

Københavns klimaplan

Ja, så blev Københavns klimaplan vedtaget af BR

Ændringer som resultat af høringsprocessen er fåtallige. Der blev ikke ændret ved mål eller midler, men alene mindre justeringer og ændringer af ordlyd.

Der blev i alt fremsendt 41 hørings svar, som blev sammenfattet og kommenteret i bilag i forbindelse med samtlige forvaltningers fællesindstilling og beslutning vedrørende Endelig vedtagelse af klimaplanen (2009-65346) til BR, 27. august 2009.

Det drejer sig om

Bilag 3 – Høringsnotat for ”CO₂-neutral i 2025 – Københavns Klimaplan”, i alt 4 sider og

Bilag 4 – Kommenterede hørings svar, i alt 60 sider.

Referering og kommentarer til Studiekredsens hørings svar findes på s. 44-58, dvs fylder i alt 14 ud af de 60 sider, dvs en fjerdedel.

Jeg har neden for udvalgt afsnit fra dokumentet ”Endelig vedtagelse af klimaplanen (2009-65346) med overordnede kommentarer og fra Bilag 4: kommentarer til Studiekredsens hørings svar, fortrinsvis hvor kommentarerne viser frem til ændringer i den vedtagne Klimaplan.

I Bilag 4 står følgende om ændringer og rettelser:

”Hørings svarene gav anledning til ændringer og præciseringer i initiativer og i planens metodeafsnit. I alt gav hørings svarene anledning til **19 rettelser** i udkastet til klimaplanen, samt enkelte rettelser i den korte version af klimaplanen. Nedenfor er de væsentligste kommentarer fra hørings svarene gennemgået med vægt på, hvordan de er indarbejdet i klimaplanens indsatsområder. I bilag 4 findes kommentarer til de enkelte hørings svar.”

Jeg har udbedt mig en liste over de 19 rettelser, men en sådan findes ikke. Jeg har dernæst sammenholdt teksten i udkast og vedtagne Klimaplan for at lokalisere ændringerne fra udkast til endeligt dokument. I alt fandt jeg ved egen kraft 19 ændringer. Man er nu blevet enig med sig selv om, at kommunen har ca. 40.000 ansatte, ikke ca. 45.000 (s. 49), men det betragter jeg ikke som en rettelse. **Omkring halvdelen af ændringerne stammer fra Studiekredsens forslagskatalog.**

Først lidt tekst fra opsummeringen i

Endelig vedtagelse af klimaplanen (2009-65346)

Løsning

Forvaltningerne i Københavns Kommune har i et tværgående projekt udarbejdet forslag til en plan for den fremtidige klimaindsats i København. Klimaplanen lægger op til, at Københavns Kommune igangsætter 50 konkrete initiativer, der kan reducere CO₂-udledningen med 20% i 2015 og fastlægge rammerne for en overordnet strategi for, hvordan byen tilpasses klimaforandringerne. Desuden lægges der op til, at der vedtages en vision om, at København vil være CO₂-neutral i 2025.

De 50 initiativer igangsættes indenfor seks indsatsområder, der hver har et særligt fyrtårnsprojekt, som er effektive budbringere af historien om Københavns Kommunes klimaarbejde.

Indsatsområderne med tilhørende fyrtårnsprojekter er:

- **Energiforsyning** - Kommunen sætter sig i spidsen for et nyt vindmølleprojekt
- **Transport** - Kommunen vil købe nye brint- og elbiler
- **Byggeri/renovering** – Klimarenovering af kommunens bygninger
- **Københavnernes og klimaet** - Kommunen vil uddanne en ny klimageneration
- **Byudvikling** - Nye byområder i København skal være laveste energiklasse
- **Klimatilpasning** - Der skal laves mindst to nye lommeparker om året.

Høringssvar

Der er i alt kommet 41 høringssvar, heraf 2 fra borgermøder. Generelt er høringssvarene positive over for planen, og betegner planen som spændende og visionær, dog efterspørges finansiering af planen. Planen er revideret, hvor høringssvar har henledt opmærksomheden på indholdsmæssige problemstillinger. Derudover har høringssvarene givet anledning til præciseringer i planen. De væsentligste præciseringer i planen er følgende:

Energiforsyning

Det er i planen indføjet, at det er vigtigt, at der tilskyndes til en bæredygtig produktion og anvendelse af biomasse på kraftvarmeværker, og at kommunen derfor vil arbejde for, at der skabes nationale og internationale retningslinier for området.

Transport

I flere høringssvar bla. fra Indre By Lokaludvalg ønskes en bilfri Middelalderbyen, og i planen er nu indsat en sætning om, at parkeringsforhold og bedre forhold for gående og cyklister indgår i kommunens arbejde med "Strategi for udvikling af Middelalderbyens byrum" og den kommende parkeringsstrategi for Indre By.

Byggeri og renovering af bygninger

Initiativet angående renovering af kommunale bygninger er blevet præciseret, så tilbagebetalingstiderne på større og enkeltstående renoveringsprojekter er tydeliggjort, og desuden er det præciseret, at tilbagebetalingstiden kan være længere end 20 år for energiproducerende anlæg.

Metodeafsnit

Opkøb af kvoter og lagring af CO₂ fjernes som eksempler på, hvordan CO₂-neutralitet kan opnås for at tydeliggøre, at der på nuværende tidspunkt ikke er taget stilling til, hvordan visionen om CO₂-neutralitet nås. Det udelukker dog ikke, at disse virkemidler skal vurderes i det videre arbejde. I afsnittet om vareforbrug er det tydeliggjort, at dette er et område, der har kommunens opmærksomhed, men beregningsmetoden fastholdes.

Fra Bilag 4 har jeg udvalgt følgende afsnit med kommentarer til Studiekredsens høringssvar:

Bilag 4 - Kommenterede høringssvar til klimaplanen

I dette bilag resumeres og kommenteres høringssvarene til "CO₂-neutral i 2025 – Københavns Klimaplan". Høringsperioden var fra d. 14. april til d. 15. maj 2009, og der er i alt indkommet 41 høringssvar.

Sagsbehandler

Julie B. Svendsen

39. Studiekreds med deltagelse fra:

- Rådet for Bæredygtig Trafik
- Klimabevægelsen i København
- Foreningen Nordens Ungdom, Klimaudvalget
- Miljøpunkt Nørrebro
- Miljøpunkt Bispebjerg Brønshøj Husum
- Miljøpunkt Vesterbro
- Miljøpunkt Valby
- Miljøpunkt Amager
- Miljøpunkt Indre By-Christianshavn

Dette høringssvar er et meget detaljeret dokument på 40 sider, hvori der kommenteres grundigt på klimaplanens enkelte afsnit. Dette resumé er derfor også opbygget efter klimaplanens afsnit.

Derpå følger en opsummering af samtlige kapitler:

Kommentarer vedr. Generelt:

Afgrænsninger i opgørelsesmetoden er blandt andre, at CO₂-udledningen fra vareforbrug og international fly- og skibstrafik ikke indgår. Opgørelsen af udledning forbundet med vareforbrug på baggrund af eksisterende data vil efter kommunens vurdering ikke kunne gøres på en måde, som sikrer et retvisende billede af københavnernes forbrug. Københavns Kommune er opmærksom på spørgsmålet og har initiativer på området. Blandt andet indgår det i Københavns Kommunes affaldsplan og kommunens indkøbsaftaler. I afsnittet om vareforbrug er det blevet tydeliggjort, at dette er et område, der har kommunens opmærksomhed, men beregningsmetoden fastholdes. Til trods for afgrænsningerne er det Københavns Kommunes vurdering, at der med det anvendte beregningsgrundlag er sket en væsentlig kvalificering af datagrundlaget for opgørelsen af byens CO₂-udledning. De fremtidige beregninger af kommunens CO₂-udledning forventes løbende udviklet og forbedret i takt med adgang til mere detaljerede data. Der vil derfor ved opfølgningen på klimaplanen i 2012 blive taget hensyn til et eventuelt ændret beregningsgrundlag også i forhold til definitionen af CO₂-neutralitet, hvis det viser sig relevant.

