



Bilag 3

Indsatsområder og delmål for københavnernes forbrugsbaserede udledninger

Dette bilag indeholder en beskrivelse af den metodiske tilgang for udvælgelse af indsatsområder og udarbejdelse af delmål inden for de forbrugsbaserede indsatsområder. Derefter beskrives hvert indsatsområde i forhold til igangværende udviklinger, der medfører et reduceret klimaaftryk, og hvordan kommunen aktivt kan accelerere og skubbe på disse udviklinger. Der angives, hvilke initiativer der kan forventes at indgå under de forskellige indsatsområder i den første handleplan.

Metodisk tilgang

Indsatsområder for de forbrugsbaserede udledninger i Klimastrategi 2035
De forbrugsbaserede udledninger opgøres efter nationalregnskabspraksis, hvorfor de opdeles i tre overordnede forbrugskategorier, som angivet i tabel 1:

Tabel 1: Københavnerens forbrugsbaserede udledninger fordelt på overordnede forbrugskategorier

Forbrugskategorier	Andel af de samlede udledninger i 2019
Privat forbrug i de københavnske husholdninger	60%
Offentligt forbrug (statslig, regionalt, kommunalt)	14%
Københavnerens andel af de samlede danske kapitale investeringer	26%

Privat forbrug

Områderne "Energiforbrug" (9%), "Mobilitet" (12%), "Fødevarer" (19%), "Rejser og oplevelser" (8%) og "Forbrugsprodukter" (8%) dækker stort set alle udledninger forbundet med det private forbrug, hvorfor de alle indgår som indsatsområder i Klimastrategi 2035. Der er en lille andel svarende til ca. 3 %, som dækker andet forbrug, og som ikke vurderes at være tilstrækkelig stor til at nødvendiggøre en selvstændig indsats, når det samtidig dækker over mange forskellige typer af forbrug.

Indsatsområdet "Mobilitet", der både målretter sig de geografiske såvel som de forbrugsbaserede udledninger, er beskrevet i nærværende bilag 3 for de forbrugsbaserede udledninger, selvom området også er afgørende for at realisere de geografiske klimamål om klimapositivitet i 2035.

Indsatsområdet: "Bygninger og Energiforbrug" svarer til 9% af københavnernes forbrugsbaserede udledninger inden for det private forbrug. Reduktion i udledningerne fra energiforbruget i bygninger er afgørende for omstillingen af energisystemet og muligheden for at realisere klimamålet om klimapositivitet i 2035. Indsatsområdet er derfor behandlet i bilag 2 om de geografiske udledninger.

25-10-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 16749

Dokumentnummer i F2
154503

Sagsnummer i eDoc
2024-0300407

Klima og Byudvikling
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Offentligt forbrug

Københavns Kommune sætter en ambitiøs delmålsætning på det offentlige forbrug relateret til de udledninger, der kommer fra kommunens eget indkøb, jf. bilag 4. Klimastrategien vil kun i begrænset omfang arbejde med de forbrugsbaserede udledninger fra aktiviteter, der stammer fra stat og regioner, da kommunens handlerum er relativt begrænset ift. at reducere udledninger herfra. Udledningerne, der relaterer sig hertil, gavner dog fortsat københavnere og indregnes fortsat i københavnernes forbrugsbaserede udledninger.

Kapitale investeringer

I forhold til de kapitale investeringer vil Klimastrategi 2035 forholde sig til udledningerne fra indsatsområdet 'Byggeri og anlæg', hvor kommunens handlerum er relativt stort (se afsnit nedenfor om byggeri og anlæg s. 5). Andre kapitale investeringer som primært udgøres af investeringer i maskiner og transportmidler samt forskning og computersoftware, indgår ikke som direkte indsatsområder, da kommunen her har et begrænset handlerum ift. at reducere udledninger herfra. Eftersom kapitale investeringer påvirkes indirekte af det private og offentlige forbrug, kan det dog forventes at klimastrategiens samlede indsats vil have en indflydelse på for eksempel investeringer i maskiner.

Indsatsområderne i Klimastrategi 2035 er prioriteret ud fra, hvor der er de største potentialer for reduktioner vurderet både ud fra den potentielle klimaeffekt og de kommunale handlemuligheder. Det er fra disse indsatsområder, at mange af CO₂-udledninger fra københavnernes forbrug stammer, og det er samtidig her kommunen kan spille en rolle i at realisere reduktionerne. Indsatsområderne og andelen af de forbrugsbaserede udledninger i referenceåret 2019 er angivet i tabel 2.

Tabel 2: Indsatsområder for de forbrugsbaserede udledninger i Klimastrategi 2035

Indsatsområde	Forbrugskategori	Andel (%) af i københavnernes forbrugsbaserede udledninger i 2019
Energiforbrug (se bilag 2)	Privat forbrug	9 %
Mobilitet	Privat forbrug*	12 %
Byggeri og anlæg	Kapitale investeringer**	12 %
Fødevarer	Privat forbrug	19 %
Rejser og oplevelser	Privat forbrug	8 %
Forbrugsprodukter	Privat forbrug	8 %

* Udledninger fra det private forbrug udgør 60 % af københavnernes samlede forbrugsbaserede udledninger i 2019. Foruden dem der fremgår af tabellen, er der også udledninger fra det resterende forbrug på ca. 3%.

**Udledninger fra kapitale investeringer udgør 26% i 2019 af de samlede forbrugsbaserede udledninger. De resterende udledninger fra kapitale investeringer udgør 14%, hvilket primært er investeringer i maskiner og transportmidler, forskning og udvikling samt computer software.

Delmål

Under hvert indsatsområde er der formuleret delmål, der skal skabe sammenhæng mellem den overordnede målsætning for Klimastrategi 2035 om at halvere de forbrugsbaserede udledninger i 2035 og de konkrete initiativer, der skal reducere de forbrugsbaserede udledninger.

Hvert delmål er målrettet et nøgleparameter (en væsentlig kilde til udledninger), der er nødvendig at adressere for at kunne indfri den overordnede målsætning. Delmålene angiver hvilke ændringer af nøgleparameteret, der kan bidrage til at reducere udledninger indenfor hvert indsatsområde. Dermed bliver delmålene handlingsorienterede og retningsgivende i forhold til, hvordan kommunen på tværs af alle syv forvaltninger og i fællesskab med relevante samarbejdspartnere og lokale aktører kan skubbe på og accelerere allerede igangværende udviklinger, der skal bidrage til realiseringen af klimastrategiens overordnede målsætninger.

