



Vesterbro Lokaludvalg

Valdemarsgade 4
1665 København V

Telefon

26121318

Direkte telefon

3324 3163

E-mail

ltb@okf.kk.dk

EAN nummer

5798009800213

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljø

Hørings svar fra Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe vedr. Københavns Klimaplan

Vesterbro Lokaludvalgs Teknik- og Miljøudvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe har drøftet høringsmaterialet på sit møde den 13. maj og Vesterbro Lokaludvalg har behandlet materialet på sit møde den 20. maj 2009. Vesterbro Lokaludvalg og Vesterbro Trafik- og Byrumsgruppe vil hermed fremkomme med nogle bemærkninger i sagen.

Vi vil gerne starte med at udtrykke vores anerkendelse af klimaplanen for Københavns Kommune. Ud over at det er et stort arbejde med mange gode analyser og refleksioner, så er det også en ambitiøs plan med nogle gode visioner, målsætninger og virkemidler.

Vi har ikke desto mindre en række bemærkninger til rapporten. For det første nogle tilføjelser på det generelle plan til formuleringen af klimaplanens ambitioner. For det andet nogle bemærkninger som handler om uoverensstemmelserne mellem planens ambitioner og den politik der aktuelt føres på en række områder. Og for det tredje en række mere konkrete bud på de forskellige indsatsområder, og hvordan man eventuelt kan forstærke indsatsen på disse.

De to sidstnævnte punkter vil i nogen udstrækning blive blandet sammen i fremstillingen nedenfor.

20-05-2009

Hvad angår de overordnede målsætninger i planen vil vi bemærke følgende:

Sagsnr.
2009-50667

- For at reduktionen i udledningen af drivhusgasser fra København kan blive reel og ikke blot bliver ædt op af en tilsvarende forøgelse af udledningerne andre steder, er det nødvendigt at kommunen opkøber CO₂-kvoter svarende til reduktionerne og destruerer disse kvoter.
- Ud over målsætningerne om 20 % reduktion i CO₂-udledningen i 2015 og CO₂-neutralitet i 2025, er det – sådan som CO₂-neutralitet er defineret – nødvendigt at have et tredje

Dokumentnr.
2009-288331

mål om på længere sigt at gøre København helt fri af fossile brændsler.

- Det er en mangel i beregningen af Københavns CO₂-fodspor (og i beregningen af CO₂-fodspor generelt), at man ikke medregner vareforbruget og den udledning af drivhusgasser der udgår fra produktion og transport af disse varer. Det indgår reelt i københavnernes CO₂-aftryk, når varer produceres med en voldsom CO₂-udledning, også selv om produktionen finder sted på den anden side af kloden.

En anden generel udfordring i planen er, at mange af de midler hvorigennem man søger at realisere visionerne beror på samarbejdsvilje og initiativ fra tredjepart, dvs. staten, de store energiselskaber og hovedstadsområdet og øvrige kommuner. Hvordan den udfordring løftes har vi ikke yderligere bud på, end dem der allerede står i planen, andet end hvad der fremgår af den skærpede københavnske indsats, der ligger i vores forslag.

Som klimaplanen anfører, kommer godt halvdelen af Københavns CO₂-udledningen fra el-forbruget og yderligere en fjerdedel fra bygningsopvarmning. I lyset heraf vil vi støtte kommunens fokus på disse to områder, men samtidig påpege at det er nødvendigt at skærpe målsætningerne og virkemidlerne. Det er nødvendigt med en hurtigere og mere vidtrækkende overgang til vedvarende energikilder kombineret med yderligere energieffektiviseringer. Det skal både ske ved at satse yderligere på den centraliserede energiproduktion fra bl.a. vindmøller og ved at satse på decentral energiproduktion fra bl.a. mikrovindmøller og andre små vedvarende energianlæg kombineret med et fleksibelt elnet.

