

# Referat af første møde i studiekreds omkring Københavns Kommunes klimaplan

Dato: 3. marts 2009

Sted: Miljøpunkt Indre By-Christianshavn, Rådhuspladsen 77

Referent: Ane Wraae Nielsen

## Til stede

**Gazelle Buchholtz** (medarbejder ved Miljøpunkt Indre By-Christianshavn)

**Kjeld A. Larsen** (formand Rådet for Bæredygtig Trafik, og medlem af Indre By Lokaludvalg)

**Marusa Balic Kefaloukos** (har arbejdet i Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns kommune i 3 måneder og er med i styregruppen for områdeløft på Amager)

**Stefan Naef** (er engageret i Middelgrundens Vindmøllelaug og er med i Civilsamfundets klimaforum, har arbejdet med energi og miljø i mange år)

**Lasse Rossen** (formand for Agendaforeningen i Sundby og bestyrelsen for Miljøpunkt Amager)

**Mathias Vogdrup-Schmidt** (studerende på miljø-økologi, KU Life)

**Ane Wraae Nielsen** (Klimabevægelsen, København)

**Mathilde Kaalund-Jørgensen** (Klimabevægelsen København og Klimabevægelsen Landsudvalget)

**Thorleif E. Jeppesen** (Uddannet miljøplanlægger fra RUC, har arbejdet som konsulent på udviklingsprojekter på miljøområdet, har været engageret i lokal miljø-økologi, sidder i bestyrelsen for Miljøpunkt Indre By-Christianshavn)

**Louise Groth-Michelsen** (medarbejder ved Miljøpunkt Valby, har været med i arbejdsgruppen omkring udformningen af klimaplanen)

**Katja Lange** (ansat på Miljøpunkt Vesterbro-Sydhavn siden 2007, er også tovholder for nogle projekter på Vesterbro og Sydhavn under "det grønne emne")

**Jens Hvass** (centerleder for Miljøpunkt Indre By-Christianshavn)

## **Indledende v. Jens Hvass**

### **Dokumentet**

Det dokument studiegruppen har modtaget er et dokument, der cirkulerer internt mellem kommunens kontorer. Dokumentet er først i sin eksterne høringsfase fra uge 12. Studiegruppen har allerede nu set dokumentet fordi de enkelte agenda-centre har været inddraget i borgerinddragelses-fasen.

Man er lige nu ved at samle stumperne ved den interne høringsperiode. Denne afsluttes den 18. marts.

### **Fremover**

Den 24. marts kan er det lettere for studiegruppen at starte det egentlige hørings svar, da vi her kan tage udgangspunkt i den udgave, som er til ekstern høring. Derfor kommer Jane Drejer (tovholder på klimaplanen fra Københavns Kommune). Hun kan hjælpe os med spørgsmål.

### **Indholdet**

Københavns Kommune har fået en række eksterne parter til at foretage en række analyser, der fungerer som baggrund for rapporten. Jens mener, at det måske er lige så interessant at se hvad de kommer frem med og at vi derfor bør skele til dem i vores arbejde.

### **Om høringssvarets vinkel**

Agenda-centrene har erfaring for, at hvis man strammer bissen for meget i et høringssvar, så kommer man ikke langt. Derfor finder Jens, at det er nødvendigt at man går ind på de præmisser, der er i klimaplanen. For det første skal man udtale sig med en positiv vinkel, og for det andet skal man forsøge at bidrage med noget på de niveauer, der er med i planen.

## **4 korte oplæg omkring forskellige aspekter af klimaplanen**

### *Louise Groth-Michelsen: Om tilblivelsesprocessen og borgerinddragelse*

Louise deltog i arbejdsgruppen omkring udformningen af klimaplanen. De var kun to personer udefra; de resterende var fra Københavns Kommune. De to deltog ikke på vegne af agenda-centrene, men de var til stede som to individer/borgere. Det skyldes at der i tidsplanen ikke var mulighed for at de reelt kunne få afklaret med deres bagland i agenda-centrene.

Louise sad i en arbejdsgruppe med personer fra kommunens Miljø- og Teknik Forvaltning og fra Ungeforvaltningen. Sidstnævnte har mange bæredygtige projekter og derfor var det oplagt at de også var med.