Delmålene er også udarbejdet med fokus på, at de også kan bidrage til andre positive sideeffekter, som kan være til yderligere fordel for københavnere. De positive sideeffekter eller andre effekter, der kan være nødvendige at være opmærksom på ved realiseringen af delmålene, er angivet under hvert indsatsområde.

CO₂-potentiale

For hvert indsatsområde er der udarbejdet et fagligt skøn for CO₂-reduktionspotentialiet ved indfrielse af delmålene. Det skønnede omfang af reduktionspotentialerne og dermed også potentialet for at indfri den overordnede målsætning er behæftet med usikkerhed, da datagrundlaget ikke tillader faktiske beregninger af, hvor store reduktioner der kan indfries på de enkelte indsatsområder. Dog er realiseringen af indsatsområdernes reduktionspotentiale med til at sandsynliggøre, at det overordnede ambitionsniveau kan indfries, så de samlede forbrugsbaserede udledninger per københavn halveres.

Det skønnede CO₂-potentiale for hvert indsatsområde er et udtryk for, hvor stor en reduktion der forventes, hvis hver af de bagvedliggende forudsætninger indfries. Disse forudsætninger angiver en kvantificerbar ændring i nøgleparametrene, det vil sige angiver et niveau for, hvad der på nuværende tidspunkt vurderes at skulle til for at reducere udledningerne tilstrækkeligt indenfor hvert indsatsområde. Forudsætningerne er valgt ud fra hensynet om dels at ramme et ambitiøst, men også fagligt realistisk niveau, og dels at sandsynliggøre at den overordnede målsætning indfries. I CO₂-potentialiet er medregnet både den forventelige udvikling på området uden Klimastrategien samt reduktionerne, der opnås ved opfyldelsen af delmålene.

På den baggrund kan delmålene udgøre et styringsredskab, der danner rammen for den løbende monitorering og effektvurdering af, hvorvidt udviklingen går i retningen af at indfri de overordnede målsætninger i Klimastrategi 2035.

Forudsætningerne for CO₂-potentialiet vil kunne ændres i løbet af strategiperioden, såfremt bedre datakilder bliver tilgængelige, hvis der sker store teknologi- eller adfærdsspring eller udviklingen i den grønne omstilling ikke realiseres som forventet. Den overordnede fremdrift i forhold til at realisere indsatsområdets CO₂-potentiale bliver evalueret ved hver ny handleplan. I forlængelse heraf kan det politisk besluttes at justere delmålene.

Indikatorer

Til hvert delmål vil der være en eller flere indikatorer, der skal muliggøre løbende monitorering af udviklingen på området og vurdering af, om der sker tilstrækkelige fremskridt. Indikatorerne vil fremgå af den endelige Klimastrategi 2035.

Usikkerheder og rebound

Indsatsområdernes CO₂-potentiale er formuleret som et spænd, der baserer sig på kommunens nuværende viden og det tilgængelige mest opdaterede datagrundlag. Potentialiet er behæftet med betydelige usikkerheder, der blandt andet dækker over usikkerhed i datagrundlag, herunder datakvalitet, usikkerheder i forhold til udviklingen i resten af verden. Derudover tages der hensyn til utilsigtede konsekvenser af det ændrede forbrug, der betyder at klimaeffekten af et initiativ er større eller mindre end forventet (også kaldet rebound-effekter).

Rebound-effekter kan for eksempel være, når en klimavenlig adfærd ændring på ét område motiverer til en mere klimavenlig adfærd på et andet område. Omvendt kan den samme adfærd ændring også føre til et øget forbrug et andet sted, der også har et klimaaftryk. Et eksempel er at spare på strømmen, skrue ned for varmen, tage cyklen frem for bilen eller undgå madspild. Handlingerne giver en mindre klimabelastning, men giver også en økonomisk besparelse, som så kan bruges på andre – og måske mere klimabelastende – handlinger.

Der bliver ikke lavet faktiske beregninger af afledte effekter som følge af ændrede forbrug eller adfærd. Der er dog i udarbejdelsen af delmål i nogen grad taget højde for

de økonomiske rebound-effekter, hvor besparelser ved ændret adfærd på ét område flyttes til forbrug af andre og potentielt mere klimabelastende varer eller tjenester. Der er blandt andet indarbejdet en buffer i den samlede opgørelse til at kompensere disse effekter.

Rebound-effekten vil blive behandlet som en overordnet tilgang i klimastrategien, hvorfor initiativerne ikke kun vil omhandle reduktion i forbruget, men også vil anviser forbrugsområder med lavt klimaftryk. Det kan fx være brug af serviceydelser. Fx er lokale kultur- og fritidsoplevelser primært udgifter til services og ydelser med et lavere klimaftryk. I nogle delmål kan der også være typer af forbrug, som indeholder elementer af services og ydelser. Det er for eksempel delmål 17, hvor reparation af forbrugsprodukter eller køb af design- og håndværksprodukter, hvor disse services er karakteriseret ved at være arbejdstimer, der bidrager til at forbedre eller forlænge et produkts levetid.

Indsatsområde: Mobilitet (forbrugsbaseret og geografisk)



Initiativerne på indsatsområdet mobilitet vil både påvirke de geografiske udledninger såvel som de forbrugsbaserede udledninger. De geografiske udledninger fra mobilitet er de udledninger, som stammer fra trafikken inden for kommunegrænsen uanset hvem det er, som bevæger sig i byen. De forbrugsbaserede udledninger udgøres af, hvordan københavnere bevæger sig, uanset hvor de er henne.

Indenrigs- og udenrigsflyvninger samt transport i udlandet er afgrænset fra dette indsatsområde, da det behandles under 'Rejser og Oplevelser'.

Geografiske reduktioner

Hvis delmål om fossilfri vejtrafik opnås jf. tabel 3, vurderes udledningerne fra mobiliteten inden for kommunegrænsen at kunne reduceres med 100%. Udledningerne forventes at blive reduceret med 55% i 2035 som følge af den løbende omstilling til elbiler i Danmark uden yderligere tiltag.

Forbrugsbaserede reduktioner

Hvis nedenstående delmål (jf. tabel 3) opnås, og ændringerne i transportvanerne realiseres, vurderes de forbrugsbaserede udledninger fra mobilitet at kunne reduceres med 75-85% pr. københavnere i 2035. Dette udgør indsatsområdets CO₂-potentiale, hvor en del svarende til ca. 40%-point i 2035 vil komme fra den generelle udvikling uden yderligere tiltag. Dette skyldes primært en øget andel af elbiler blandt københavnere samt omstilling til vedvarende energi i Danmark og resten af verden.

