



03-06-2009

Sagsnr.
2009-65346

Dokumentnr.
2009-310501

Sagsbehandler
Julie B. Svendsen

Bilag 4 - Kommenterede høringssvar til klimaplanen

I dette bilag resumeres og kommenteres høringssvarene til ”CO₂-neutral i 2025 – Københavns Klimaplan”. Høringsperioden var fra d. 14. april til d. 15. maj 2009, og der er i alt indkommet 41 høringssvar. Efter høringsfristens udløb kom yderligere to høringssvar, som ikke er medtaget i bilaget.

Borgere

1. Peder Ibsen
2. Rose Maria Laden Nielsen
3. Jess Groth
4. Johs. Bertelsen
5. Dorte Bille Meyling
6. Dorte Bille Meyling
7. Sofie Gudum Faaborg
8. Ditlev Nissen
9. Jacob Schrøder
10. Steen A. Rasmussen
11. Erik Sommer
12. Charlotte Drud
13. Lise-Lotte Princie Falk

Lokaludvalg og lokalråd

14. Indre By Lokaludvalg
15. Amager Øst Lokaludvalg
16. Kgs. Enghave Lokaludvalg
17. Bispebjerg Lokaludvalg
18. Brønshøj-Husum Lokaludvalg
19. Valby Lokaludvalg
20. Østerbro Lokaludvalg
21. Christianshavns Lokaludvalg
22. Nørrebro Lokaludvalg
23. Amager Vest Lokaludvalg
24. Vesterbro Lokaludvalg

Miljøpunkter

25. Miljøpunkt Vanløse
26. Miljøpunkt Valby

Virksomheder

27. Concerto ”Green Solar Cities”
28. Metroselskabet
29. Renholdningsselskabet af 1898 (R98)

Organisationer og råd

30. Ryvang Lokalråd

Bymiljø

Kalvebod Brygge 45
Postboks 259
1502 København V

Telefon
3366 5913

Telefax
3366 7133

E-mail
jusven@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009595959

www.kk.dk

31. Natur & Ungdom og Boliginteressentskabet Vejlands Alle 10's
32. Danmarks Naturfredningsforening
33. Rådet for Bæredygtig Trafik
34. Kræftens Bekæmpelse
35. European Environmental Agency

Offentlige styrelser

36. Trafikstyrelsen

Forskningsinstitutioner

37. Københavns Universitet
38. Danmarks Tekniske Universitet

Samlede hørings svar fra flere parter:

39. Studiekreds med deltagere fra:
 - Rådet for Bæredygtig Trafik
 - Klimabevægelsen i København
 - Foreningen Nordens Ungdom, Klimaudvalget
 - Miljøpunkt Nørrebro
 - Miljøpunkt Bispebjerg Brønshøj Husum
 - Miljøpunkt Vesterbro
 - Miljøpunkt Valby
 - Miljøpunkt Amager
 - Miljøpunkt Indre By-Christianshavn

Borgermøder

40. Miljøpunkt Vanløse og Vanløse Lokaludvalg: Input fra borgermøde om klimaplan
41. Input fra borgermøde på Rådhuset

1. Peder Ibsen (PI)

Hørings svaret vedrører reduktion af biltrafikken i København. PI roser lukningen af Nørrebrogade og foreslår desuden, at hver anden gade i byen lukkes for gennemkørende biler. Derudover foreslås bilfrie dage. PI fremhæver, at disse tiltag vil bidrage positivt til byliv og turisme.

Kommentarer vedr. Transport:

Kommunen er glad for den positive tilbagemelding omkring ændringerne på Nørrebrogade. Både i Klimaplanen og den generelle trafikpolitik arbejder kommunen videre med Nørrebrogadeløsningen og udbreder den til andre lignende gader. Forslag om endnu mere aflukkede gader og bilfrie dage vil næppe kunne sikre en velfungerende by, og de færreste vil synes om at blive tvunget til at blive hjemme.

Hørings svaret giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen, da videre udbredelse af Nørrebrogadeløsningen allerede indgår i transportinitiativet om trafikomlægninger.

2. Rose Maria Laden Nielsen (RLN)

RLN problematiserer brug af vindenergi og opkøb af kvoter som midler til at opnå CO₂-neutralitet. Hun mener ikke, at vindenergi kan bruges til at balancere tilbageværende emissioner og opkøb af kvoter kritiseres for ikke at være en bæredygtig vej til CO₂-reduktioner. Hun foreslår derfor, at Københavns Kommune udarbejder en politik om kvotehandel. Derudover foreslås at vareforbrug som kilde til CO₂-udledning tydeliggøres i klimaplanen. Ved sammenligningen af københavnerens CO₂-udledning med andre danskeres, kommenterer RLN, at manglende landbrug i København er en af grundene til den mindre udledning pr. københavner.

Derudover kommenteres at der kan sættes spørgsmålstejn ved, om elbiler pga. energiforbrug ved produktion kan betragtes som CO₂-neutrale, og brugen af miljøzoner som middel til at begrænse biltrafikken. Der efterlyses også en politik for hvilke biobrændselstyper kommunen vil anvende og en beskrivelse af, hvad kommunen fremadrettet vil gøre med drivhusgasopgørelsen.

