



Bilag 3

Følgegruppens bemærkninger til Klimaborgertingets anbefalinger

Klimaborgertingets anbefalinger blev offentliggjort den 20. marts 2024, og anbefalingerne har været til kommentering hos følgegruppens medlemmer fra den 22. april til den 13. maj 2024. Der er indkommet skriftlige kommentarer fra to medlemmer af følgegruppen, Klimabevægelsen og FDM (se nedenfor).

Kommentarerne fra Klimabevægelsen angiver, at nogle af Klimaborgertingets anbefalinger er særligt vigtige, og peger på to delanbefalinger om "Byggeri" (5.1 om byggematerialer og 5.2 om brug af eksisterende boligmasse), to delanbefalinger om "Transport" (6.2 om lokaludvalgs involvering i bilfri områder og 6.3 om *roadpricing*) og to delanbefalinger om "Fødevarer" (10.4 om plantebaserede, kommunale måltider og 10.8 om at undgå reklamer for animalske fødevarer). Klimabevægelsen mener, at de ovenfor nævnte anbefalinger er særligt vigtige, fordi de vil medføre de største klimagevinster, skabe bedre overensstemmelse med Parisaftalen og have en gavnlig effekt på københavnernes trivsel og sundhed.

Kommentarerne fra FDM handler om temaet "Transport" og anbefalingerne #6 Bilfri bydele, #7 Flere cyklister og mindre trængsel samt #8 Billigere og bedre offentlig transport. FDM peger på, at der - både når det gælder bilfri områder og *roadpricing* - er behov for en overordnet planlægning for at sikre mobiliteten, ikke en lokal indsats med fokus på bydele eller bare i København. FDM forholder sig kritisk over for selvkørende biler og over for gratis kollektiv trafik som virkemiddel.

Forvaltningens bemærkninger

I forhold til bekymringen for at holde fokus på de anbefalinger, der medfører de største klimagevinster, bemærkes det, at forvaltningen har stærkt fokus på at opnå de største klimagevinster og samtidig andre gavnlige effekter i arbejdet med indsatser til den kommende Klimaplan 2035.

I forhold til de kritiske tilkendegivelser og bekymringer om overordnet mobilitetsplanlægning, selvkørende biler og gratis kollektiv trafik bemærkes det, at forvaltningen har lignende overvejelser (se også bilag 5).

15-05-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 8457

Dokumentnummer i F2
136584

Sagsnummer i eDoc
2024-0148245

Klima og Byudvikling
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Forvaltningen tager følgegruppens bemærkninger med i det videre arbejde med klimaborgertingets anbefalinger.

Se de skriftlige kommentarer fra Klimabevægelsen og FDM nedenfor.

Klimabevægelsens kommentarer til klimaborgertingets anbefalinger

I Klimabevægelsen i Danmark mener vi, at følgende anbefalinger er særligt vigtige, da det er her man kan hente de største reduktioner. Det er anbefalinger, som kommunen står med mandatet til at vedtage, og ligeledes nogle anbefalinger, der kan ændre folks adfærd og holdning mere generelt og gøre byen til et bedre sted at bo og være i:

Byggeri:

Som ansvarlig for omkring 30% af al CO₂-udledning udgør byggebranchen en af de helt store klimasyndere. Samtidig er normen for antal af m² i boliger, ledsaget af øget energi- og ressourceforbrug, steget støt i såvel nybyggeri som lejlighedssammenlægninger i årtierne efter byfornyelsen og byens byggeboom siden 1990'erne. Endvidere kan lovgivning, herunder Byggereglementet, spærre for mere eksperimenterende byggemetoder med brug af genbrugsmaterialer og nye byggematerialer. Derfor er tiltag ift. de måder, hvorpå vi bor, bygger og vedligeholder boligmassen utrolig vigtige for, at København kan komme i mål med ambitionen om at blive en klimapositiv kommune i 2035.

5.1: Gennemfør tiltag for mere bæredygtige byggematerialer: Genbrug af materialer, muligheder i ny udvikling af byggematerialer, herunder mere byggeri i træ. Stil krav om minimum andel af nybyggeri som skal være genbrug af byggematerialer. Ved nybyggeri skal der være størst mulig mængde (andel) af byggematerialet, der skal være genbrugt fra tidligere projekter (under hensyn til sikkerhedskrav og kvalitet).