Hun har været med i kapitel 7. "Københavnernes og Klimaet". Til at starte med var kapitlets omdrejningspunkt "adfærd". Det var meget bredt i forhold til kapitlets omdrejningspunkt nu.

Louise vurderer at der er sket en pæn forankring af planen, hvilket kan betyde en positiv fremtid for planen. Men der bør også fortsat være fokus på forankring, særligt i forhold til at der er mange forskellige parter med.

I de andre grupper har der så siddet fagfolk. Til hvert kapitel er der tilknyttet en række rådgivningsfirmaer, som har været med til at vurdere at målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet er rimeligt.

### Jens Hvass: om betydningen af 2025-scenariet om CO<sub>2</sub>-neutralitet

Fordelingen i planen:

½ er el-forbrug

¼ er varme

¼ er transport

Ud fra planen ses det, at to tredjedele af Københavns samlede energiforbrug i dag kører på fossile brændstoffer.

### **Hvad er med og hvad er ikke med i planen?**

Jens slår ned på tre punkter i planen:

**1.** I den oprindelige Kyoto-aftale udelod man skibsfart og luftfart fordi det er svært at afgøre hvem, der er ansvarlig for hvilke dele af udledningen. Jens vurderer, at denne problemstilling er gjort lidt bedre i KK' klimaplan, idet man trods alt har medtaget *indenrigs* skibs- og luftfart.

Hvis hver københavner bare tager én billet til Thailand hvert år, så udleder vi 7 ton CO<sub>2</sub> per returbillet. Den udledning, der sker herved er bare ikke med i planen. Der ligger altså en meget stor del CO<sub>2</sub>-udledning, som sker af københavnere i forbindelse med flytransport, men som ikke er med.

**2.** Københavns vareforbrug pr. københavner er ikke med i denne klimaplan. Andre undersøgelser viser ellers at det vil stige fra 1,55 ton CO<sub>2</sub> til 2,14 – dvs. en forøgelse på 30 pct. En af grundene til at man ikke har dette med i denne klimaplan er, at det er meget vanskeligt at beregne.

**3.** En tredje ting, som mangler i rapporten er den CO<sub>2</sub> som københavnere udleder *uden for* København. Jens påpeger, at vi kan ende med at have en CO<sub>2</sub>-neutral boble i København, hvor københavnere alligevel udleder en masse, men hvor det bare sker mange andre steder i verden.

Kommentar fra Katja: Alt det som københavnere *nedbringer* uden for byen, kan trækkes fra i CO<sub>2</sub>, mens alt det som københavnere *udleder* uden for byen ikke lægges til. Det er jo lidt dobbeltmoralsk.

Kommentar fra Kjeld: WWF foretager en *Foot print-beregning*. Det er en beregning, hvor man forsøger at medregne/udregne de CO<sub>2</sub>-udledninger, som man laver forskellige steder i verden.

### **Om visionen for CO<sub>2</sub>-neutralitet**

Jens påpeger det positive ved de sidste 5 sider i rapporten. Her gøres det klart at rapporten har en vision for et CO<sub>2</sub>-neutralt København. Det har undervejs i udarbejdelsen ikke været sikkert at dette ville være målet, men det er nu fastsat og det er positivt.

Teknisk set udregnes CO<sub>2</sub>-neutralitet således: når man har lige så meget CO<sub>2</sub>-udledning fra ikke-vedvarende energi, som man har fra vedvarende energi (vindmølle-kraft). Side 128 i klimaplanen.

Jens mener derfor, at man på sigt burde sigte mod et 300 pct. CO<sub>2</sub>-neutralt København. Dette kunne laves gennem nord-syd-projekter og ændret by-land-relation. Dette står i modsætning til nu, hvor man fx ser kvotemidler blive givet til bygning af dæmninger i Kina, som ville være bygget alligevel.

#### Kjeld A. Larsen: om trafikken

Kjeld tager udgangspunkt i en netop offentliggjort tabel fra DMU.

Fra 2010-2025 vil CO<sub>2</sub>-udslippet stige med 8 pct. Der har man inddraget alle de politiske beslutninger, der er i Danmark.

Generelt er der ikke nogen overordnet myndighed, der tror at CO<sub>2</sub>-udslippet i København vil falde. Det er således kun Københavns kommune, der i denne klimaplan arbejder med en antagelse om at CO<sub>2</sub>-udslippet vil falde fremover.