Kommentarer vedr. Generelt:

Kommunen er blevet opmærksom på, at eksemplet med opkøb af kvoter som et middel til at nå CO₂-neutralitet ikke er velvalgt, da det ikke indgår som virkemiddel for at nå målet om 20 % reduktion eller visionen om CO₂-neutralitet. Kommunen forventer andre teknologiske løsninger inden år 2025. Opkøb af kvoter er sammen med andre indsatser som lagring af CO₂ (CCS) eksempler på, hvordan visionen om at København er CO₂-neutral i 2025 kan realiseres, hvis de løsninger der allerede peges på, af en eller anden grund skulle blive fravalgt. Det udelukker dog ikke, at opkøb af kvoter og CCS skal vurderes i det videre arbejde, men for at undgå uklarhed fjernes eksemplerne fra klimaplanen.

Spørgsmålet om at balancere tilbageværende emissioner med køb af kvoter og udbygning af vindmøllestrøm skal ses i sammenhæng med den valgte opgørelsesmetode, som er baseret på den beregningsmetode, som KL og Klima- og Energiministeriet udarbejdede i 2008 (CO₂-beregneren). Udgangspunktet for udviklingen af CO₂-beregneren har været, at parametre, der indgår, skal være parametre kommunen har indflydelse på. Målet med denne opgørelsesmetode er at understøtte, at kommunen kan og skal gøre en indsats for at reducere CO₂-udledningen, herunder fx tage aktivt del i opstilling af flere vindmøller.

CO₂-udledningen fra vareforbrug indgår i overensstemmelse med CO₂-beregneren ikke i opgørelsen af CO₂-udledningen. Opgørelsen af udledning forbundet med vareforbrug på baggrund af eksisterende

data vil efter kommunens vurdering ikke kunne gøres på en måde, som sikrer et retvisende billede af københavnernes forbrug. Københavns Kommune er opmærksom på spørgsmålet og har initiativer på området. Blandt andet indgår det i Københavns Kommunes affaldsplan og indkøbsaftaler. I afsnittet om vareforbrug er det blevet tydeliggjort, at dette er et område, der har kommunens opmærksomhed, men beregningsmetoden fastholdes.

Der er en række grunde til, at CO₂-udledningen pr. københavnere er væsentligt lavere end landsgennemsnittet. Der er i forbindelse med klimaplanen ikke gennemført en undersøgelse af årsagerne. At der ikke findes landbrugsproduktion indenfor kommunegrænsen er medvirkende. Afsnittet med CO₂-udledningen pr. københavnere er præciseret, så det tydeligere fremgår, hvad der er med i opgørelsen.

Det er Københavns Kommunes tanke, at beregning af kommunens CO₂-udledning løbende skal udvikles og detaljeres i takt med, at vi kan skaffe nye og mere detaljerede data. Det har været vores mål ved valg af opgørelsesmetode at fastholde, at kommunen kan og skal gøre en indsats for at reducere CO₂-udledningen. Derfor har vi valgt at indregne de ændringer i CO₂-udledningen, vi som kommune har en afgørende rolle i realiseringen af, fx opstilling af vindmøller. Basisåret er 2005 og reduktioner, kommunen har haft indflydelse på før 2005, er derfor ikke medregnet.

Kommentarer vedr. energiforsyning

I høringsvaret nævnes problematikken omkring bæredygtig produktion af biomasse. Københavns Kommune vil gøre en indsats for at sikre en bæredygtig anvendelse af biomasse. Efterspørgslen på biomasse vil med stor sandsynlighed stige kraftigt de kommende år som følge af bl.a. EU's mål om at reducere CO₂-udledningen. Der kan derfor opstå konflikter i forhold til øvrig anvendelse af arealer og ressourcer, fx til fødevarerproduktion og Københavns Kommune vil medvirke til, at der opstilles nationale eller internationale retningslinjer for bæredygtig brug af biomasse. Klimaplanen ændres så dette indgår.

Kommentarer vedr. Transport:

Bemærkningen om, at det er urealistisk at betegne elbiler som helt CO₂-neutrale er relevant. Grunden til, at de i Klimaplanen betragtes som CO₂-neutrale er, at kun CO₂-udslip inden for kommunens grænser medregnes. Det bliver dog nemt misvisende og derfor ændres der i teksten i Klimaplanen, således at det fremgår tydeligere. På side 54 indføres, at elbiler kan blive CO₂-neutrale ”i driftsfasen”

Med hensyn til biobrændsel til transportsektoren, er kommunens holdning, at både 1. og 2. generations biobrændstoffer er en begrænset ressource, og den anvendes mest energieffektivt i energisektoren. Kommunen vil dog løbende følge udviklingen på

området, herunder også mulighederne for brug af biogas. Generelt følges det europæiske lovforslag om anvendelse af biobrændstoffer med 5,75 % iblanding i 2010 og op til 10 % iblanding i 2020. EU har ligeledes slækket på biobrændstofkravet, da de 10 % iblandinger i 2020 kan suppleres med el og brint. Kommunen satser generelt på el og brint til transportsektoren, da disse køretøjer ikke udleder sundhedsskadelige stoffer som partikler og kvælstofoxider. Kommunen er klar over, at brintbiler og teknologien hertil er på et tidligt stadie, men ønsker at presse på den teknologiske udvikling på dette felt.

Der rejses spørgsmål om hvorvidt miljøzoner kan begrænse biltrafikken. Hovedformålet med en miljøzone er ikke at begrænse trafikken, men at stille krav til køretøjernes alder og/eller energiforbrug. Det betyder, at de biler, som må køre i zonen derved udleder mindre CO₂ og selyfølgelig også gerne mindre af anden forurening. I Klimaplanen lægges i transportinitiativ om miljøzone for personbiler op til at undersøge muligheder og potentiale nærmere.