Det vil være yderst relevant at gøre det lettere at genanvende byggematerialer, såfremt det ikke er nok at renovere eller transformere de eksisterende boliger uden at tilføje nye materialer, i stedet for at rive ned og bygge nyt. I Schweiz og Belgien har man etableret materialebanker i større skala, hvor borgere og bygherrer let kan orientere sig om udvalget af nedrivningsmaterialer, købe dem og bygge med dem.

I forhold til udvikling af nye byggematerialer og byggeri i træ kunne byggereglementet og de standarder, det sætter, med fordel ændres, så det blev lettere for bygherrer at tage risikoen med at anvende nye biobaserede materialer eller fx kalksten som fundament i stedet for beton.

5.2: Brug vores eksisterende boligmasse klogere: Anvend den boligmasse, som allerede er der, fx ved ikke at sammenlægge boliger, have bopælspligt, samt ikke bygge så dyrt, at der ikke er råd til at bo i de nybyggede boliger. Undersøg mulighederne for at fjerne barrierer eller tilføje reguleringer, der øger genanvendelse af den nuværende boligmasse.

Med tanke på de enorme ressourcer, som nybyg kræver, og det areal, det beslaglægger på bekostning af mødesteder og biodiversitet, er det fornuftigt at fjerne alle barrierer for at kunne genanvende den nuværende boligmasse. Vi mener, at det er oplagt at starte med at konvertere tomme kontorbygninger til boliger, indføre bopælspligt, indskrænke mulighederne for lejlighedssammenlægning og nedskalere antallet af m² i nybyggeri - både pga. de ekstra ressourcer/byggematerialer og energiforbrug, det kræver, og pga. 'affordability' og diversiteten af beboere i byen med forskellige behov og økonomisk råderum. Tomme boliger, der står og bruger varme, energi og plads, er hverken socialt, økonomisk eller miljømæssigt bæredygtigt.

Transport:

6.2: *Lægge det ud til lokaludvalget, hvilke områder i hver bydel der kan være helt eller delvist bilfri, eventuelt ved brug af tidsbegrænsning.*

I Klimabevægelsen går vi ind for en konkret kortlægning og implementering af bilfri zoner i de forskellige bydele med mandat fra lokaludvalgene. Personbilerne står for over en tredjedel af kommunens samlede CO₂-udledninger, og forskning viser, at hvis man gør det sværere at komme omkring i bil, vil det reducere antallet af biler. Vi ser derfor, at man hurtigt får gjort langt flere områder i København helt eller delvist bilfri. Ved at lave bilfri zoner kan man samtidig bane vej for grønne områder og give plads til leg og fællesskab, der kan fremme livskvaliteten for københavnernes, og skabe muligheder for fossilfri transport. Færre biler vil betyde færre udledninger af drivhusgasser, mindre trængsel, mere sikkerhed, bedre luftkvalitet og mere plads.

6.3: *Roadpricing i bestemte zoner og i bestemte retninger. Lokale erhvervsdrivende og håndværkere og serviceerhverv kan få tilskud eller geografiske tilladelser, så de kan køre og komme frem i erhvervskøretøjer i bestemte tidsrum.*

Roadpricing understøtter Klimabevægelsens kerneprincip om, at forureneren skal betale for den påførte klimabelastning. Roadpricing ville være et effektivt middel til at differentiere afgifter baseret på køretøjets størrelse, emissioner eller tidspunkt og sted for kørsel, hvilket kan afspejle de faktiske omkostninger ved at bruge vejnettet. Vi mener, at københavnernes godt kan klare sig uden en fossil bil, da afstandene i byen er korte, og den offentlige transport er god, omend den kan blive bedre. Derfor synes vi også, at indtægterne fra roadpricing skal bruges til at forbedre den offentlige transport og gøre den billigere, så det bliver nemt at skifte fra bil til offentlig transport og udligne den sociale skævhed.

Vi ser gerne, at roadpricing og bilfri zoner går hånd i hånd og fører København i retning af at blive fri for fossile biler.