De resterende 45% af udledningerne (geografisk) og 35-45%-point af udledningerne (forbrugsbaseret) skal opnås ved en accelereret omstilling til nulemissionskøretøjer samt færre kørte kilometer i bil. Dette vil kræve statslig regulering og en række kommunale initiativer. Den statslige regulering kan indebære roadpricing, forbud mod fossilbiler i København og mulighed for flere nulemissionszoner. En omstilling til 100% nulemissionskøretøjer indenfor kommunegrænsen forudsætter ændret lovgivning, der udvider kommunens beføjelser til enten at kunne indføre forbud eller bydækkende nulemissionszone. Kun forbud vurderes at kunne realisere fuld udfasning af fossilfri vejtrafik på kortere sigt, men forbud vil formentlig indebære ekspropriation, jf. analyse af fossilfri vejtrafik i 2030.

Kommunens handlerum

Kommunen har indenfor gældende lovgivning en række handlemuligheder, som kan opdeles i to kategorier. Den første kategori indeholder initiativer, der understøtter klimastrategiens delmål ved at gøre det mere attraktivt at benytte cykel, gang, kollektiv transport og delebiler. Dette kan blandt andet opnås gennem udbygning/forbedring af cykel- og ganginfrastrukturen, flere delebilspladser og bedre sammenhæng mellem kollektiv og aktiv transport. Den anden kategori indeholder initiativer med en højere grad af direkte CO₂-reduktioner, som primært handler om regulering af bilejerskab og bilbrug for både københavnere og besøgende. Dette kan ske gennem forhøjelse af p-takster og beboerlicenser og omdannelse af parkeringspladser.

Boks A: Eksempler på initiativer i den første handleplan

Den første handleplan kan indeholde initiativer som regulering af p-takster og beboerlicenser, initiativer hvor kommunen arbejder for implementering af roadpricing, omdannelse af gadeparkering, attraktiv infrastruktur for cyklende og gående, velfungerende kollektive knudepunkter samt optimering af tung transport. Det kunne også være initiativer, der fremmer brugen af delebiler.

Positive sideeffekter og andre effekter

Initiativerne og realiseringen af delmålene på dette indsatsområde vil udover klimaeffekten øge trafiksikkerheden og trygheden, reducere støj, samt medføre mindre luftforurening til fordel for københavnernes sundhed. Initiativerne kan også frigive mere

plads i byen, som kan anvendes til andre formål, som fx flere grønne områder i gaderne, bedre opholdsmuligheder eller bedre cykelparkeringsforhold. Der vil komme flere cyklende og gående i byen, som vil fremme bylivet og forbedre folkesundheden markant.

Der vil forventeligt være kommunale udgifter i forbindelse med de initiativer, der indebærer anlægsprojekter, mens borgernes økonomi vurderes at blive påvirket i et begrænset omfang, primært kan det blive påvirket af øgede p-takster og beboerlicenser.

Der forventes også at være private omkostninger ved omstilling til fossilfri vejtrafik. Størrelsen af omkostningerne afhænger af, hvornår forbuddet mod fossil vejtrafik indføres.

Tabel 3: Delmål for indsatsområdet mobilitet

Indsatsområdets CO₂-potentiale ved realisering af delmål: 75-85 %		
Delmål 8: Andelen af københavnernes ture på cykel, til fods og med kollektiv transport stiger		
<u>Nøgleparameter:</u> Andelen af københavnernes ture, der foregår på cykel, gang og kollektiv transport	<u>Baseline:</u> Fra 2019-2023 er andelen af disse ture steget fra 75 til 77%	<u>Forudsætninger CO₂-potentiale:</u> I 2035 er andelen af disse ture 85%. Det vil medføre 50-60% reduktion i udledningerne fra trafikken (forbrugsbaseret).
Delmål 9. Københavnerne benytter i stigende grad delebiler frem for at eje biler		
<u>Nøgleparameter:</u> Københavnernes bilejerskab	<u>Baseline:</u> Fra 2019-2023 er andelen af københavnere der ejer en privat bil steget fra 25 til 26%	<u>Forudsætninger CO₂-potentiale:</u> I 2035 er andelen af københavnere der ejer en personbil på 20%. Det kan medføre 40-50% reduktion i udledningerne (forbrugsbaseret)
Delmål 10. Vejtrafikken i København er fossilfri		
<u>Nøgleparameter:</u> Andelen af nulemissionskøretøjer	<u>Baseline:</u> Fra 2019-2023 er andelen af københavnernes nulemissionskøretøjer (privatbiler) steget fra 0,4 til 7,7% (KK) / 0,5 til 8,2% (DST) (forbrugsbaseret) For 2019-2023 er andelen af nulemissionskøretøjer (inkl. erhverv), der kører i KK, steget fra 0,7-8,6% (geografisk)	<u>Forudsætninger CO₂-potentiale:</u> I 2035 er: - alle københavnernes biler nulemissionskøretøjer - al vejtrafik i København foretaget med nulemissionskøretøjer Det vil medføre 70-80% reduktion i de forbrugsbaserede udledninger og 100% i de geografiske udledninger.

CO₂-potentiale vurdering

Reduktionen på de 100% (geografisk) og 75-85% (forbrugsbaseret) skønnes at kunne opnås, hvis ændringer i nøgleparametrene realiseres som angivet under "Forudsætninger for CO₂-potentiale" i tabel 3. Delmålene er afhængige af statslig regulering, da delmålene ikke kan opnås alene ved kommunale tiltag.

Det samlede CO₂-potentiale indebærer opfyldelse af første og sidste delmål i tabel 3. CO₂-reduktionen fra delmål 9 stammer ikke fra at københavnerne i stigende grad benytter sig af delebiler, men skyldes forudsætningen om, at bilejerskabet i 2035 er på 20%. Dog regnes delmålet om bilejerskab regnes ikke med i det samlede CO₂-potentiale, da CO₂-reduktionen opnås med den samme effekt som ved delmålet om turandel – færre kørte kilometer i bil. Hvis CO₂-reduktioner fra begge delmål blev regnet med, ville det samlede CO₂-potentiale være overestimeret.

Beregningerne bygger på at trafikarbejde er fremskrevet på baggrund af TU data og COMPASS (kommunens trafikmodel). Dertil er beregningerne baseret på fremskrivninger for udviklingen af nulemissionskøretøjer fra Klimaministeriet.

