

Referat af femte møde i studiekredsen omkring Københavns Kommunes klimaplan

Tid: tirsdag den 15. april 2009 klokken 19.00 – 22.00

Sted: Miljøpunkt Indre By-Christianshavn, Rådhuspladsen 77

Emne: Indhold og strukturering af høringssvaret

Til stede:

Kjeld A. Larsen (Rådet for Bæredygtig Trafik)

Katja Lange (Miljøpunkt Vesterbro/Sydhavn)

Jens Hvass (Miljøpunkt Indre By-Christianshavn)

Gazelle Buchholtz (Miljøpunkt Indre By-Christianshavn)

E-mail input fra Ane Wraae Nielsen og Mathilde Kaalund-Jørgensen (Klimabevægelsen)

Den oprindelige arbejdsplan blev ændret, grundet det lille antal fremmødte. Så vi forblev samlet i én gruppe og indledte mødet med at inddrage Ane og Mathildes e-mail. De lægger vægt på det positive aspekt ved at Kommunen har lavet en plan. Dog er midlerne ikke tilstrækkelige for at nå målet. Det er vigtigt at kommunen ikke sænker målene. Udvidelse af trafikafsnittet fremhæves som et væsentligt emne.

Opbygning af høringssvaret

Der blev diskuteret, hvorledes høringssvaret kunne udformes på bedste vis. Vi kan med fordel benytte samme opbygning som KKs klimaplan til at strukturere vores høringssvar.

Yderligere kan svaret deles i tre kategorier:

1: Kritiske kommentarer

2: Forslag til ændringer

3: Tiltag vi ønsker at deltage i

Vi behøver dog ikke at kommentere på alting eller lige meget på hver ting.

Der blev også lagt vægt på, at der skal gives respons/evalueres på klimarapportens mål og visioner (kapitel 2). Rapporten skal være *meget* mere ambitiøs og ærlig med hensyn til neutralitetsbegrebet.

Vi gennemgik de enkelte kapitler og udskev stikord dertil. Det er så hensigten, at studiegruppens medlemmer og evt. andre interessenter senest mandag den 20. april skriver tilbage om hvilke områder, hver enkelt ønsker at være deltager/medforfatter på, samt om der er flere emner, der skal tilføjes. Det videre arbejde vil så blive tilrettelagt på baggrund af det indkomne materiale. Emner der ikke bliver bemandet, vil ikke blive behandlet og inddraget i svaret.

Forslag til næste studiemøde: at der skrives den første time i mindre grupper og dernæst et kort oplæg (hvis muligt) og igen gruppearbejde – dog ikke fastlagt program.

Katja vil lave en skitse til de generelle afsnit (kap. 1 & 2) inden mødet 28.04., så vi har det at tale ud fra.

Indholdet

Det overordnede mål med rapporten, CO₂-neutralitet, blev diskuteret – og hvordan man kunne respondere på bedste vis på dette. Ud fra en graf der indgik i klimarapportens interne udgave (borttaget i udgaven til den eksterne høring) forklarede Jens 'umuligheden' i

at opnå CO₂-neutralitet. Vigtigt at folket ikke føler sig snydt angående CO₂-neutralitet.

'Vækst' er en parameter politikerne tager for givet, men er ikke reelt muligt, hvis man skal være CO₂-neutral. Der er brug for at se længere frem i tiden end til 2025; Jens foreslår at man ser på et fossilfrit scenario for 2030 eller måske 2035.

Der er enighed om, at klimarapporten ikke er grænseoverskridende – der er brug for, at vi 'sparker' ind med mere visionære, helhedsorienterede og langsigtede forslag. Det er ligeledes vigtigt, at vi er positivt orienteret og begejstret kan fortælle om hvilke gener, der kan afhjælpes. Der nævnes et eksempel, hvor NOAH har for eksempel søgt midler hos lokaludvalgene til et projekt om hvorledes forskellige forureningsfaktorer påvirker befolkningen.

Det skal gøres relevant for den enkelte borger at gøre en indsats for klimaet.

Jens har forsøgt at rykke Jane for baggrundsrapporterne.

Afgrænsning af indholdet til høringssvaret

Der lægges vægt på at pointere fordelene ved bilfri Indre By, og at der jo allerede på politisk plan har været arbejdet for dette. Hvorfor er dette forslag taget ud af klimaplanen? Der blev diskuteret mulighederne for cykel/busgader, som der nu ses for Nørrebrogade, blandt andet for Amagerbrogade-Torvegade. Fænomenet 'trafikfordampning' blev nævnt det at trafikken ikke bare flyttes, men mindskes.

Københavns CO₂-mæssige afgrænsning/'kridtcirkel' skal tages op i svaret. Københavns Kommune (KK) kan arbejde langsigtet på at samarbejde med andre kommuner. Der er meget KK ikke har indflydelse på. Der diskuteres om der kan udformes et afsnit, der præciserer de strukturelle ændringer, som KK render på. Mål, version og strategi skal være at samarbejde og påvirke resten af landet, Europa og verden.