Fødevarer:

10.4: *Servér plantebaserede måltider i Københavns Kommunes egne organisationer, arbejdspladser, institutioner mm. Undgå at italesætte at maden er vegetarisk (kald det ikke vegetarlasagne, men bare lasagne). Fokuser på at servere lækre måltider med opskrifter og næringsindhold frit tilgængeligt.*

Kødprodukter ligger i toppen af listen over fødevarer med det højeste klimaaftryk ifølge CONCITO's klimadatabase. Et helt skifte til plantebaserede madtilbud i institutioner under Københavns Kommune vil derfor bidrage til en stor reduktion i udledningen af drivhusgasser, hvilket vi i bevægelsen bakker op om. Vi støtter anbefalingen om at servere plantebaserede måltider i kommunens kantiner og kreative måder at kommunikere menuen og fremhæve kvaliteten og næringsindholdet af maden. Desuden vil Københavns Kommune med en sådan indsats sætte et eksempel for andre kommuner at følge.

10.8: *Undgå at der i København er reklamer for animalske fødevarer. Vi opfordrer til, at Københavns Kommune bidrager til at sikre, at der ikke greenwashes, og at annoncører følger markedsføringsetik og lovgivning.*

Klimabevægelsen støtter op om at indføre et stop for reklamering af animalske fødevarer i alle dele af Københavns Kommune, da det vil være med til at mindske opmærksomheden omkring kødbaserede fødevarer. Det vil desuden styrke mulighederne for reklamer for fødevarer med mindre klimaaftryk såsom plantebaserede fødevarer. Kommunen kan med fordel lade sig inspirere af det landsdækkende forbud mod tobak, der blev indført som følge af produkternes skadelige effekter. Kommunen har således en unik mulighed for at forhindre reklamer i bybilledet for denne fødevareregruppe, hvor klimaaftrykket er blandt de største, og derved mindske forbruget af kød. En sådan indsats kan samtidig fungere som inspiration for national lovgivning.

Generelt til anbefalingerne:

Vi mener, at de ovenfor nævnte anbefalinger er særligt vigtige, fordi de vil medføre de største klimagevinster, skabe bedre overensstemmelse med Parisaftalen og have en gavnlig effekt på københavnernes trivsel og sundhed.

Grønne hilsner

Klimaborgertingsgruppen

på vegne af

Klimabevægelsen i Danmark

Fra: [Ilyas Dogru](#)
Til: [Lene Bjerg Kristensen](#)
Emne: [EKSTERN] SV: Dagsorden 30. april kl. 16 i følgegruppen for Klimaborgertinget
Dato: 30. april 2024 15:35:22
Vedhæftede filer: [image001.png](#)

Kære Lene

Jeg har desværre alligevel ikke mulighed for at deltage til det spændende møde i eftermiddag, men vi har noget konkret input som du kan få på mail.

Ellers meget spændende anbefalinger.

Ser frem til at læse referatet fra mødet.

Ad. 6.1. Park-and-ride man kunne jo begynde på Amager tæt på metrostationer.

Ad 6.2. Der er behov for en overordnet planlægning for at sikre mobiliteten – ikke en lokal med isoleret fokus på egen "baghave"

Ad. 6.3. Road pricing er ikke eget som et lokalt instrument (uhensigtsmæssig omvejskørsel) med skal i givet fald laves via et koordineret overblik for trafik flow ikke bare i KBH. men i minimum hele StorKBH. Skal også kobles med alternativer så trafikanterne har et reelt alternativ til bilen

Ad. 7.1. Omvendt vigepligt ved supercykelstier. Det lyder ikke optimalt for den samlede mobilitet. Bedre at lave niveaufri krydsninger for cykelstien.

Ad. 7.2. Det er problematisk at man nævner én kommerciel samkørsels aktør og ikke andre (nabogo og ikke Ta'Med, GoMore m.fl.

Ad. 7.4. Selvkørende biler her mееееет lange udsigt – især i tætte byområder med mange bløde og "autonome" trafikanter (der ikke altid overholder reglerne)

Ad. 8.1 og 8.3. Der er ingen evidens for at gratis kollektiv trafik er et godt virkemiddel. Det er ikke prisen der begrænser publikum – der er funktionen.

Under kollektiv burde der stå at samkørsel burde integreres som first/last mile trafik

Vi tales ved

Venlig hilsen

Ilyas Dogru

Chefkonsulent



T: +45 45 27 07 12
M: +45 51154944
IDO@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby