

## **Referat fra møde i studiekredsen omkring Københavns Kommunes klimaplan**

Dato: 31. marts 2009 kl. 19.00-21.20.

Sted: Miljøpunkt Indre By-Christianshavn, Rådhuspladsen 77.

Referent: Gazelle Buchholtz.

### **Til stede**

*Jane Drejer Nielsen* - aftenens oplægsholder, er klimaprojektleder ved Center for Miljø, hvor hun har forestået udarbejdelsen af Københavns Kommunes klimaplan.

*Stefan Naef* - er engageret i Middelgrundens Vindmøllelaug og er med i Civilsamfundets Klimaforum, har arbejdet med energi og miljø i mange år.

*Ane Wraae Nielsen* - Klimabevægelsen, København.

*Mathilde Kaalund-Jørgensen* - Klimabevægelsen København og Klimabevægelsens Landsudvalg.

*Jais Hammerlund* - Klimabevægelsen København og Vestergror.

*Jan Starcke* – Klimabevægelsen København.

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

*Lasse Rossen* - formand for Agendaforeningen i Sundby og bestyrelsen for Miljøpunkt Amager.

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

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

*Jens Hvass* - centerleder for Miljøpunkt Indre By-Christianshavn.

*Gazelle Buchholtz* - medarbejder ved Miljøpunkt Indre By-Christianshavn.

### **Oplæg ved Jane Drejer**

Som udgangspunkt er udførelsen af klimaplanen et kompliceret projekt, der kræver tværfagligt samarbejde og udfordring af eksterne aktører for at blive så gennearbejdet og veltænkt som muligt.

Oplægget blev gennemført med to PowerPoint-præsentationer, dels om processen bag klimaplanen, dels om selve klimaplanen.

### **Processen bag klimaplanen**

Klimaplanen er en paraplyplan, hvor der er fokus på en *retning* for nedsættelse af CO<sub>2</sub>-emission frem for en total neutralisering af CO<sub>2</sub>. Baggrunden for klimaplanen blev gennemgået (København som Miljømetropol, beslutning i Borgerrepræsentationen (BR) den 11. juni 2008 og COP15.

Klimaplanen bygger videre på allerede eksisterende projekter.

I styregruppen er fem ud af syv forvaltninger repræsenteret. De to der *ikke* er med, er BIF og SOF, forvaltningerne for beskæftigelse og sociale forhold. Under styregruppen hører projektgruppen, der består af ni personer (repræsenterer tre forvaltninger).

Der er fokus på helhedsorienterede mål for, hvorledes der udarbejdes en *dynamisk* plan. Dette fordrer samarbejde med borgere, erhvervsliv og andre lokale aktører. Demonstrationsprojekter efterstræbes.

Arbejdsgrupperne har fulgt konsulentfirmaernes temaer: 1. Byudvikling, 2. Transport, 3. Energiforsyning, 4. Bygninger, 5. Adfærd, 6. Klimatilpasning, 7. Baseline, 8. CO<sub>2</sub>-neutralt København, 9. Partnerskaber.

De forskellige involverede konsulenter mødtes til to tværgående møder, hvor de gav kritik på hinandens arbejde (Eks. COWI, Rambøll, Deloitte...)

60 virksomheder blev involveret som partnerskaber for at løfte bestemte aspekter af klimaplanen. Grøn strøm (vindmøller og i mindre udstrækning solceller, bygninger og renoveringer, trafikløsninger (intelligent transport system og alternative køretøjer: el og brint).

Den videre proces frem mod vedtagelsen er som følger: Udvalgshøring 25.03.-01.04., ekstern høring 14.04. - 15.05., udvalgsbehandling juni-august og endelig beslutning i Borgerrepræsentationen 27.08.2009. *Budgetforhandlingerne* blev fremhævet som særlig interessante.

Den interne høring havde ikke ændret på planens indhold. Men ét politisk parti har fremført, at planen ikke er ambitiøs nok, mens et andet parti på baggrund af, at baseline-scenariet viser et markant fald i CO<sub>2</sub>-udledningerne, finder, at det ikke var nødvendigt med en klimaplan.

Stefan spurgte til de økonomiske aftaler, som politikerne forpligter sig til - hvor holdbare er disse? Jane svarede, at politikerne kan fastsætte rammerne, som de vil; altså kan der etableres mange modeller (ofte er der tale om binding tre år frem i tiden).