Selv om det er det stationære energiforbrug, altså el og varme, der står for den største del af CO₂-udledningen, så er det transporten der er mest ude af kontrol. Det er derfor også vigtigt med en meget ambitiøs indsats på transportområdet for at råde bod på mange års forsømmelser og for at undgå, at trafikken og CO₂-udledningen fra den løber løbsk.

Vi vil gerne understrege, at vi helt og fuldt tilslutter os kommunens ambition om, i samarbejde med omegnskommunerne, at etablere et system med kørselsafgifter i form af en betalingsring. Vi tilslutter os også, at overskuddet fra ordningen skal gå til investeringer i kollektiv transport samt forbedrede forhold for cyklister og fodgængere. Men mens vi venter på, at regeringen indser fornuften i en sådan ordning, er der grund til at skærpe den indsats kommunen selv er ansvarlig for.

Det er således afgørende at skabe kollektive transport forhold, som er konkurrencedygtige med den private transport. I samarbejde med omegnskommunerne skal der arbejdes for bedre busfremkommelighed og taksterne for den kollektive trafik skal reduceres kraftigt. Som

situationen er i dag, er der mange økonomiske, såvel som praktiske, årsager til at folk tilvælger privatbilen og fravælger bussen.

Der er også områder, hvor klimaplanens ambitioner ikke stemmer overens med kommunens aktuelle politik:

Kommunens aktuelle politik strider mod nogle af intentionerne og målene i planen:

- Der er endnu ikke kommet ordentligt igang med parkeringsstrategien og Kommunen har endnu ikke nedlagt parkeringspladser på gadeplan. Forholdet mellem antallet af nedlagte p-pladser på gadeplan og oprettede p-pladser i konstruktion bør skærpes, således at det er 1:1
- I nye store byudviklingsprojekter bør der tillades meget færre p-pladser. Det gælder ikke mindst Carlsberg.
- Fields' monopol på dagligvare- og anden handel i Ørestaden bør ophæves helt og aldeles.

Kommunen kan skærpe indsatsen på transportområdet og i planerne for byudvikling og indretning af byens rum, hvilket også har stor indflydelse på transporten:

- Der bør sættes på el-busser (altså ikke trolleybusser med ledning, men elbusser med batteri) i det kollektive transportsystem i byen. De kræver ikke dyre og energikrævende investeringer i infrastruktur, de kan halvere CO₂-udslippet i forhold til de nuværende busser, og hvis opladningen af dem kommer fra vindmøller kan CO₂-udledningen stort set elimineres.
- Vejkapaciteten må samlet set ikke udvides. Hvis man bygger nye veje med større kapacitet til flere biler ét sted, skal man nedlægge tilsvarende kapacitet et andet sted.
- Kommunen skal samarbejde med resten af hovedstadsområdet kommuner (og gerne også Sjællandsregionen, Green City/dogme-byerne og Skåne) om et moratorium på nye indkøbscentre der ikke er stationsnære. Desuden skal antallet af parkeringspladser begrænses ved alle indkøbscentre.
- I erkendelse af at et rigt forretningsliv er en vigtig del af en levende by, men at forretningslivet nemt kan generere mere biltrafik og mere CO₂-udledning, hvis man ikke passer på, bør Københavns Kommune indlede et samarbejde med de næringsdrivende i København om at udvikle visioner for et blomstrende men miljømæssigt bæredygtigt forretningsliv. Dette er så meget desto mere interessant, i en situation hvor e-handelen vinder frem. En af pointerne med visionsarbejdet skal være at udvikle forretningskoncepter, hvor kunderne ikke kan forvente at køre til butikkerne og fragte varer væk i egne køretøjer. I stedet skal kunderne på forskellige måder hjælpes med fragten af indkøb. Man kan f.eks. forestille sig

kombinationer af fysiske butikker, der samtidig tjener som stationer for e-handel.