Min opsummering: Der er således indført et par linier vedrørende vareforbrug:

”Selv om vareforbrug ikke er medtaget i opgørelsen er det et område, kommunen har fokus på. Det sker bl.a. gennem kommunens indkøbsaftaler og initiativer om affaldsforebyggelse i kommunens affaldsplan.” side 129 nederst (rettelse nr. 1)

Kommentarer vedr. Energiforsyning:

I høringssvaret nævnes problematikken omkring bæredygtig produktion af biomasse. Københavns Kommune vil gøre en indsats for at sikre en bæredygtig anvendelse af biomasse. Efterspørgslen på biomasse vil med stor sandsynlighed stige kraftigt de kommende år som følge af bl.a. EU's mål om at reducere CO₂-udledningen. Der kan derfor opstå konflikter i forhold til øvrig anvendelse af arealer og ressourcer, fx til fødevarerproduktion og Københavns Kommune vil medvirke til, at der opstilles nationale eller internationale retningslinjer for bæredygtig brug af biomasse. Klimaplanen ændres så dette indgår.

Høringssvaret giver anledning til ændringer i planen.

Min opsummering: Der er igen indført et par linier, om biomasseproblematikken:

”Det er sandsynligt, at efterspørgslen på biomasse stiger kraftigt over de næste år, bl.a. som følge af EU's målsætninger for CO₂-reduktion. For at forhindre, at der sker en ikke-bæredygtig produktion

af biomasse som følge af stigende efterspørgsel, vil kommunen arbejde for at der opstilles nogle nationale eller internationale retningslinier for bæredygtig biomasse.” side 23, næstsidste afsnit (rettelse nr. 2)

Kommentarer vedr. Transport:

Høringssvaret kritiserer klimaplanens valg af metode til at beregne CO₂-fodafttryk og fremskrivninger af udviklingen. Metoder og definitioner kan altid diskuteres og kommunen er klar over, at det CO₂-fodafttryk og baselinefremskrivningerne ikke er en endegyldig sandhed. I arbejdet med planen har det dog været vigtigt, at lægge os fast på en metode og have tal at måle på. Afsnittet med CO₂-fodafttryk er nu præciseret, så fremgår tydeligere, hvordan opgørelsen er lavet. Miljøpunkterne undrer sig over, at kommunen i baselinefremskrivningen regner med et svagt fald i CO₂-udslippet fra trafikken, når Danmark på nationalt niveau forventer en stigning. Det kan handle om mindre stigninger i trafikken i Københavns Kommune end i Danmark som helhed, men det kan også handle om brug af forskellige beregningsfaktorer for CO₂-udslip pr. køretøj. Kommunen vil sammen med Cowi, som har udarbejdet beregningerne, granske tallene og vende tilbage med en nærmere forklaring.

Min kommentar: Jeg har forespurgt hos kommunen (Hjalte Aaberg og Annette Kayser), hvordan det går med granskning af tallene, men det er der ikke viden om endnu.

Bredere cykelstier: Indgår i transportinitiativ 1 om flere cykler. At det er nødvendigt at sikre plads til de flere og bredere cykelstier fremgår ikke tydeligt af beskrivelsen i Klimaplanen. Det overvejes om der skal indføres en tydeligere opridsning af, at byens begrænsede plads i byrummet prioriteres til fordel for alternativer til bilen på side 36 i det indledende afsnit til fokusområde 4.1.

Min kommentar: Overvejelserne om at sikre mere plads til cyklister kom med i fokusområde 4.2: ”Herudover vil den begrænsede plads i byen betyde, at flere og bredere cykelstier og mere plads til busser giver mindre plads til biler. Initiativerne fra fokusområde 4.1 vil altså, udover at skabe bedre forhold for cyklister og forbedre den kollektive trafik, bidrage til at begrænse adgangen for biltrafikken.” side 41 andet afsnit (rettelse nr. 3)

Studiekredsen peger på at, et initiativ med bilfri eller i det mindste begrænset adgang for biler i Middelalderbyen bør indgå i klimaplanen. Der har i de senere år kørt en dialogproces omkring strategi for udvikling af Middelalderbyen. I denne proces har det vist sig, at hverken beboere eller andre interessenter i Middelalderbyen ønsker en helt bilfri bydel. Tværtimod ønskes det at bevare en biladgang for at undgå en ”museumsagtig” bydel.

Som følge af høringssvaret vil der blive set på løsninger af parkering i Middelalderbyen i forbindelse med parkeringsstrategi for Indre By, som igangsættes efter sommerferien. Samtidigt indgår det i Strategi for Middelalderbyen, at de arealer som frigøres ved eventuel nedlæggelse af gadeparkering, anvendes til bedre forbindelse for cyklister og fodgængere, altså en opprioritering af bæredygtige transportformer. Dette vil blive skrevet ind i transportinitiativ 6 om trafikoplægninger.