### **To afsnit i planen handler om trafik**

Det er både byudviklings-afsnittet og transportafsnittet.

#### *Byudviklingsprojekter*

København overfører en model, hvor folk vil cykle til byudviklingsprojekter.

Hvert eneste byudviklingsprojekt i København har et øget CO<sub>2</sub>-udslip fordi det fordrer en anden biltrafik. Der skal altid nye veje til de nye by-dele. Dette handler således ikke om at der skal etableres byudviklingsprojekter, men om hvor hurtigt man kan etablere el-biler og brint-biler (omkring 2030). Hvis man ikke etablerer dette, så kan man reelt ikke opnå en CO<sub>2</sub>-besparelse.

Her er det relevant at vide, at teknologien til de el-drevne biler eksisterer nu, men at produktionen af el hertil skal ske gennem vindmøller – ellers er der ikke en forbedring.

Når man læse byudviklingsafsnittet igennem er det meget lidt nedbringelse af CO<sub>2</sub>, der reelt kan ske fordi København i forvejen er ret tæt befolket. Det er således begrænset hvor meget man kan opnå med mere fortætning.

#### *Transportafsnittet*

I den udvidede transport-del regner man også med eldrevne plæneklippere mm. der regner man med alle eldrevne motorer, men det er jo mest med vejtransport, hvor det store udslip er.

COWI har tidligere udviklet en række scenarier om CO<sub>2</sub>-udledning i forbindelse med vurdering af Nordvejen. Københavns kommune har i klimaplanen valgt scenarie A, som er lånt fra Nordvejen. Her er det vigtigt at vide, at scenarie A i den oprindelige undersøgelse er det scenarie med den laveste CO<sub>2</sub>. Dette fremgår ikke af planen, men det er vigtigt at huske på, når man læser planen.

Deres vigtigste forslag er trængselsafgifterne. Problemet er blot, at det er urealistisk lige nu, fordi Folketinget har besluttet, at man ikke kan indføre denne afgift. Det er altså et urealistisk forslag i planen.

Kjeld opsummerer at der således er en række usammenhænge i rapporten.

### **Generelt har rapporten 3 vigtige forslag**

1. *Byfortætning*. At byen ikke skal spredes ud, men at den skal tættes, der hvor den er. Her skal man dog tænke på at København i forvejen er meget tæt, så det er jo svært reelt at gøre den meget mere tæt.
2. *Stationsnærhedsprincippet*. Er også stadfæstet i fingerplan 2007, som er et landsplans-direktiv, der skal overholdes og tages alvorligt i alle planer – altså også i denne klimaplan. Antagelsen bag dette er, at hvis personer bor mindre end 600 meter fra et offentligt transportmiddel, så vil de hellere benytte det offentlige end egen bil. Men det er reelt et politisk kompromis og ikke et faktum. Forskningen viser, at stationsnærheden skal længere ned – helt ned på 5 meter for at det virkelig virker.
3. *Blandede funktioner*. Blandet detailhandel og bolig tæt på hinanden.

Det er alle tre yderst fornuftige principper for by-planlægning.

Kjeld undrer sig over, at man i klimaplanen vurderer at der vil ske en mindre udledning af Københavns CO<sub>2</sub> gennem base-line studiet. Det lyder fornuftigt at man primært vil fokusere på cykeltrafik. Der skal være en forøgelse fra 30 pct. cyklister nu til 50 pct. i 2025.

Generelt vurderer han, at de områder hvor man vil satse er rimelige og fornuftige.

Det er ærgerligt, at letbane slet ikke indgår som alternativ i København. Al erfaring fra andre storbyer viser nemlig at letbane rent faktisk vil blive brugt af borgerne og at det derfor er effektivt. Samtidig kan det føre de kollektive transportmidler helt ud i det fri og samle pendlere op uden for byen. Det er meget brugbart.

#### Lasse Rossen: Om virksomhedernes rolle og inddragelse

Det besluttes at Lasses oplæg bliver næste gang pga. tiden.

Det besluttes til slut, at der frem for den internationale vinkel næste gang skal være en række oplæg i stedet. Temaet for næste gang (den 12. marts) er adfærd og borgere.

**Tak for et godt møde!**