Hvad gør KK, hvis det under COP15 beslutes, at international skibs- og luftfart og vare import/eksport fremover skal indgå i beregninger af CO₂-udledninger og CO₂-neutralitet? Så skal man allerede forud for planen i 2012 finde en række virkemidler for at løse det. Som tidligere fremhævet i studiegruppen er flyrejser et væsentligt punkt, der skal behandles i svaret.

Flyrejser og vareforbrug ønskes inddraget. Evt. i midtvejsevalueringen i 2012. Det er vigtigt, at KKs klimaplan bliver visionært fremadrettet, hvis den skal kunne 'holde til' at være model for bysamfund i hele verden. Der er fare for, at vi ikke ser kommunens vareforbrug, og de største virkemidler, folk selv har adgang til: transport og vareforbrug.

Der blev fremlagt forslag om en fossilfri målsætning samt globale forpligtelser.

Rapporten fortjener et perspektiverende kapitel. Eller i det mindste, at rapporten opdateres løbende.

Mere fortætning er et parameter i planen. Men det er ønskværdigt, at fortætningen først og fremmest sker uden for brokvartererne, for eksempel i områder, hvor bebyggelsesprocenten er under 100%. Yderligere fortætning af allerede tæt bebyggede områder giver en masse negative følgevirkninger. I Indre By findes der kvarterer med op til 500 % tæthed.

Den virkelig visionære plan har også indregnet globalt fodaftryk; hvor meget vi forbruger pr. hektar. I Shanghai ses eksempler på beregninger er økologisk fodaftryk for nye bydannelser.

Kjeld opfordrer til at deltage i et arrangement af den Dansk-kinesiske forening: 'Dansk forbrug – kinesisk forurening', som finder sted den 21. april.

Brainstorming over emner, som kan inddrages i høringsvaret

Kapitel 3: Energiforsyning

Vigtigt at gå ind i vindmøllesituationen. Vindmøller på Prøvestenen og Refshaleøen vil skabe synlighed. Borgere og virksomheders medejerskab kan skabe motivation for at gøre en positiv indsats. Vindmølleparker viser sig yderligere, at være en fornuftig forretning (et spørgsmål om tid).

Solceller – er der evt. nogle fra Valby, der med deres viden og interesse har lyst til at bidrage med en tekst om muligheder med solceller?

Biomasse i stedet for kul. Det interessante er at se på, hvor biomassen kommer fra? Der stilles spørgsmål tegn ved, om der kan produceres nok 'overskuds' savsmuld og halm. Man skal sikre sig, at produktion af træpiller kan produceres på forsvarlig vis/er bæredygtig. Brugen af biomasse lægger op til at lave CO₂-beregninger for et større system, som indeholder både byen og dens opland. Det ville i Klaus Illumsk forstand kunne nærme sig et stabilt system, hvor den indre proces er større end udvekslingerne med omgivelserne.

Jens vil gerne skrive om kul-afhængigheden og vindpotentialet.

Kapitel 4: Transport

Der ønskes forslag om bilfri Indre By, letbanesystemer som burde findes på alle indfaldsveje. Det er det der bygges mange steder i Europa.

Opbringning af Ladegårdsåen.

I Beijing, har man efter olympiaden valgt at fortsætte arbejdet med at reducere biltrafikken. Fire dage i ugen må man køre bil, den femte dag skal man på anden vis gøre brug af offentlig transport.

Ændringer af tilladelse af parkering; evt. gratis parkering til el-biler. Ligeledes ændringer af befordringsreglerne.

Ændringer af rejseadfærd.

Forbyde personbils-pendling. Ingen kørselsfradrag for flyrejser personbilstransport.

Mange ting har Kommunen ikke direkte indflydelse på, men der kan arbejdes på det.

'Bus Rapid' = bus på motorvejen.

Partikelmålere, der styrer intervallet mellem grønt og rødt lys ved de store indfaldsveje og herved nedsætter den sundhedsskadelige partikelforurening.

Lysregulering: som for gadebelysningen, skift overalt til LED-lys.

Betalingsring skal indføres.

Man skal ikke være bange for at bede borgerne om at lægge et politisk pres.

Der kan være barrierer fra andre kommuner. Eksempelvis lægger Frederiksberg Kommune pres mod Nørrebrogade-lignende tilstande.

Genovervej cykelsystemet. Hægtes sammen som en systematisk cykelkobling.

Kjeld vil gerne skrive om transport.

Kapitel 5: Byggeri og renovering af bygninger

God ide med *hotmapping* – så hurtig som muligt.

Klimabevægelsen er ved at indsende en ansøgning til PCA, hvor der arbejdes for dannelse af netværk af miljøudvalg i andelsboligforeningerne, der laver CO₂-handlingsplaner og på sigt stiler mod CO₂-neutralitet (Jean Francois).

Kjeld nævner, at byggesektoren ikke har ændret sig siden 60'erne. Stort forbrug af cement, som udsender meget CO₂ i procesbehandlingen. Der efterspørges mere procesorienteret byggeri.