Min kommentar: Et afsnit om bedre forhold for gående og cyklister i Middelalderbyen fik følgende ordlyd (rettelse nr. 4):

”Parkeringsforhold og bedre forhold for gående og cyklister i Middelalderbyen indgår i kommunens arbejde med ”Strategi for udvikling af Middelalderbyens byrum” og vil indgå i den kommende parkeringsstrategi for Indre By. I de to strategier indarbejdes også potentialer for sparet bilkørsel.”

Desuden opjusteredes CO₂-reduktionspotentialet fra virkemiddelkataloget for bilfri Middelalderby fra 16.000 tons/år til 19.000 tons/år – i overensstemmelse med COWIs skøn – side 43 første afsnit (rettelse nr. 5)

Kommunens egen opsummering for transportafsnittet:

Høringssvaret giver anledning til granskning af forudsætninger for trafik og CO₂-tal og til udvidelse af transportinitiativ 6 om trafikoplægning til at omtale parkeringsforholdene for Indre By.

Høringssvaret giver også anledning til at bemærke problematikken omkring begrænset plads i byen under fokusområde 4.2. Desuden sendes en række af svarets forslag videre til relevante centre. Resten af indholdet tages til efterretning.

I øvrigt vedrørende transport:

Kommunen anvender to forskellige beregningsmetoder for transportens drivhusgasudslip i henholdsvis Klimaplanen og kommunens miljøregnskab. Sammenlign tallene for 2005:

Miljøregnskab: 470.000 tons

Klimaplan: 535.900 tons (side 33)

Det skal der nu kigges på.

Der opgives to tal for transportens udslip 2005 i Klimaplanen, nemlig tillige 533.610 tons (side 10) – sidstnævnte tal er forkert.

Kommentarer vedr. Byggeri og reovering af bygninger:

Kommentaren om at ændre tilbagebetalingstiden fra 10 til 30 år (side 59) gav anledning til ændringer i planen. Efterfølgende skelnes mellem initiativer om energiproduktion og initiativer om energibesparelser. Tilbagebetalingstiden for anlæg der producerer vedvarende energi hæves til 30 år (dog aldrig længere end forventet levetid for investeringen) mens tilbagebetalingstiden for initiativer der reducerer energiforbruget fastholdes. Det får også konsekvens for høringssvarets kommentar om ændringer på side 62 om tilbagebetalingstid på 20 år. Her er lokale energiproduktion fremhævet som et eksempel på hvad der kan resulterer i mere vidtgående tiltag.

Min kommentar: Jeg har svært ved at overskue ændringernes omfang og betydning, men døm selv: Oprindelige udkast:

”Som led i at blive verdens Miljømetropol vil Københavns Kommune gå videre end denne aftale (EMO-krav) og hæve grænsen for, hvad der skal realiseres til at omfatte alle energibesparelser med en tilbagebetalingstid på op til 10 år.” (side 62)

Den vedtagne Klimaplan:

”Københavns Kommune betragter 5 år som en for snæver grænse da erfaringen har vist, at der ofte er belæg for EM-projekter med lidt længere tilbagebetalingstid. Københavns Kommune ønsker at gå foran og hæve standarden, så derfor fordobler kommunen grænsen, således at kommunen vil realisere alle forslag i EMO-rapporterne med en tilbagebetalingstid på op til 10 år.” (side 61) (rettelse nr. 6)

Kommentaren om ændringer i teksten om krav om lavenergiklasse 1 ved større nybyggeri (side 59) har givet anledning til ændringer i planen. Kravet omfatter nu alle nybyggerier i stedet for kun større nybyggerier. Ændringen konsekvens rettes på side 65 i bygningsinitiativ 3 om fremtidens lavenergibyggeri.

(rettelse nr. 7?)

Min kommentar: Jeg kan simpelthen ikke få øje på ændringen:

Kommentaren om at tilføje arkitektur og funktionalitet til afsnittet om Københavns Kommunes retningslinjer for klimareoveringer (side 63) gav anledning til ændring i overensstemmelse med forslaget, mens forslaget om at fjerne økonomi og afvejning af sammenhængen mellem pris og effekt ikke gav anledning til ændringer i klimaplanen.

(rettelse nr. 8?)