Indikatorer og opfølgning

De ovenstående nøgleparametre for delmålene er baseret på data fra Danmarks Statistik og Københavns Kommunes årlige mobilitetsredegørelser, hvilket giver mulighed for at følge op på udviklingen af delmålene. Sammenlignet med de andre indsatsområder bygger delmålene for mobilitet på et større datagrundlag. Der er dog stadig usikkerheder forbundet med bl.a. fremskrivninger af trafikarbejdet, forbrugsbaserede emissionsfaktorer og andelen af elbiler. Derudover er der betydelige usikkerheder forbundet med rebound-effekter i forbindelse med et lavere bilejerskab blandt københavnere og en omstilling til elbiler, som er billigere at køre i. Der er behov for at forbedre data for at kunne følge op på delmålene.



Indsatsområde: Byggeri og anlæg

Det skønnes, at hvis hver af de tre nedenstående forudsætninger realiseres, kan de samlede udledninger reduceres med 65-75% pr. københavnere i 2035 inden for byggeri og anlæg. 60 procentpoint heraf er estimeret på baggrund af følgende forudsætninger: 1) at den nuværende fremskrivning af boligbehovet jf. Boligredegørelsen indfries og at byggeintensiteten fra erhverv forbliver på nuværende niveau, 2) nybyg har gennemsnitligt klimaaftryk i 2035 i overensstemmelse med bygningsreglementet (6,9 kg CO₂/m²/år) og 3) anlægsbranchens egne målsætninger for reduktioner fra produktion og transport realiseres.

Dermed skal de resterende 5-15 procentpoint komme fra lokale initiativer, som København Kommune kan igangsætte. For at kunne indfri det fulde potentiale for indsatsområdet, forudsættes at det samlede årlige nyopførte bolig- og erhvervsareal reduceres til 285.000 m² i 2035, at nybyggeri i gennemsnit opføres med en klimapåvirkning på 5 kg CO₂/m²/år samt at anlægsbranchen reducerer brugen af klimatunge materialer med 40 procent. Realiseringen af de sidste 5-15 procentpoint er dog behæftet med stor usikkerhed.

For første delmål om nybyggeri er der taget udgangspunkt i et forventet bygningsbehov i 2035 på 350.000 m², hvoraf det med klimastrategiens målsætning forudsættes at 65.000 m² af dette behov skal dækkes på en anden vis end ved nybyggeri. Der er flere greb til at understøtte realiseringen heraf.

Det ene greb er at fremme levetidsforlængelse gennem vedligehold og renoveringer, eksempelvis i samarbejde med bygningsejere i byen, og derved undgå at brugbare bygninger nedrives og at nyt byggeri opføres. Der nedrives aktuelt cirka 110.000 m² årligt.

Det andet greb er at optimere udnyttelsen af den eksisterende bygningsmasse. Det kan ske ved at arbejde med mulighed for fleksibel anvendelse af bygninger, ved at bygningsdesign og indretning giver mulighed for løbende tilpasning til behov og efterspørgsel. Flexibel anvendelse dækker i denne sammenhæng også over optimeret anvendelsen af kvadratmeterne, ved at flere brugere benytter de samme arealer forskudt, fx ved "flexible seating" eller aktivitetsbaseret indretning i kontorarealer. Baseret på cases kan arealforbruget reduceres med 35-50% i kontorbygninger ved fleksibel anvendelse.

Optimeret udnyttelse af eksisterende bygninger kan endvidere ske gennem transformation. Transformation har siden 2008 bidraget til at 15 pct. af nye boliger er opstået i eksisterende bygninger. Det anslås, at stort set ingen nye erhvervskvadratmeter opstår via transformation. Transformation kan dog bidrage til, at den eksisterende bygningsmasse tilpasses til en ændring i efterspørgslen på kvadratmeter og dermed undgå at erhvervsarealer nedrives. Udnyttelsen af arealer kan også ske via transformation af tagarealer, hvor der på baggrund af BBR-data vurderes at være cirka 180.000 m² etagearealer i etageejendomme, eller industri eller erhverv til bolig. Data er dog behæftet med betydelig usikkerhed, og potentialet kan vise sig at være større.

Endelig kan boligbehovet på længere sigt tilvejebringes ved at afdække og afprøve efterspørgslen efter nye boformer med flere fællesarealer og faciliteter der samtidig kan medvirke til at reducere antal kvadratmeter per borger. Boformerne kan imødekomme københavnere, som ønsker boligfællesskaber eller lignende, hvor forskellige former for fællesskab eller deleordninger er integreret i boformen.

Kommunens handlerum

Kommunens handlerum er størst for kommunens egen virksomhed, hvor kommunen som bygherre, bygningsejer og ved anlæg af veje, broer og byrum har direkte indflydelse på klimaaftrykket for byggeri og anlæg. Herudover har kommunen et mere begrænset handlerum til at reducere udledninger fra byggeri og anlæg i byen, bl.a. via

konkrete puljer, støtteordninger og faciliterende indsatser, som kan være med til at mindske udledninger fra støttet byggeri som f.eks. de almene boliger og ejendomsrenoveringer omfattet af byfornyelsesloven. Tillige kan kommunen som myndighed sætte en generel retning for udviklingen af byggeri og anlæg via kommuneplanen samt påvirke via byggesagsbehandling og lokalplanerne for f.eks. bevaring af eksisterende bygninger.

Kommunen har herudover indflydelse som medejer af flere selskaber, bl.a. HOFOR, By & Havn, Metroselskabet, der har omfattende bygge- og anlægsprojekter i byen. Derudover har initiativer som Energispringspartnerskabet* vist, at bygningsejere i byen har stor interesse for at samarbejde om klimadagsordenen, når kommunen agerer i en faciliterende rolle.

Boks B: Eksempler på initiativer i den første handleplan

Initiativer inden for byggeri og anlæg i første handleplan er væsentlige, da en omstilling i branchen tager tid. Det skyldes blandt andet at meget af byggeriet allerede er planlagt, projektering og anlæg tager tid for at nå at have effekt i 2035, og samtidig skal markedet for mindre klimabelastende byggematerialer modnes. Initiativerne kan fx være samarbejde og videndeling med bygherrer om at bygge med lav klimapåvirkning samt samarbejde med bygningsejere om levetidsforlængelse af bygninger som en videreudvikling af Energispringspartnerskabet. Derudover kan Københavns Kommune som myndighed have et øget fokus på bevaring i lokalplaner. Indsatser og forhåndsdialoger i byggesagsbehandlingen vil også kunne bidrage til at mindske antallet af nedrivninger. Ligeledes kan samarbejde med bygherrer blive etableret for at minimere brugen af klimatunge materialer i anlæg.