Der blev diskuteret (måle)værdien af klimatiltagenes forrentning. Jane nævnte, at der eksempelvis er blevet regnet på værdien for hvor meget man kan spare i sundhedsvæsenet, hvis målet for 50 % cyklister opnås.

## **Selve klimaplanen**

Kan man overhovedet tale om, at København kan være CO<sub>2</sub>-neutral, lød det indledningsvis fra Jane. Det CO<sub>2</sub>-udslip der ikke kan nedsættes *indenfor* Københavns bygrænse skal nedsættes *udenfor* byen. Dette ledte til diskussion om kvoteordninger og andre løsningsforsøg.

Jane understregede, at der er tale om *teoretiske* beregninger, men at Københavns kommune tror på visionerne i klimaplanen. Yderligere er klimaplanen *ikke* en køreplan – men målet er at finde en køreplan inden 2015.

Mathilde spurgte til vareforbruget, som ikke er medtaget i rapporten. Der blev svaret, at vareforbruget er en mangel i rapporten. Argumentationen for at undlade vareforbruget er, at der skulle anvendes en model, der kan sammenlignes med andre kommuner. Dog har Miljøstyrelsen indregnet vareforbruget i deres modeller, ligesom det indregnes i Klima- og Energiministeriets Ét ton mindre-kampagne. Begrundelsen for at udelade vareforbruget er, at det vil føre til, at visse produkter medregnes to gange: Hvis vareproduktionen som eksempelvis foregår i Kina skal tages med i beregningerne for produktionen i København, bliver disse tal således 'bogført' to gange.

Der har været yttret ønsker om fra kommunens side at inddrage vareforbruget, men konsulenterne (eks. KL, DMU og COWI) har ikke medtaget vareforbruget, da der er problemer med at *kortlægge*

de mange ressourcer; datahåndteringen bliver for stor.

Inddragelse af internationale flyrejser blev diskuteret i studiegruppen. Ligeledes blev skellet for kommunegrænsen for pendlerbiltrafik omtalt. Forenklingerne anses som nævneværdige svagheder i rapporten. Jane håber, at klimaplanen fører til samarbejde frem for at folk trækker sig. Jan nævnte, at faren kan være, at den brede befolkning tror, at der bliver taget hånd om klimasituationer, hvor der reelt kræves en større indsats. Stefan pointerer, at klimaplanen skal promoveres ærligt og positivt.

Jane forklarede, at rapportens tal ikke kan sammenlægges og opdeles på nationalt plan.

Jane fremhævede baseline-figuren i rapporten, der viser udvikling af CO<sub>2</sub>-emissionen uden indgriben.

Københavns kommune har en vigtig rolle ved at skulle holde regeringen fast på planen.

Kjeld bringer den forventede stagnering af transport ind i diskussionen. Jane forklarede, at transporten forventes stigende, men at CO<sub>2</sub>-emission pr. enhed forventes at falde (grundet optimering af brændselsforbruget).

Jane fremhævede grafen på side 23 vedrørende energiforsyning. Størrelsen af cirklerne i skemaet symboliserer kroner/ton CO<sub>2</sub>. Det er interessant af disse skemaer at kunne flæse, at en række investeringer i CO<sub>2</sub>-fremmende foranstaltninger er en regulært god investering.

Jane gennemgik de forskellige forudsætninger på indsatsområderne. Kommunen ønsker at satse stort på biomasse og vindkraft.

Louise spørger til, hvorfor hus-vindmøller ikke er medtaget som en mulig energikilde i rapporten. Kommunen ved ikke, om det er noget, der skal satses på, lød forklaringen. Der er endnu ikke tilstrækkeligt med viden om disse mølletyper. Konsulenterne har vurderet, at det ikke var rentabelt. På samme måde er også brug af solceller udelukket i rapporten. Stefan forklarede supplerede, at KW-prisen på de små hus-vindmøller pt. er på 2 kr., hvor de store møller har en pris på 30 øre. Der kan dog være andre gode grunde til at benytte de nye mindre møller.

Områder i forbindelse med transport blev gennemgået. Kjeld spurgte ind til vurderingen af forholdet/mængden af cyklister og bilister (inkl. pendlere) og efterlyste miljøregnskabet for 2008. Jane kunne oplyse, at dette regnskab er på vej, og understreger vurderingen af brændselseffektivisering, som et bærende punkt i vurderingen.

Trængselsafgift (bompenge) kræver politisk vilje på nationalt plan (som pt. ikke findes).

Fra januar 2011 skal alle kommunens (nye) biler køre på el / el + brint.