Kapitel 6: Københavnerne og klimaet

Slappe rammer. Hvis Københavns Kommune sigter mod CO₂-neutralitet, så skal man også give borgere og virksomheder værktøjer til at blive CO₂-neutrale - ikke fra dag til dag, men på sigt. De nuværende Klima+ og KlimaKBH har ikke stærke nok værktøjer. For eksempel undladelse af terrassevarmere skal med for at kvalificere sig til klimarestaurant.

Med Klima+ virksomheder kunne man forestille sig, at kriterierne skærpes løbende. For eksempel ved, at reglerne for klima+ kun gælder for ét år af gangen - løbende validering; et år af gangen.

Der skal arbejdes holdningsorienteret og helhedsorienteret.

Virksomhederne mangler personlige konsulenter.

Der henvises til Lasses og Jens Christians oplæg om interaktivitet og kontakt til folk/virksomheder.

Vareforbrug skal ind her. Det må ikke mangle i 'verdens bedste' klimaplan.

Kapitel 7: Byudvikling

Stille skarpt på klimaudviklingen det der er frem for at lave store nye projekter.

Færdiggøre igangværende projekter.

Fortætning er ikke nødvendigvis i de mest tætte byområder. Eks. under 100 % fortætninger.

Bilfri bydel: eksperimentarium: byliv uden biler (?). Tilrettelagt at man kan arbejde og leve uden at savne en bil.

Katja: i rapporten står der: lavenergiområder. Hvorfor ikke bare sige: KK er et lavenergiområde? Altså nybyggeri i hele Københavns Kommune.

Jens nævnte, at Karl Vogt-Nielsen havde foreslået en obligatorisk KVM-vurdering parallelt med de nuværende VVM-vurderinger.

Jens talte om Masdar, en ny CO₂-neutral bydannelse i Abu Dhabi til 47.000 indbyggere, hvor man forud for opførelsen opførte en solcellekraftværk til at give energi til opførelsen

Kjeld forklarede et igangværende projekt, hvor der arbejdes for en genopbringning af Ladegårdsåen, som nu ligger i rør, men som egentlig skal blive til en kanal. Der er forslag om at den går gennem Rantzausgade eller Åboulevarden. Evt. på tværs gennem indre Nørrebro, gennem Assistenskirkegården og videre ud af byen. En arkitekt er involveret i kortlægning af mulighederne. Der mødes modstand fra politikerne, da der er tale om inddragelse af en byens hovedveje (projekter som disse hører både under trafik, byudvikling, byforgroenelse - det problem vil vi møde mange gange). Projektet fremhæves som et grænseoverskridende projekt.

Kapitel 8: Tilpasning til fremtidens vejr

Kommunen burde introducere biofaktor-krav, så alle dele af byen skulle opfylde en nærmere fastsat biofaktor (vegetationstæthed pr. arealenhed). Mål om at integrere dette i kommunens fremtidige retningslinjer.

Tilsvarende skulle man indføre et asfaltindeks med den målsætning år for år at få reduceret den del af kommunens areal, som er asfalteret eller på anden måde afskåret fra det naturlige vandkredsløb. Dette ville kunne styrke byens natur.

Som del af klimatilpasningen kommer København inden for få år til at forholde sig til at skulle anlægge dæmninger ved Nordhavn og ved Sydhavn. Man skulle her anlægge letbane og cykelsti til Refshaleøen og gøre en eventuel byudvikling til bilfrit byområde.

Lommapark-konkurrence (gennem Miljøpunkt Indre By-Christianshavn) er et tiltag der arbejder med langt større forekomst af grønne anlæg og tage.

Der ønskes mere fokus på genbrug af opsamling og genbrug af regnvand.

Foreningen til Hovedstadens forskønnelse søges inddraget.

Opsummering

I nedenstående tabel er det muligt at indføje yderligere stikord og kommentarer til de relevante kapitler samt det/de afsnit du kunne tænke dig at være med til at skrive.

1: Kritiske kommentarer

2: Forslag til ændringer

3: Tiltag vi ønsker at deltage i

Send venligst dine kommentarer senest 20. april til jens.hvass@a21.dk.

Kapitel 1	Delemne	Personer som vil skrive på emnet
	1 2 3	
Kapitel 2	Delemne	Personer som vil skrive på emnet
	1 2 3	
Kapitel 3	Delemne	Personer som vil skrive på emnet
	1 2 3	
Kapitel 4	Delemne	Personer som vil skrive på emnet
	1 2 3	
Kapitel 5	Delemne	Personer som vil skrive på emnet
	1 2 3	
Kapitel 6	Delemne	Personer som vil skrive på emnet
	1 2 3	
Kapitel 7	Delemne	Personer som vil skrive på emnet
	1 2 3	
Kapitel 8	Delemne	Personer som vil skrive på emnet
	1 2 3	
Kapitel 9	Delemne	Personer som vil skrive på emnet
	1 2 3	
Kapitel 10	Delemne	Personer som vil skrive på emnet
	1 2 3	
Kapitel 11	Delemne	Personer som vil skrive på emnet
	1 2 3	

Tak for et godt møde!