* Energispring er et partnerskab mellem 57 bygningsejere, -administratorer, interesseorganisationer, HOFOR og Københavns Kommune om at reducere energiforbruget i bygninger. Partnerskabet råder samlet set over ca. 40% af etagekvadratmeterne i byen og har gennem årene gennem videndeling og samarbejde skabt markante energibesparelser fx på partnernes varmekonsum svarende til 11 % i perioden 2021-2023.

Positive sideeffekter og andre effekter

De samlede omkostninger forbundet med at indfri reduktionspotentialer for byggeri og anlæg er ukendte. Der vil kunne realiseres andre positive sideeffekter, hvis der f.eks. etableres flere fællesskabsorienterede boformer, som potentielt kan bidrage til at mindske ensomhed. Bevarelse og udnyttelse og transformation af eksisterende bygninger kan også bidrage til at sikre kulturarv samt at fastholde bygningers og bydeles særlige arkitektur, lokale identitet og egenart. Det vil dog i praksis betyde at eksisterende områder omdannes markant. Der kan videre skabes lokale jobs med grønne kompetencer inden for byggeri og anlæg.

Tabel 4: Delmål for indsatsområdet byggeri og anlæg

Indsatsområdets CO ₂ -potentiale ved realisering af delmål: 65-75 %		
Delmål 11. En større andel af behovet for nye kvadratmeter tilvejebringes ved levetidsforlængelse, fleksibel anvendelse og transformation af eksisterende bygninger, samt etablering af fælles arealer og faciliteter		
<u>Nøgleparameter:</u> Mængden af nybyggeri	<u>Baseline:</u> Der blev opført omkring 650.000 nye kvadratmeter i 2019, heraf 450.000 bolig og 200.000 erhverv. Fremskrivning i boligredøgørelsen viser et behov for omkring 350.000 m ² i 2035, heraf 150.000 til bolig og 200.000 til erhverv (Boligredøgørelsen 2023 - Delmålet er udarbejdet således, at det ikke	<u>Forudsætninger CO₂-potentiale:</u> I 2035 opføres der 285.000 nye kvadratmeter fordelt på både bolig og erhverv. Det vil kræve at 65.000 m ² af det fremtidige behov dækkes ved at levetidsforlænge bygninger og at den eksisterende bygningsmasse udnyttes bedre, så behovet ikke skal imødekommes med nybyggeri.

	ændrer på det forventede boligbehov som angivet i Boligrederegørelsen.)	
Delmål 12. Nybyggeri i København følger i gennemsnit klimakrav i lavemissionsklassen		
Nøgleparameter: Udledningen fra nybyggeri	Baseline: 9,6 kilo CO ₂ /m ² /år i Danmark (2020-2023)	Forudsætninger CO₂-potentiale: I 2035 er det gennemsnitlige klimaaftryk fra nybyggeri i tråd med lavemissionsklassen
Delmål 13. Brugen af klimatunge materialer i anlæg reduceres markant		
Nøgleparameter: Brug af klimatunge materialer i anlægsprojekter	Baseline: Der forbruges omkring 0,8 m ³ beton pr indbygger i Danmark (Foreløbige tal*) Branchen forventer en reduktion i klimaaftrykket fra beton. Datagrundlaget for materialeforbruget i tons er svagt. Der findes case-eksempler på f.eks. bro-anlæg der har reduceret betonmængden med 30% via designoptimering.	Forudsætninger CO₂-potentiale: I 2035 er brugen af klimatunge materialer i anlæg (kg/indbygger) reduceret med 40%

CO₂-potentiale vurdering

Det er en forudsætning for CO₂-potentialet for byggeri og anlæg, at 65.000 kvm. af behovet for nye kvadratmeter i 2035 tilvejebringes ved levetidsforlængelse, fleksibel anvendelse og transformation af eksisterende bygninger, samt etablering af fælles arealer og faciliteter.

Baseline for udledning fra nybyggeri er baseret på casestudier udarbejdet af Realdania, der anslår det gennemsnitlige CO₂-niveau ved nybyggeri og det forventede niveau af Lavemissionsklassen i 2035.

De skønnede reduktioner for anlæg, herunder anlæg af infrastruktur, parker mv. baseres på forventninger i markedet til reduktioner i produktionen af materialer og et fagligt skøn for potentialet for reduktioner i mængden af materialer. Der findes case-eksempler på f.eks. bro-anlæg der har reduceret betonmængden med 30% via designoptimering. Der er ikke fyldestgørende forbrugsdata på anlægsområdet endnu, hvorfor der i de kommende år skal udvikles opgørelse af forbruget af klimatunge materiale til anlæg i København, som vil danne baggrund for baseline og løbende monitorering af delmålet.

Indikatorer og opfølgning

Der vil for mængden af nybyggeri kunne følges op ved løbende at følge tilvæksten af kvadratmeter per indbygger i København fra nybyggeri gennem BBR-registeret. Her vil det også være muligt at få en indikation på omfanget af transformationer ved ændringer i bygningers anvendelse, ligesom det her vil være muligt at følge en eventuel tilvækst af nye kvadratmeter i eksisterende bebyggelser.

Udledningerne fra nybyggeri vil kunne følges fra kommunens egne byggeprojekter, og forventeligt også på sigt via stikprøver fra byggesagsbehandlingen, da der fra 1. juli 2025 på baggrund af skærpede nationale lovkrav skal rapporteres om bygningers klimapåvirkning for alt nybyggeri.

Til sidst kan der udvikles indikatorer til at følge brugen af klimatunge materialer ved detaljerede opgørelser fra kommunens egne anlægsprojekter eller fra datasamarbejder med andre i anlægsbranchen. Foruden at følge mængde af materialer, skal der også måles på udviklingen i intensiteten i branchen (f.eks. kg. CO₂/kr. per anlægstype)



Indsatsområde: Fødevarer

Indsatsområdet vurderes at have et CO₂-potentiale, hvor de samlede udledninger kan reduceres med 30-45% pr. københavner i 2035. Af den samlede reduktion forventes omstillingen i Danmark og resten af verden at have potentiale for at bidrage med en reduktion på ca. 20%-point. Reduktionen fra omverdenen skyldes et øget fokus på og støtte til plantebaseret produktion, samt en forventning om et fald i efterspørgsel på rødt kød. Selvom det reelle kødforbrug kun er reduceret langsomt over de seneste år, er der ifølge Danmarks Statistik sket en markant procentvis stigning i salg af plantebaserede kød og mejeri-alternativer, som hidtil har udgjort en meget lille del af markedet.

