de ca. 10.000 private parkeringspladser i Indre By. CO2-besparelsespotentialet er lille: 300 ton per år.

Mere effektiv udnyttelse af biler: stort samlet potentiale på omkring 20.000 ton CO2 per år
Ecodriving, dvs delebiler, samkørsel og miljøvenlig kørsel, med et stort reduktionspotentiale på ialt 5.000 ton i 2015.

ITS: stort besparelsespotentiale på op mod 15.000 ton per år.

Alternative brændsler, specielt el- og brintbiler via el fra vindmøller (s. 85-87):

Samlet stort potentiale: en CO2-reduktion på 10-20.000 ton per år i 2015.

Vedvarende energi fra vindmøller kan rigeligt forsyne transportsektorens energibehov.

Kommunens egen transportindsats (s. 88-89): samlet besparelsespotentiale på ca. 2.500 ton per år i 2015, fordelt som følger:

Transportplaner for alle forvaltninger: 1.500 ton CO2 per år

Klimavenlig kommunal kørsel: 1.000 ton CO2 per år

Konkluderende: en meget stor optimisme omkring konsekvenserne af det forøgede trafikarbejde i København, eksempelvis sammenlignet med DMUs seneste fremskrivning for hele Danmark: Projection of Greenhouse Gas Emissions 2007 to 2025.

Heri fremskrives eksempelvis vejtransportens samlede drivhusgasudslip fra 9.247.000 ton i 1990, til 12.384.000 ton i 2005, til 12.896.000 ton i "2010" (Kyotoperiodens afslutning) og endelig til 13.928.000 ton i 2025, dvs med følgende vækstrater:

1990-2005 (15 år): 31,4%

2005-2010 (5 år): 4,1%

2010-2025 (15 år): 8,0%

Forventningerne hos DMU til indførelse af ny brændstofteknologi bygger nok på et mere realistisk grundlag.

Det skal understreges, at CO2-udslippet fra transportsektoren i Københavns kommune er steget i årene siden basisåret 2005.

Mit personlige ønske:

Alle gode kræfter bør i fællesskab udforme en visionær trafikstrategi for Storkøbenhavn, således som det var tilfældet med udarbejdelsen af Fingerplanen fra 1947, som også var et græsrodinitiativ.

Planen kan bl.a. indeholde elementer som indførelse af et trafikdæmpende letbanesystem på indfaldsvejene tillige med en opbringning af Ladegårdsåen, et projekt som kan betyde trafikdæmpning ved inddragelese af én kørebane til åprojektet og en anden til en BRT-bane – Bus Rapid transit.

Kjeld A. Larsen

1. marts 2009