Min kommentar: Jeg kan simpelthen ikke få øje på ændringen.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Kommunen er glade for Studiekredsens interesse i at hjælpe med at gennemføre kommunens og egne klimainitiativer - og vi er interesseret og afhængige af et fortsat godt samarbejde, for at engagere borgere og virksomheder i at nedsætte deres CO₂-forbrug.

Min kommentar: Kommunen tager imod vort forslag om samarbejde – det må vi gribe fat i!

Studiekredsen foreslår at initiativet om affald konkretiseres. Kommunen henviser til Affaldsplan 2012, hvor mange af tiltagene omkring affaldssortering, genbrugsstationer, m.v. er mere indgående beskrevet. I københavnerinitiativ 3 om affaldssortering med CO₂-reduktion vil initiativet blive præciseret, således at sammenhængen med Affaldsplan 2012 fremgår tydeligere.

Min kommentar: Tilføjelsen om affald ser således ud:

”At minimere belastningen på klimaet er en del af den overordnede målsætning for kommunens affaldsplan, Affaldsplan 2012. Planen har en række initiativer om sortering og affaldsminimering, der supplerer klimaplanen.” side 82 nederst (rettelse nr. 9)

Kommentarer vedr. Byudvikling:

Studiekredsen fra Miljøpunkterne m.fl.'s forslag om, at opgøre Københavns Kommunes globale økologiske fodaftryk og for byudviklingsprojekter etablere en såkaldt gha-målsætning er bredere end klimaplanens målsætninger og rammer. Endvidere har Københavns Kommunes udviklet et bæredygtighedsværktøj der skal sikre, at der bliver tænkt bæredygtighed ind i alle byudviklingsprojekter fra start til slut.

Studiekredsen fra Miljøpunkterne m.fl.'s forslag om, at male tagene hvide harmonerer ikke med kommunens mål om at sætte flere solceller op samt at etablere grønne tage.

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer.

Mine kommentarer: I dette afsnit blev intet taget for gode varer: gha-målsætning og hvide overflader.

Kommentarer vedr. Tilpasning til fremtidens vejr:

Mens de klimamæssige gevinster ved en åbning af Lygte å og Grøndals å er åbenlyse, er klimagevinsten ved en åbning af Ladegårds å mere indirekte, idet den største gevinst formodentlig vil være en reduktion i CO₂-udledningen, som et resultat af en reduceret trafik. Derfor vil projekterne for Lygte å og Grøndals å også blive prioriteret højere. Det udelukker naturligvis ikke et skitseprojekt for Ladegårds å, men betyder at kommunen ikke kan garantere at der udarbejdes et skitseprojekt for Ladegårds å. Hvis der udarbejdes et skitseprojekt for Ladegårds å, vil klimagevinster naturligt indgå i overvejelserne, men forslaget giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Københavns Kommune hilser Studiekredsens idé til en idekonkurrence om den grønne by velkommen og Miljøpunkts ønske om aktivt at medvirke til en styrkelse af byforgrønnelse. Høringssvaret giver ikke anledning til at ændringer i klimaplanen, men mange af forslagene tages til efterretning.

Mine kommentarer: heller ikke i dette afsnit blev vore forslag taget for gode varer. En åbning af Ladegårdsåen er rigtig set primært et trafikdæmningsprojekt med CO₂-reducerende effekt. Men trafikdæmpning på byens største indfaldsvej er desværre ikke lige kommunens livret.

Derudover vil jeg lige referere kommentarerne til kommunens første borgermøde om klimaplanen. Vi får intet at vide om indholdet i de mange gode ideer fra borgerne. Skandaløs anvendelse af borgernes tid og skatte kroner! Og kommunen havde endda hyret et professionelt bureau til at styre mødet:

41. Input fra borgermøde om klimaplanen på Københavns Rådhus

D. 14. april 2009 afholdte Københavns Kommune borgermøde på rådhuset, hvor emnet var mulighederne og udfordringerne i forbindelse med at arbejde frem mod en CO₂-neutral by. Fremmøde var på ca. 50 borgere. De fremmødte blev delt ind i grupper, hvor man diskuterede indsatsområderne fra klimaplanen og udfordringer på de enkelte områder. Grupperne kom med løsningsforslag og synliggjorde barriererne for at opnå en CO₂-neutral by.

Kjeld A. Larsen

29. september 2009/22. oktober 2009