Realiseringen af CO₂-potentialet er afhængig af, at der på fødevareområdet implementeres ambitiøse nationale og internationale tiltag, der kan styrke effekten af kommunale initiativer. For nuværende fremmer det internationale fødevarer-system produktion og forbrug af animalske frem for ikke-animalske fødevarer, fx gennem økonomiske støtteordninger og den generelle investering i produktudvikling. Der er på statsligt og nationalt niveau debat om tiltag til at reducere udledningerne fra fødevareområdet, som kan påvirke realiseringen af reduktionspotentialet, herunder CO₂-afgift for landbruget CO₂-afgift på fødevarer, samt en statslig mærkningsordning for klimaaftryk på fødevarer. Udbuddet af fødevarer i de store supermarkeds kæder, hvor størstedelen af forbruget finder sted, er centralt styret. Ændringer fra de centrale udbud af fødevarer vil derfor kunne medføre en stor klimaeffekt ved udbud af flere plantebaserede alternativer, mens de enkelte butikker kan have vanskeligt ved at tilbyde nye produkter.

I forhold til reduktion af madspild vil der blive implementeret en række EU-krav til rapportering fra erhvervssektorerne, der vil skubbe på et yderligere fald i madspild.

Kommunens handlerum

De resterende 10-25 %-point af udledningerne skal findes med lokale initiativer. Kommunen kan i samarbejde med relevante aktører påvirke mad- og måltidsudbud, der omgiver københavnerne i detailledet, på arbejdspladser og institutioner samt i fritiden. Kommunen kan også i samarbejde med andre af fødevarebranchens aktører tilbyde københavnerne viden og kompetencer til at reducere madspild.

Kommunen kan være bidragsyder til at fremme grønne kompetencer indenfor kokke- og madserviceerhvervene, samt stimulere efterspørgslen på planterige føde- og drikkevarer via egne indkøb. Dette vil skubbe på og kunne bidrage til at accelerere den eksisterende udvikling med et faldende kødforbrug og en stigende efterspørgsel på plantebaserede alternativer.

Boks C: Eksempler på initiativer i den første handleplan

Initiativer i den første handleplan kan være samarbejde med detailhandlen om at øge udbuddet af og efterspørgslen på planterige fødevarer eller et partnerskab med restauranter om mere planterige menuer. Et initiativ kan også være nye principper for tildeling af studepladser til madboder, eller undervisning og efteruddannelse, hvor madlavning indenfor de officielle kostråd fremmes sammen med bevidsthed om og kompetencer til at reducere madspild.

Positive sideeffekter og andre effekter

Initiativerne og delmålene på dette indsatsområde kan udover klimaeffekten have en stor effekt ift. at forbedre københavnernes sundhed jf. de nationale kostråd, herunder DTU's rapporter om fødevarer, sundhed og bæredygtighed.

Københavnerne's privatøkonomi og de kommunale udgifter forbundet med ændringerne i kostvaner forventes kun at blive påvirket i begrænset omfang. Dette skyldes at plantebaserede måltider i mange tilfælde kan være en smule billigere end kødrige måltider, og at reduktion i madspild kan medføre et fald i hvor mange penge man bruger på mad og drikke. Omvendt er der af samme grund en risiko for rebound-effekter, da økonomiske besparelser på fødevarer kan føre til merforbrug af andre produkter eller tjenester.

Tabel 5: Delmål for indsatsområdet fødevarer

Indsatsområdets CO ₂ -potentiale ved realisering af delmål: 30 - 45 %		
Delmål 14. Madspild fra husholdninger, institutioner og erhverv reduceres markant		
Nøgleparameter: Mængden af madspild	Baseline: 58 kg /indbygger Fra 2016 - 2023 er madspild fra københavnske husholdninger reduceret med 21 %.	Forudsætninger CO₂-potentiale: I 2035 er madspild reduceret med 60-70% fra husholdning og erhverv ift. 2019.
Delmål 15. Forbruget af kød og mejeriprodukter er i overensstemmelse med de officielle kostråd		
Nøgleparameter: Kostsammensætning	Baseline: I 2019 var danskernes ugentlige indtag: <ul style="list-style-type: none"> • Kød: 1.050 gram • Mælkeprodukter: 285 gram • Ost: 41 gram Udvikling baseret på salgsdata: Kød er reduceret med cirka 6 % i perioden 2006-20, Mælkeprodukter med cirka 10 % i perioden 2012-21.	Forudsætninger CO₂-potentiale: I 2035 følger Københavnerne's indtag af kød og mejeriprodukter de nuværende officielle kostråd på 350 gram kød, 250 gram mælkeprodukter og 20 gram ost om ugen. Heri ligger en reduktion i mængde, samt et skift til lyst kød.

CO₂-potentiale vurdering

Det skønnede CO₂-potentiale bygger på en fremskrivningsmodel, der estimerer hvad effekten af en reduktion i madspild på 60-70% vil have for hele indsatsområdets udledning i 2035. Data over københavnerne's madspild stammer fra kommunens egne data fra affaldshåndteringen.

I forhold til kostsammensætning baserer data sig på Klimarådets beregninger fra 2021 af klimaeffekten ved at følge de danske kostråd. Heri skal det bemærkes at en forudsætning er, at københavnerne spiser som den gennemsnitlige dansker. I forhold til kostsammensætningen er baseline udarbejdet på baggrund af DTU's nationale kostvaneundersøgelsen fra 2012 fremskrevet til 2019 på baggrund af salgstal, hvor kød er reduceret med cirka 6 % i perioden 2006-20 og mælkeprodukter med cirka 10 % i perioden 2012-21.

Indikatorer og opfølgning

Indikatorer for madspild vil kunne baseres på virksomhedernes egne madspildsrapporteringer og plukanalyser fra husholdningsaffald.

Der arbejdes på at få bedre datakilder for københavnerne's kostsammensætning. Data er en tilbagevendende undersøgelse hver tiende år fra DTU, hvorfor data fra 2022 snarest forventes offentliggjort, senest sommeren 2025. Det forventes at den nationale undersøgelse af danskernes kostsammensætning fremover vil blive gennemført hvert femte år. Der foregår dialog med DTU om, hvorvidt deres undersøgelse kan trække data for københavnerne alene.

Der gøres opmærksom på, at spørgeskemaundersøgelser generelt dækker over selvrapporterede data, hvorfor der kan være bias i tallene (folk angiver, at de spiser mindre kød end hvad der egentlig er tilfældet). I løbet af strategiperioden vil vi også berige data med lagerdata fra samarbejdspartnere i detailhandlen (fx COOP).

Indikatorer for kostsammensætningen kan være data, der baserer sig på fx lagerdata fra samarbejdspartnere i detailhandlen og fra surveydata fra spørgeskemaundersøgelser

blandt københavnere.



Indsatsområde: Rejser og oplevelser

Det vurderes at indsatsområdet har et CO₂-potentiale, hvor de samlede udledninger forventes at kunne reduceres med 20-30% pr. københavnere i 2035. Indsatsområdet omhandler transportformen for rejser, herunder antallet af københavnernes flyrejser.

Udledningen fra indsatsområdet 'rejser og oplevelser' stammer primært fra flyrejser. Omtrent 10%-point af de samlede reduktioner i udledninger vil komme fra omverdenen. Det vil være et resultat af især teknologiske løsninger, hvor klimabelastningen reduceres fra flybrændstof og andre initiativer, som forbedrede flyruter, vingeteknologi, eldrevne fly mm. Udover de teknologiske løsninger og de usikkerheder der knytter sig hertil, er der en række barrierer i forhold til at realisere en adfærdsændring i transportformen relateret til københavnernes rejser og oplevelser. Heraf kan nævnes, at der er store turist- og erhvervsinteresser for udvidelse og udvikling af Kastrup Lufthavn, hvilket gør det mere attraktivt for københavnere at prioritere flyrejser fremfor alternativer. Samtidig kan flypriser grundet begrænsede afgifter på brændstof holdes uforholdsmæssigt lave sammenlignet med priserne for de grønne transportformer, som fx tog.

Kommunens handlerum

Kommunens rolle for delmålet om rejser kan alene være som facilitator for eksempel ved etablering af relevante netværk med aktører i den kollektive trafik, såsom DSB og andre for at skubbe på for et styrket tog- og busudbud. Derudover kan kommunen via borgeroplysning informere om de grønne transportmuligheder.

Boks D: Eksempler på initiativer i den første handleplan

Initiativer i første handleplan kan være oplysningskampagner til københavnere om klimapåvirkningen fra flyrejser, samt inspiration og værktøjer til, hvordan man kan få store rejseoplevelser på andre måder, eller et styrket samarbejde med kulturlivet, med fokus på CO₂-reduktioner og kommunikation om klimafordelene ved at bruge kultur-, idræts- og foreningstilbuddene i København, som kan gøre det mere attraktivt at holde ferie i nærområdet. Det kan også være at Københavns Kommune etablerer eller indgår i et strategisk samarbejde om at få flere grønne rejsehubs, der er en station eller et område, hvor der er let adgang til fjernbus, tog, delebil, mv.

Positive sideeffekter og andre konsekvenser

Københavnernes kan forventeligt spare penge hvis der foretages færre flyrejser. Omvendt kan ferier tættere på København også være relativt omkostningsfulde, så det er usikkert, hvordan ændret adfærd vil påvirke den enkeltes rådighedsbeløb og dermed omfanget af rebound-effekter.

Tabel 6: Delmål for indsatsområdet Rejser og oplevelser

Indsatsområdets CO ₂ -potentiale ved realisering af delmål: 20 - 30 %		
Delmål 16. Muligheden for at rejse på ferie med tog, bus eller el-bil forbedres markant		
Nøgleparameter: Transportform	Baseline: Antal årlige udlandsrejser per københavnerne (2018): Fly: 2,2 Bil: 0,3 Bus: 0,3 Tog: 0,3	Forudsætninger CO ₂ -potentiale: En større del af københavnernes ferie foretages med tog, bus, fossilfrit køretøj således at antallet af flyvninger reduceres med 20 procent

CO₂-potentiale vurdering

CO₂-potentialet er alene vurderet ud fra ændret valg af transportform for udlandsrejser og indenrigsflyvninger, da det primært er flyveturene, som driver udledningen, under antagelse af at delmålet om fossilfri vejtrafik i 2035 under indsatsområdet mobilitet er realiseret. Nøgleparameteret er derfor transport i det omfang, at der bliver færre antal flyveture pr københavner. Datakilderne for københavnernes flyrejser er estimeret på baggrund af Index Danmark tal.

Indikatorer og opfølgning

Delmålet om flyrejser vil kunne følges via en spørgeskemaundersøgelse blandt københavnernes, hvor der kan spørges til københavnernes rejsevaner, både i forhold til rejseform og destinationer. Derudover vil en mulig indikator være at bruge data fra dankort omkring københavnernes ændrede monetære forbrug på flyvirksomheder. Der vil også kunne måles på tog- og busrejser til udlandet.

Indsatsområde: Forbrugsprodukter



Indsatsområdet forbrugsprodukter har fokus på elektronik, tekstiler og møbler. Det vurderes, at indsatsområdet har et CO₂-potentiale, hvor de samlede udledninger forventes at kunne reduceres med 30-40% pr. københavner i 2035. Den grønne omstilling i Danmark og resten af verden forventes heraf at bidrage med en reduktion på ca. 20 %-point. Reduktionen fra omverdenen skyldes, at produktionen af forbrugsprodukter bliver mindre klimaintensiv i takt med den grønne omstilling af energisektoren i de lande, hvor forbrugsprodukterne produceres.

En anden faktor til den forventede reduktion i omverdenen er, at EUs miljø- og produktregulering løbende vil påvirke forbruget af forbrugsprodukter, herunder fx 1) rapporteringskrav til branchen, 2) producentansvar for tekstilbranchen, 3) forbud mod destruktion af ikke-solgte varer, 4) forbedringer i forbrugernes rettigheder til at kræve reparation i stedet for erstatning indenfor et produkts garantiperiode, 5) minimumskrav til eksempelvis holdbarhed i *Ecodesign for Sustainable Products Regulation* samt 6) udvidelse af direktivet til også at omfatte flere produkter. Det er dog endnu uvist, hvordan ambitionerne i EU-reguleringen omsættes i implementeringen, som oftest også er tidskrævende. Derfor kan det give mening at understøtte en tidlig implementering og pilotprojekter, fx gennem samarbejder med erhverv og detailhandel i København.