- Københavns Kommune skal gribe massivt ind overfor transport af skolebørn i bil til og fra skolen. Det er en praksis der ikke bare er skadelig for miljøet, men også for børns helbred og deres frihedsfølelse. Det er helt nødvendigt med en kombination af gulerod og pisk, gulerod er aldrig tilstrækkeligt på transportområdet. Veje omkring skoler skal lukkes for biltrafik, skoleveje skal gøres sikre og let tilgængelige, mens bilveje skal gøres besværlige og tidsrøvende.

Vi anerkender, at byfortætning kan være et vigtigt element i en bæredygtig byudvikling, men vi mener, at man skal være opmærksom på at det ikke sker på bekostning af det grønne element i byen. Dels bør man ikke bygge i værdifulde grønne områder (som fx Amager Fælled Bykvarter), dels skal man – af hensyn til såvel klimatilpasning som livskvaliteten – sikre små og store grønne områder i hele byen, både af hensyn til byrums- og livskvaliteten i den tætte by og fordi det er et vigtigt element i tilpasningen til klimaforandringer. Der skal ikke bygges i grønne områder, og der skal være et markant og robust grønt element i gårde, langs veje og baner, på små og store pladser og i form af grønne tage og vertikale haver. Desuden mener vi, at byfortætning især er relevant i de lave og byrumsmæssigt ørkesløse forstæder samt i tidligere brownfields.

Derudover har vi en række mere detaljerede forslag til forskellige af planens indsatsområder.

- Vedvarende energi: Man bør allerede nu etablere udviklings- og forsøgsprojekter med mikro vindmøller og andre former for decentral energiproduktion, der i øvrigt også kan bruges til at levere el til opladning af bilbatterier.
- Boligbebyggelse. Man bør stille mod at skærpe virkemidlerne. Der skal ikke blot ”tilskyndes” til at indarbejde energirigtige løsninger og skabes ”dialog og oplysning” om energibesparelser, men fx stilles krav i forbindelse med kommunal støtte til renovering og byggeri (og fx gådrenoveringer) og i forbindelse med lokalplanarbejdet.
- Boligbebyggelse: Frem for alene at tænke i energiklasse 1 bør man begynde at inkorporere vugge til vugge-tankegangen. Her gælder det selvfølgelig om at kigge på energiforbruget i den færdige bygning og på mulighederne for energiproduktion i bygningen, men det gælder også om at kigge på materialerne i bygningen og på byggeprocessen. Det er vigtigt at sikre sig, at materialerne kan indgå i et bæredygtigt kredsløb på en tilfredsstillende måde, og at byggeprocessen, herunder tilvirkningen og transporten af byggematerialer, er bæredygtig.
- Københavns Kommune bør gå foran og satse kraftigt på energirigtig renovering af egne bygninger. Kommunen er

storejer af bygninger i Københavns Kommune og mange af disse er i elendig forfatning – også energimæssigt set. Planens indsats om renoveringer ift. afskrivningsperioder er ikke ambitiøs nok. Københavns Kommune bør være rollemodel i dette forhold og prioritere området kraftigt – uagtet kort- eller langsigtede økonomiske hensyn.

- Kommunen som virksomhed: Når kommunens/forvaltningens medarbejdere skal til møde udenbys, skal de vælge tog frem for fly, så længe de ikke skal længere væk end Berlin og Stockholm.
- Kommunen som virksomhed: Det er et problem at offentlige indkøbsordninger lægger kraftige restriktioner på mulighederne for miljø- og klimavenlige indkøb i offentlige institutioner.
- Stil krav til de krydstogtskibe der anløber København. Ligesom en række tyske byer stiller krav til de biler der kører ind i byerne, bør København stille krav til krydstogtskibene, som både udgør et lokalt forureningsproblem og har et massivt CO₂-udslip. Søg eventuelt internationalt samarbejde med andre byer om et sådant krav.
- Man kan i dialogen med byens virksomheder anspore til at de bruger cyklen i den daglige erhvervsrelaterede persontransport.

Med venlig hilsen

Formand Niels Vestergaard
Pva. Vesterbro Lokaludvalg