Elbiler anvendt under topmødet blev diskuteret.

Kjeld fortalte, at et politisk udspil i Norge foreslår, at 'fossilbiler' bandlyses efter 2015. Jane kunne fortælle, at der er igangsat et samarbejde med Movia. Responsen afhænger af de *krav*, som de enkelte kommuner stiller. København skal blive enige med nabo-kommunerne.

Trafik på cykelstierne blev diskuteret. Jane foreslår, at cykelstierne kunne udformes anderledes, således at de tilpasses cykelstiens mangeartede klientel.

Omlægninger i trafikstrukturen er bekostelig, men de afledte sundhedseffekter er betragtelige udbytterige.

Områder i forbindelse med *bygninger* blev gennemgået. Også her er der økonomiske og sundhedsmæssige gevinster at hente af de afledte effekter.

Jais spurgte til diverse krav i byggesektoren. Jane henviste til bygningsreglementet og planloven. I København er der store aktører, som bevirker, at byen i mindre udstrækning - i forhold til mange andre kommuner – udfordres. Der rådgives men der kan ikke stilles mange krav. Kommunen skal særligt kontrollere nybyggeri i bygningsklasse 1 - men der findes ikke et statsligt krav. Da byggerier er gennemreguleret, er det vanskeligt at regulere. Jens kom ind på de mange forskelligartede interesser i forbindelse med bygningsbevaring. Jane forklarede om krav om energimærkning, hvor der sikres 10 års tilbagebetaling. Planer for kommunens skoler lyder i stedet for på 20 års tilbagebetaling.

Områder i forbindelse med *københavnerne* blev gennemgået. Tiltagene kan bedst ses i en sammenhæng, hvor der skal skabes økonomisk incitament. Elsparefonden og andre blev nævnt som samarbejdspartnere. Jane nævnte eksempler på fyrtårnsprojekt for den nye klimageneration: undervisningstilbud, hvor 10.000 børn skal plante skov. Desuden skal der foregå et parallelt klimatopmøde for børn og unge.

Jane berettede om, hvordan forvaltningen har forsøgt at trænge miljø ind i de øvrige forvaltninger; og at disse nu også forøger at gøre det samme den anden vej. Altså er der grobund for et større tværfagligt samarbejde mellem forvaltningerne.

Der blev diskuteret fredning af Københavns grønne områder. I kommuneplanen er målet at etablere to lommeparker pr. år. samt etablering af flere grønne tage.

Kjeld efterlyste plan for bæredygtighed i lokalplanlægningen. Jane vil vende tilbage for at oplyse, hvor den findes.

Områder i forbindelse med *klimaændringer* blev gennemgået. Kommunen samarbejder med DMI, der er den instans, de danske myndigheder vurderer som værende den bedste.

CO<sub>2</sub>-neutralitet kontra tilpasning til klimaændringer blev diskuteret. Det er ikke optimalt udelukkende at vurdere CO<sub>2</sub>-neutralitet. Ud fra myndighedsopgaver skal både CO<sub>2</sub>-neutralitet og klimaændringer inddrages, vurderede Jane.

Jens efterspurgte biofaktor-krav, som det kendes fra Sverige og Tyskland. I Københavns Kommune arbejdes der med arealstørrelse og borgernes adgang til det grønne som beregningsfaktorer. Der er målsætning om, at et bestemt areal skal være grønt.

Jane understregede, at planen er ambitiøs men ikke umulig. Den langsigtede perspektivering er væsentlig at have med.

Jens spurgte til, hvad der skal til for at lave et effektivt høringssvar. Jane håber på forslag til *hvordan realisering af klimaplanen kan forløbe i et givent samarbejde*. Dette værende som forslag til projekter såvel som til samarbejdspartnere.

Indkomne forslag kan enten føre til justeringer af klimaplanen, udformes som projekter der skal udføres ved siden af planen eller forslag kan helt afvises. Alt efter arten og mængden af høringsvar ville det kunne komme på tale at udarbejde en hvidbog over det indkomne materiale.

Den 14. april findes det offentlige høringssvar sted. Der udsendes information via medier og invitationer til 300-400 professionelle partnere. Jane henviste til [www.kk.dk/klima](http://www.kk.dk/klima) for beskrivelse af høeringsprocessen.

Der er et stort potentiale i samarbejdet med virksomhederne.

Der blev takket til Jane for et flot oplæg og god dialog med studiegruppen!

Tak for et godt møde!