Et flertal af københavnere køber og sælger brugte varer og får repareret produkter hvert år, og de seneste år har denne tendens haft en lille stigning. Derudover svarer 82% af københavnere, at de i meget høj grad eller i høj grad gerne vil vælge holdbare produkter, der lettere kan repareres. 57% svarer, at de er villige til at vælge genbrugt tøj og produkter fremfor nyproducerede (KK klimasurvey 2023). Der er dog en række modtendenser, som vanskeliggør realiseringen af delmålet. Der har fx været en stigning på 25% i tekstilindkøb fra 2019 til 2021 i Danmark. Samtidigt er der også flere og flere, der handler på nettet, og det gælder især tøj, sko og accessories. Den lette online-adgang til relativt billige varer med kort levetid er en modtendens i københavnernes forbrug, der udgør en barriere for opfyldelse af delmålet.

Lokale initiativer kan derfor fokusere på både at forøge udbud af holdbare produkter og at påvirke forbrugerens adfærd. Det skønnes, at der frem mod 2035 kan opnås en reduktion i omegnen af 10-20% i udledningerne fra københavnernes forbrug af forbrugsprodukter.

Kommunens handlerum

Kommunen kan i samarbejde med virksomheder arbejde for en tidlig implementering af kommende lovgivning på området og derigennem fremme et større udbud og efterspørgsel af holdbare forbrugsprodukter. Kommunen kan understøtte bedre tilgængelighed til reparation, deling og genbrug i byen i tilknytning til Ressource- og Affaldsstrategi 2030, der bl.a. indeholder indsats om at minimere affaldsmængderne og styrke genbrugskulturen i København samt øge københavnernes adgang til genbrugsfaciliteter i byen, som falder indenfor det takstfinansierede område.

Klimastrategien vil i forlængelse heraf styrke og supplere med indsats om genbrug bl.a. i samarbejde med genbrugsaktører. Klimastrategiens indsats vil dog primært indeholde indsats, der sikrer, at færre forbrugsprodukter ender som affald fx gennem levetidsforlængelse, reparation eller deleordninger. Kommunen kan også via erhvervsservice vejlede i forhold til at fremme holdbare produkter.

Boks E: Eksempler på initiativer i den første handleplan

Initiativer i den første handleplan kan være at lette og synliggøre adgangen til reparation for københavnere. Det kan også være information om mindre

klimabelastende adfærd blandt Københavnerne i forbindelse med flytninger, eller at kommunens eget indkøb i højere grad prioriterer holdbare produkter og efterfølgende reparation af produkterne.

Positive sideeffekter og andre effekter

Initiativerne kan udover klimaeffekten resultere i en stigning i lokale jobs i erhvervene indenfor reparation, istandsættelse, leasing og andre tjenester, der foregår lokalt, hvilket en indledende analyse lavet for Københavns Kommune indikerer.

Der er samfundsøkonomiske fordele i, at københavnerne køber færre, mere holdbare produkter til en højere engangspris, da klimapåvirkningen vil falde uden større negative økonomiske påvirkninger, samtidig med at risikoen for rebound-effekter begrænses.

Der er et opmærksomhedspunkt i, at reparation er omkostningstungt og at holdbare produkter ofte er dyrere i indkøbssituationen, hvorfor det ikke nødvendigvis er tilgængeligt for alle københavnerne. Dog er der mulighed for besparelser ved mere deling, og detailhandlen kan med nye typer finansiering bidrage til at sikre at holdbare produkter bliver mere tilgængelige for flere københavnerne. Holdbare produkter koster ofte mere i købsøjeblikket, men forbrugeren vil ofte på lang sigt spare penge.

Tablet 7: Delmål for indsatsområdet forbrugsprodukter

Indsatsområdets CO ₂ -potentiale ved realisering af delmål: 30 - 40 %		
Delmål 17. Tøj, elektronik og møbler genbruges, deles og repareres i markant større omfang frem for at der købes nyt		
<u>Nøgleparameter:</u> Mængden af nyindkøbte forbrugsprodukter	<u>Baseline:</u> En dansker købte i gennemsnit: <ul style="list-style-type: none"> • 14 kg tøj og boligtekstiler (2019) • 6 kg småt elektronik (2019) • 12 kg stort elektrisk udstyr (2019) • 30 kg møbler (2016) 	<u>Forudsætninger CO₂-potentiale:</u> I 2035 er mængden af københavneres nyindkøb af tøj, elektronik og møbler reduceret med 20% på grund af mere holdbare produkter med længere levetid, øget genbrug, leasing, deling og reparation.

CO₂-potentiale vurdering

Det skønnede CO₂-potentiale bygger på et skøn af i hvor høj grad københavneres forbrugsvaner kan forventes at blive ændret frem mod 2035 og en fremskrivningsmodel, der estimerer hvad effekten af 20% mindre forbrug i vægt for de tre typer af varegrupper: elektronik, tøj og møbler, vil have for hele indsatsområdets udledning i 2035. Forbruget fra de forskellige forbrugsprodukter er taget fra forskellige datakilder for at sikre den bedste datakvalitet fra baseline året. Tøj og boligtekstiler er data hentet fra Miljøstyrelsens opgørelse i 2023, mens både småt og stort elektronik er data, der stammer fra opgørelser hos Dansk Producent Ansvar. Endeligt er den bedst tilgængelige data for forbrug af møbler fra en opgørelse fra 2016 baseret på tal Danmarks Statistik.

Indikatorer og opfølgning

Ideelt vil indikatorer for forbrugsprodukter kunne monitorere, hvorvidt københavnerne får repareret deres produkter, leaset i stedet for at eje, genbrugt i stedet for at købe nyt, anskaffet holdbare og reparerbare produkter, og samtidig udviklingen af københavneres køb af nye produkter. Sidstnævnte bør måles i forhold til vægten af nykøbte produkter og ikke deres økonomiske værdi.

Datatilgængelighed for disse typer af indikatorer er dog begrænset på kommunalt niveau i Danmark. Det forventes at data for disse indikatorer skal skaffes delvis fra surveys med københavnerne og delvis fra virksomheder, der udbyder reparationer, leasing osv. Københavner-surveys vil både undersøge mængden af forbrug i forskellige kategorier af forbrugsprodukter, men også københavneres holdninger i forhold til.

genbrug, reparation, deling osv. Indikatorer for mængden af nykøb kan også udvikles fra data om indsamling af affald (både af kommunen og producentansvarssystemer) i København.