3. Jess Groth (JG)

Dette hørings svar omhandler primært energiforsyning og transport. JG påpeger at man som energiaftager (kommune som borger) bør have mulighed for at vælge CO₂-neutral energi, og der stilles spørgsmålstejn ved brug af billigere typer biomasse end dem, der foreslås i klimaplanen. Han ønsker desuden at transporten inkluderes i CO₂-regnskabet for biomasse.

JG sætter spørgsmålstejn ved prisen på geotermi, og foreslår grundigere beregninger af omkostningerne. JG anbefaler brugen af biogas og andre biobrændsler i transportsektoren. Han mener i øvrigt, at kommunen i klimaplanen bør være åben for andre alternativer til CO₂-neutrale transportbrændsler end brint. Han mener desuden, at mikrovindmøller, der nævnes i klimaplanen, er en dårlig løsning. JG spørger desuden til, hvorfor den nye varmeplan ikke nævnes i planen, og han opfordrer til at kommunen udnytter interne besparelsesmuligheder i egne bygninger.

Kommentarer vedr. Energiforsyning:

Varmeplan Hovedstaden er endnu ikke færdiggjort og konklusionerne er derfor ikke medtaget. Dog bygger en stor del af beregningsgrundlaget i energiforsyningsafsnittet på de beregninger, der er lavet i forbindelse med Varmeplan Hovedstaden.

Kommentarer vedr. Transport:

Med hensyn til biobrændsel til transportsektoren er kommunens holdning, at både 1. og 2. generations biobrændstoffer er en begrænset ressource, og den anvendes mest energieffektivt i energisektoren. Kommunen vil dog løbende følge udviklingen på

området, herunder også mulighederne for brug af biogas. Generelt følges det europæiske lovforslag om anvendelse af biobrændstoffer med 5,75 % iblanding i 2010 og op til 10 % iblanding i 2020. EU har ligeledes slækket på biobrændstofkravet, da de 10 % iblandinger i 2020 kan suppleres med el og brint.

Kommunen satser generelt på el og brint til transportsektoren, da disse køretøjer ikke udleder sundhedsskadelige stoffer som partikler og kvælstofoxider. Kommunen er klar over, at brintbiler og teknologien hertil er på et tidligt stadie, men ønsker at presse på den teknologiske udvikling på dette felt.

Høringssvaret er taget til efterretning, og giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Byggeri og renovering af bygninger:

Høringssvaret/kommentaren om mikromøllers dårlige resultater er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Det er en helt central del af tænkningen i klimaplanen er, at høste de gevinster energibesparelserne giver og bruge dem aktivt i det videre arbejde, så kommentaren giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

4. Johannes Bertelsen (JB)

Johannes Bertelsen mener, at der er et stort potentiale i genbrug af fundne cykler i Københavns Kommune. Han påpeger, at der tidligere har eksisteret et genbrugsprojekt, som nu er indstillet. Han mener, at genbrug af fundne cykler bør indgå som projekt i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Transport:

Idéen med genbrug af cykler er udmærket fra en affaldssynsvinkel og som beskæftigelsesprojekt. Det er kedeligt at projektet mangler finansiering, men det er for perifert i klimasammenhæng til, at klimaplanen vil afsætte midler til projektet.

Høringssvaret er taget til efterretning, og giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

5. Dorte Bille Meyling (DM)

Høringssvaret omhandler brugen af brændeovne og de sundhedsskadelige effekter det medfører. DM mener, at klimaplanens hjemmeside fremhæver at afbrænding af træ er CO₂-neutralt, og frygter at dette budskab vil forøge brugen af brændeovne. DM fremhæver, at der findes andre CO₂-reducerende opvarmningsformer som varmepumper og solvarme. Hun beskriver de mange

sundhedsskadelige effekter brændeovnsrøg har og fremhæver afsluttende at brugen af brændeovne bør forbydes i tæt bebyggede områder.

Kommentarer vedr. Energiforsyning

Høringssvaret er taget til efterretning. Klimaplanens fokus ligger på biomasse i kraftvarmesektoren, hvor røgen renses for partikler. Forslaget om efterisolering indgår allerede i planen som en del af initiativ om bygningsrenovering, og i klimaplanen indgår varmepumper som en del af det fremtidige energisystem.

6. Dorte Bille Meyling (DM)

Dette høringssvar er en tilføjelse til høringssvar 5. DM fremlægger i dette høringssvar forslag til, hvordan brugen af brændeovne kan reduceres, og efterlyser støtte fra kommunen til begrænsninger i forureningen fra brændeovne.

Kommentarer vedr. Energiforsyning

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

7. Sofie Gudum Faaborg (SF)

I høringssvaret foreslås en række tiltag, der kan bidrage til CO₂-reduktion i København. SF foreslår, at Københavns Kommune satser mere på forbedrede forhold for cyklister, busser på el, renovering af skoler og øvrige kommunale bygninger, et bedre offentligt trafiksystem samt energibesparende gadebelysning. SF opfordrer til, at kommunen skaber et godt samarbejde med de parter, der er nødvendige for gennemførelse af tiltagene.

Kommentarer vedr. Generelt:

Københavns Kommune arbejder løbende på at forbedre partnerskabet med virksomheder, og i forbindelse med klimaplanen har kommunen prøvet at gå nye veje og drive fire åbne udviklingsorienterede partnerskaber. Det har samlet set været en succesfuld og lærerig proces og erfaringerne vil blive brugt i det videre arbejde med at realisere klimaplanen. Konkret vil resultatet af partnerskabsprojektet blive skrevet ind i indsatsområderne byggeri, transport og energiforsyning og indgå i det videre arbejde.

Kommentarer vedr. Transport:

Klimaplanen lægger stor vægt på at forbedre forholdene for cyklister både hvad angår cykelstier, cykelruter mv. og samspillet med den kollektive trafik. Påpejning af hvor der er huller og vandpytter på cykelstierne kan meldes ind på kommunens hjemmeside under "Giv os et praj". Så vil driften tage stilling til udbedringer.

At kunne tage cyklen gratis med toget er en god idé, som bringes videre til Cykelsekretariatet i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Busser på el eller andre muligheder for at nedsætte CO₂-udslip fra busserne indgår i klimaplanen og er på den måde et tiltag, som kommunen vil arbejde videre med, og ligeledes er mere metro og bedre samspil mellem transportformerne tiltag, som både klimaplanen og det generelle trafikplanarbejde i kommunen har fokus på.

Høringssvaret er taget til efterretning, og giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Byggeri og renovering af bygninger:

Energieftersyn indgår allerede i planen som en del af initiativet om renoveringen af kommunale ejendomme og den igangværende EMO-kortlægning af alle kommunale ejendomme, og giver derfor ikke anledning til ændringer i planen.

8. Ditlev Nissen (DiN)

I høringssvaret fremlægges forslag til, hvordan demokratiprocesser kan fremme de livsstilsændringer som reducerer CO₂-udledningen. DiN mener at borgerne skal inviteres til at udvikle og implementere Københavns Kommunes bæredygtighedsstrategi, og har vedhæftet folderen "Den Folkelige Tænketautank". DiN foreslår yderligere, at Københavns Kommune nedsætter en arbejdsgruppe, der arbejder videre med inddragende demokratiprocesser.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Kommunen takker for bidraget og forslaget til metoder og tilgange til at engagere og motivere københavnere - og øvrige borgere - til at nedbringe deres energiforbrugsmønstre. Omdrejningspunktet for udarbejdelsen af klimaplanen har været at rette fokus på hvilke incitamentstrukturer der fremmer motivation, engagement og fastholdelse i gode vaner. I implementeringen af klimaplanens initiativer vil vi med disse metoder bestræbe os på at bringe sagen ud til borgerne og få borgerne ind i sagen. Vi har taget jeres høringssvar til efterretning, men det giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

9. Jacob Schrøder

Høringssvaret opfordrer til at man tilstræber at bruge mindre kød i kommunens institutioner, da det også er et område der har indvirkning på klimaproblematikken.

Kommentarer vedr. Københavnerne og klimaet:

Københavns Kommune har et mål om at omlægge kommunens køkkener og kantiner til 90 % økologisk mad i 2015. I forbindelse med omlægningen, arbejder kommunens institutioner, kantiner og plejehjem med at sikre god og ernæringsrigtig, økologisk mad indenfor de eksisterende budgetter. Omlægningen til økologisk mad sker bl.a. ved at servere mindre kød, flere grøntsager og mere brød, bruge flere af sæsonens råvarer og minimere madspild. Alt sammen tiltag, der også mindsker den klimabelastning, maden er årsag til. Vi har taget dit høringssvar til efterretning men forslaget medfører ikke ændringer i klimaplanen, da de kommunale køkkener i det daglige arbejde allerede tager højde for din kommentar.

10. Steen A. Rasmussen

Høringssvaret er positivt overfor klimaplanen. Der gøres dog opmærksom på problematikken ved udendørs opvarmning på restauranter, og signalværdien af dette i forhold til klimatopmødet.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Teknik- og Miljøudvalget diskuterede i efteråret opvarmning af udendørsarealer, og besluttede, at der i de kommende klimakampanjer skulle indgå anbefaling og begrænsning af udendørs opvarmning, samt at caféer og restauranter vejledes om energibesparende anvendelse af apparaturer.

Grønne Erhverv (tidligere Københavns Miljønetværk) gør en indsats overfor caféer og restauranter, hvor vejledning om muligheder for alternativ udendørs opvarmning indgår. Bl.a. foreslås brug af tæpper (se bilag med tjekliste til "Grøn café/restaurant København") samt brug af trækulsbaseret opvarmning.

Grønne Erhverv planlægger desuden at afholde et arrangement i løbet af 2009 om alternativer til el- og gasvarmere.

11. Erik Sommer

Høringssvaret omhandler hjemmeside www.ingenco2.dk, hvor man kan købe certificerede CO₂-kvoter. Er ikke direkte relateret til klimaplanen.

Kommentarer vedr. Generelt:

Oplysningen om certificerede CO₂-kvoter er taget til efterretning. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer af klimaplanen.

12. Charlotte Drud

I hørings svaret foreslås det at der plantes flere træer og at de nuværende får lov at stå længere. Desuden opfordres der til at satse på facadebeplantning af huse.

Kommentarer vedr. Tilpasning til fremtidens vejr:

Københavns Kommune er meget opmærksom på de muligheder der ligger i facadebeklædning såvel som grønne tage og ekstra træbeplantning. Kommunen har det sidste år arbejdet for at skabe opmærksomhed og fokus på grønne tage for at fremme udviklingen af flere grønne tage i København bl.a. også som det fremgår af denne plan, hvori vi har fastsat en målsætning om, at der i næste kommuneplan sættes krav om at alle flade tage bliver grønne tage. Kommunen vil medtage overvejelserne om træplantning og facadebeplantning i det videre arbejde.

13. Lise-Lotte Princie Falk

I hørings svaret opfordres der til at fitness-centre gøres selvforsynende med energi, således at energien fra løbebånd, stepmaskiner, etc. anvendes i fitnesscenteret. Det foreslås, at der ydes et starttilskud til omlægningen.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Københavns Kommune vurderer, at energiproduktionen fra fitnesscentre udgør et meget lille potentiale, og det indgår derfor ikke i klimaplanen.

14. Indre By Lokaludvalg

Lokaludvalget er utilfreds med den korte høringsperiode, der mindsker muligheden for borgerinddragelse, men bakker som udgangspunkt op om planens vision.

Indre By Lokaludvalg mener, at Københavns Kommune som en del af udviklingen mod en mere bæredygtig by skal lægge vægt på energireovering af den eksisterende bygningsmasse og generelt arbejde mod bæredygtige samspil mellem borgere og virksomheder, og foreslår at hele København udpeges til lavenergiområde. Endvidere mener Indre By Lokaludvalg, at fortætningen af byen først og fremmest skal ske i stationsnære områder.

I hørings svaret refereres til Rambølls virkemiddelrapport, hvor der vil være en CO₂-besparelse ved omlægning til bilfri Middelalderby, og lokaludvalget beklager, at dette initiativ ikke indgår i klimaplanen.

Der ses positivt på rammelovgivningen om lommeparker, og der anbefales flere midler til projektet.

Kommentarer vedr. Transport:

Rambøll vurderer i sit virkemiddelkatalog at en bilfri Middelalderby vil give en CO₂-reduktion på omkring 19.000 tons pr. år. I

Klimaplanen er besparelsen anført som 16.000 tons/år. Denne forskel skyldes, at Rambøll ved kvalitetssikring af deres rapport har tilpasset beregningen.

Tallet ændres i Klimaplanen så det stemmer overens med den seneste udgave af Rambølls virkemiddelkatalog for transport, dvs. at potentialet ved bilfri Middelalderby under transportinitiativet om trafikomlægninger på side 43 i klimaplanen ændres fra 16.000 til 19.000 tons/år.

Lokaludvalget peger – ligesom en række Miljøpunkter – på at, et projekt med bilfri eller i det mindste begrænset adgang for biler i Middelalderbyen bør indgå i Klimaplanen.

Der har i de senere år kørt en dialogproces omkring strategi for udvikling af Middelalderbyen. I denne proces har det vist sig, at hverken beboere eller andre interessenter i Middelalderbyen ønsker en helt bilfri bydel. Tværtimod ønskes det at bevare biladgang for at undgå en "museumsagtig" bydel.

Som følge af høringssvaret vil der blive set på løsninger af parkering i Middelalderbyen i forbindelse med parkeringsstrategi for Indre By, som igangsættes efter sommerferien. Samtidigt indgår det i Strategi for Middelalderbyen, at de arealer som frigøres ved eventuel nedlæggelse af gadeparkering, anvendes til bedre forbindelse for cyklister og fodgængere, altså en opprioritering af bæredygtige transportformer. Dette vil blive skrevet ind i transportinitiativ 6 om trafikomlægninger, og høringssvaret giver også anledning til at bemærke problematikken omkring begrænset plads i byen under fokusområde 4.2.

Kommentarer vedr. Byudvikling:

Københavns Kommune er enig i, at den eksisterende boligmasse er vigtig. I klimaplanen bliver den eksisterende boligmasse behandlet under det afsnit der hedder "Byggeri og renovering af bygninger". Københavns Kommune kan ikke, ifølge Planloven, stille krav om, at der skal bygges efter nul energi eller plusenergibyggeri, med mindre kommunen selv er grundejer. At udpege hele København til lavenergiområde vil, efter Københavns Kommunes mening ikke sikre at beboere, arbejdende og varestrømmende kan cirkulere på en bæredygtighed måde. Dette skal afhjælpes ved at skærpe parkeringsnormerne, fortætte stationsnært med blandede funktioner, som det er foreslået i initiativet om en by med mindre transportbehov under Byudvikling. Endvidere er Københavns Kommunes

fjernvarmesystemet bæredygtigt, og med til at reducere CO₂-udledningen.

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer

Kommentar vedrørende tilpasning til fremtidens vejr

Lokaludvalget understreger vigtigheden af lommeparker, og efterlyser flere midler til etablering af lommeparker. Kommunen er enig i, at lommeparker er en vigtig del af kommunens fremtidige indsats og tager kommentaren om finansiering til efterretning.

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer.

15. Amager Øst Lokaludvalg (AØL)

Lokaludvalget synes planen er god med mange visioner, og vil følge udviklingen med fyrtårnsprojekterne. Udvalget mener, at CO₂-belastningen pr. københavn er opgjort ukorrekt.

AØL mener, at kun en forbedring af den kollektive trafik kan fungere som et reelt alternativ til biltrafikken, og ser det som et selvstændigt mål at reducere biltrafikken - ikke kun pendlertrafikken - og motivere københavnere til at vælge den kollektive trafik og delebilsordninger. Lokaludvalget vil gerne have menneskers transportbehov analyseret bl.a. med fokus på effektivisering af varetransporten fra producent til detailed. Parkering skal ske fortrinsvis under jorden eller i særskilte parkeringshuse. Forholdene for cyklister skal yderligere optimeres.

AØL ser med stor bekymring på den øgede stigning af vandstanden i havet, og vil have sikring mod vandstandsstigning indarbejdet i alt nybyggeri og nyanlæg samt en udbygning af kloaksystemet. Lokaludvalget vil have udarbejdet et kort med forventede fremtidige koter for grundvand og ændringer i kystlinjen.

AØL peger på en større udnyttelse af den mængde geotermiske varme. Lokaludvalget finder, at det er en god ide at skolebørn uddannes som miljøambassadører, og vil gerne have børnehavebørn inddraget i projektet. De foreslår endvidere at der plantes træer til oprensningsformål på forurenede grunde, f.eks. som et fyrtårnsprojekt på Kløvermarken.

Kommentarer vedr. Generelt

Opgørelsen af udledningen pr. københavn er ikke sammenligneligt med de data, der findes for den gennemsnitlige udledning pr. dansker. Dette er beskrevet i planens afsnit 9.3. "Hvor meget CO₂ udleder københavnere sammenlignet med andre danskere". Afsnittet er blevet omformuleret, så det fremstår mere klart.

Kommentarer vedr. Transport:

Bedre kollektiv trafik, bedre forhold for cyklister, bedre delebilsordninger og mere individuel rådgivning om transport er alle gode og relevante bidrag, som allerede indgår i klimaplanen. Med hensyn til parkering vil de fleste problemstillinger indgå i Parkeringssekretariatets arbejde med at løse parkeringsproblemerne i byen. Set med klimaøjne er det relevant at begrænse unødigt kørsel for at finde en parkeringsplads og derfor indgår det i transportinitiativ 10 om optimering af signalanlæg og P-henvisning at anvende ITS til at optimere parkeringshenvisning. Endnu mere relevant er det dog netop at arbejde med brugerbetaling for parkering og derfor indgår dette ligeledes i klimaplanen.

Anden mulig organisering af varetransport vil indgå i strategi for tung trafik.

Høringssvaret er taget til efterretning, og giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentar vedr. Tilpasning til fremtidens vejr:

Det er forståeligt, at folk på Østamager er bekymrede for den vandstandsstigning, som klimaændringerne vil medføre. Deres forslag om, at vandstandsstigningen skal indarbejdes i alt nybyggeri og nyanlæg som ligger kystnært, er i stor udstrækning allerede indarbejdet i Københavns planarbejde og vil i de kommende år blive helt indarbejdet i planprocessen.

Hvorledes kommunen fremover vil sikre det eksisterende byggeri mod vandstands- og grundvandsstigninger, vil kommunen udrede i et arbejde om hvordan, København tilpasser sig klimaændringerne. Arbejdet forventes iværksat i 2010.

Københavns kloaksystem fungerer generelt meget godt. Der er i Spildevandsplan 2008 taget højde for de kommende ændringer i nedbørsmønstret. I erkendelse af, at der allerede forekommer opstuvninger i kloaksystemet overvejer kommunen løsninger der kan eliminere disse problemer. Forslagene som er fremsat af lokaludvalget indgår i disse overvejelser.

Høringssvaret gav derfor ikke anledning til ændringer.

16. Kgs. Enghave Lokaludvalg (KEL)

Generelt ser Kgs. Enghave Lokaludvalg meget positivt på tiltagene i klimaplanen. KEL mener dog, at der skal sættes økonomiske nøgletal på de forskellige indsatsområder med udgangspunkt i, hvor mange midler Københavns Kommune vil afsætte i budget 2010 til 2013 –

eller 2015, og hvorvidt der er indgået aftaler med offentlige institutioner eller virksomheder.

Vedrørende transport har KEL noteret, at der er fokus på forbedring af cykelparkering ved byens stationer, hvilket udvalget er meget positivt overfor, og ser som et middel til at få flere til at anvende offentlig transport. Udvalget er positivt overfor planens fokus på taxaer, men vil gerne have at kommunen arbejder på at få ændret skattereglerne i forhold til generhvervelse af store og energiforbrugende køretøjer.

KEL ser positivt på placeringen af en fremtidig station ved Sydhavnsgade, som de mener, vil forbedre forholdene omkring kollektiv trafik for de nye bydele ved Teglholmen og Sluseholmen, og opfordrer til at byggeriet af stationen bliver fremrykket. De ønsker også at der generelt lægges vægt på infrastrukturen ved nybyggeri.

Lokaludvalget roser initiativerne med lavenergi og vil gerne have at lavenergikravene altid indarbejdes i planlægnings- og udbudsmateriale. I forhold til eksisterende byggeri ønsker lokaludvalget flere klare initiativer til nedsættelse af energiforbruget, og bedre incitamenter ved energibesparelser til kommunale institutioner. Desuden henstilles til, at der ikke gives kommunale dispensationer for energibesparende installationer, som for eksempel varmfordelingsmålere.

KEL opfordrer Københavns Kommune som indkøber til at stille krav til underleverandører om energi- og CO₂-besparende foranstaltninger og opfordrer til, at der i kommunens grønne indkøbspolitik bliver lagt vægt på dette.

Vedrørende byudvikling mener KEL, at målet om at 1 % af den samlede CO₂-reduktion skal nås via byudvikling, er for uambitiøst. Der opfordres til at revurdere alle lokalplaner fra de seneste år for byudviklingsområder i kommunen, så de lever op til klimaplanen.

Kommentarer vedr. Transport:

Cykelparkering, især ved stationer, er vigtigt for at stimulere både brugen af kollektiv trafik og af cykler. Aflåst cykelparkering ved Sydhavns Station er et forslag som gives videre til kommunens Cykelsekretariat til deres videre arbejde.

Den kollektiv trafikbetjening af Teglholmen og Sluseholmen er i dag mangelfuld og derfor er det en god idé med fokus på cykling til stationer. Det er også forståeligt at lokaludvalget lægger vægt på, at der ved fremtidigt byggeri bliver lagt højere vægt på kollektiv infrastruktur før der bygges nyt. Dette indgår netop i hele byudviklingsindsatsen i klimaplanen og det er også grundlaget ved udbygning af nye byområder som fx Nordhavnen.

Det er godt at høre lokaludvalgets opbakning til arbejde for mere miljørigtig taxikørsel. Ændring af skattereglerne, så vognmændenes økonomiske incitamenter til at købe store energiforbrugende biler forsvinder, er en idé, der medtages på en liste over kommunale politiske ønsker til statslige ændringer.

Høringssvaret er taget til efterretning, og giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Byggeri og renovering af bygninger:

Kommentaren fra lokaludvalget om klare initiativer til nedsættelse af energibruget er taget til efterretning, men giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Initiativet om at kommunale institutioner kan beholde de penge et fald i energiforbruget medfører, indgår allerede i planen, men for nuværende kun gældende for 2009. Forslaget vil derfor indgå i det videre arbejde, men giver ikke anledning til ændringer her og nu.

Kommentarer vedr. Byudvikling:

Målsætningen for byudviklingen på 1 % af den samlede reduktion af CO₂-udledningen skal ses i lyset af, at der ikke er så meget der er færdigt bygget i 2015. På den lange bane vil byudviklingen komme til at stå for en større del af CO₂-reduktionen. Endvidere er byudviklingen med til at understøtte de andre indsatsområders målsætninger i klimaplanen.

Københavns Kommune vurderer, at det ikke er muligt at revurdere alle lokalplaner fra de seneste år. Juridisk kan kommunen ikke stille krav om, at alle ejendomme i København skal renoveres, så de lever op til kravene i Klimaplanen. Endvidere skal det også ses i lyset af, at det tager ca. 1 år, at ændre en lokalplan.

Klimaplanens projekter under byudvikling er indarbejdet i Kommuneplan 2009 og skal være i overensstemmelse med kommunens andre planer og strategier.

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer.

17. Bispebjerg Lokaludvalg (BL)

Bispebjerg Lokaludvalg udtrykker sympati for og opbakning til klimaplanen, især hvad gælder grønnere transport i bydelen. De foreslår bl.a. at bussystemet videreudvikles i bydelen, en forlængelse af metroen til Brønshøj-Husum via Bispebjergs nordvestkvarter og udbygning af cykelstinet. Derudover vil lokaludvalget gerne have at miljøzonen udvides til at gælde hele Bispebjerg bydel, og at de intelligente transportsystemer skal kunne rumme reservation af

parkeringspladser. Derudover forslag om lademuligheder for elbiler og bedre gadebelysning.

BL tilbyder, at bydelen bliver vært for en del af indsatsen under temaet 'Københavnerne og Klimaet', og at det nye klimavidenscenter placeres i bydelen. Lokaludvalget ser gerne, at det bliver undersøgt om nogle af bydelens grønne områder kan anvendes til klimaskov, og bakker desuden op om visionen om at ruste byen til de ændringer i vejret. De anbefaler, at der laves et regnvandssoverløb til Lersøen, og at der laves lommeparker forskellige steder i bydelen.

Kommentarer vedr. Transport:

Lokaludvalgets bekymring over den tunge trafik er forståelig, men forhåbentlig begrænses nogle af generne, når miljøzonen pr. 1. november 2009 udvides til at gælde hele kommunen. En forbudszone mod tung trafik er ikke vedtaget, da det i stedet er besluttet at udarbejde en samlet strategi for tung trafik. Denne er under udarbejdelse.

Metrobyggeriet vil give gener rundt omkring i byen i anlægsperioden. Desværre, men efterfølgende vil Metrocityringen være et løft for den kollektive trafik i byen. Yderligere udbygninger af metroen, også til Brønshøj-Husum indgår i den langsigtede udvikling af kommunen.

Flere cykelstier og bedre trafiksikkerhed indgår i kommunens allerede i kommunens arbejde. Mere specifikke ønsker kan med fordel meldes ind ved udarbejdelse af bydelsplanen for Bispebjerg.

Idéen om at kunne bruge ITS til reservation af parkeringspladser gives videre til Center for Trafik, som arbejder med ITS løsninger. Ligeledes sendes forslaget om gadebelysning videre til Center for Vejes belysningsfolk.

Lademuligheder for elbiler indgår i Klimaplanens transportinitiativ 11 om infrastruktur for el- og brintbiler, som der arbejdes videre med efter planens vedtagelse.

Høringssvaret er taget til efterretning og det giver ikke anledning til ændringer i Klimaplanen. Men en række af forslagene i høringssvaret sendes videre til relevante forvaltninger.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Kommunen har forståelse for lokaludvalgets argumenter om at opprioritere indsatsen for miljø og klima i en bydel, hvor der ikke umiddelbart er udpræget interesse for deltagelse i klimaaktiviteter. Der er endnu ikke truffet beslutning om hvor tiltagene skal iværksættes, men BLs ønsker vil indgå i de overvejelser som kommunen vil gå igennem i forhold til implementeringen af Klimaplanens initiativer. De københavnerrammede initiativer, for børn

og voksne er allerede i et vist omfang rettet mod alle københavnere (fx KlimaKBH). Beboere på Bispebjerg kan i den sammenhæng også blive tilbudt at deltage i relevante kampagner og aktiviteter, som Københavns Miljøpunkter har et stort kendskab til, da de også er bekendt med befolkningssammensætningen i de enkelte bydele. Miljøpunkterne er blevet uddannet af vores klimakonsulenter, og vil derfor også kunne bruge deres viden i forbindelse med de bydelsrettede aktiviteter.

Bispebjerg ønsker at være vært for det nye klimavidenscenter, der er nævnt under Københavnerinitiativ 4. Der er ikke tale om et fysisk videnscenter, men et udviklings samarbejde med koordinering, vidensdeling, efteruddannelse af lærere og projektledelse. Præciseringen er skrevet ind i både den korte og lange version af klimaplanen.

Høringssvaret er taget til efterretning og giver anledning til præcisering af københavnerinitiativ om generation bæredygtig i den korte og lange version af klimaplanen. Men en række af forslagene i høringssvaret sendes videre til relevante forvaltninger.

Kommentarer vedr. Tilpasning til fremtidens vejr:

De fremsendte forslag om at lave regnvandsoverløb til Lersøen og forslag om at lave Lommeparker forskellige steder i byen vil blive vurderet i forbindelse med de konkrete projekter. Udvalgets forslag om Lommeparker indgår i det grønne udspils projektbank. I efteråret 2009 forventer Kommunen at offentliggøre, hvor der i første omgang anbefales at der etableres lommeparker. Forslaget om en klimaskov vil indgå i det videre arbejde om en begrønning af København.

Høringssvaret giver derfor ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

18. Brønshøj-Husum Lokaludvalg (BHL)

Brønshøj-Husum Lokaludvalg er positiv overfor kommunens ambition om at reducere forbruget af fossile brændstoffer, og planens bidrag til reduktion af forureningen fra trafikken og de afledte forbedringer af boliger og byrummet.

BHL vil gerne fremover deltage aktivt i planens realisering.

Kommentarer vedr. Generelt:

Kommunen takker for opbakningen til planen. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer af klimaplanen.

19. Valby Lokaludvalg (VL)

Lokaludvalget ser meget positivt på klimaplanen, og er glad for initiativerne for københavnernes og finder målsætningen om at bidrage med 4 % af den samlede CO₂-reduktion realistisk. Udvalget er dog uenig i at CO₂-kvoter indgår som en del af strategien for at opnå CO₂-neutralitet.

VL finder at det er uklart i den korte version af klimaplanen, om det er på nuværende tidspunkt eller i fremtiden, at vedvarende energi ”langt fra kan dække Københavns energibehov”, og at det ikke fremgår klart om det er de kommunale institutioners forbrug af el eller hele byens forbrug af el fyrtårnsprojektet ”Nye vindmøller” vil dække, og finder heller ikke at afsnittet i klimaplanen forklarer dette tilstrækkeligt. VL mener også, at der skal mere fokus på solenergi, og nævner at der i Valby arbejdes med solenergi.

VL efterlyser flere visioner for den kollektive trafik, og har i Valby Bydelsplan konkret foreslået etablering af en letbane. De gør opmærksom på, at der skal investeres massivt i den kollektive trafik for at trængselsafgifter kan få den ønskede effekt. Lokaludvalget er positive overfor en betalingsring, men ønsker ikke en opdeling af bydelen.

VL ønsker bindende mål og tidsplaner for energirenovering af den kommunale bygningsmasse.

Høringssvaret tager også problematikken omkring CO₂ og partikler fra krydstogtskibe op, og efterlyser initiativer om emnet i klimaplanen.

Afslutningsvis finder lokaludvalget at finansieringen af planen er mangelfuld.

Kommentarer vedr. Generelt:

Kommunen er blevet opmærksom på, at eksemplet med opkøb af kvoter som et middel til at nå CO₂-neutralitet ikke er velvalgt, da det ikke indgår som virkemiddel for at nå målet om 20 % reduktion eller visionen om CO₂-neutralitet. Kommunen forventer andre teknologiske løsninger inden år 2025. Opkøb af kvoter er sammen med andre indsatser som lagring af CO₂ (CCS) eksempler på, hvordan visionen om at København er CO₂-neutral i 2025 kan realiseres, hvis de løsninger der allerede peges på, af en eller anden grund skulle blive fravalgt. Det udelukker dog ikke, at opkøb af kvoter og CCS skal vurderes i det videre arbejde, men for at undgå uklarhed fjernes eksemplerne fra klimaplanen.

Høringsforslaget giver anledning til præcisering af sætningerne i den korte version af klimaplanen, således at det fremgår, at der er tale om det nuværende energibehov og om dækning af elbehovet de kommunale institutioner.

CO₂-udledning fra skibe indgår generelt ikke i klimaplanen, primært fordi vi ikke kan skaffe data for det. Men problemstillingen er dog noget, vi beskæftiger os med. I forbindelse med VVM-redegørelsen for "Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal" påpeges, at den nye krydstogtterminal forberedes for landstrøm, så skibene med tiden vil kunne forsynes med el fra land. I den internationale søfartsorganisation (IMO) arbejdes der desuden på, at der opstilles regler for CO₂-emissioner fra skibe.

Kommentarer vedr. Transport:

Overvejelser om letbaner indgår i transportinitiativ 2 om styrket kollektiv trafik, hvor de undersøgelser, som sættes i gang for at reducere CO₂-udslip fra den kollektiv trafik og forbedre dens konkurrenceevne i forhold til bilerne omfatter letbaner. Det tages til efterretning af Valby Lokaludvalg peger på en letbaneløsning for bydelen.

Lokaludvalgets holdning til investeringer i forbindelse med trængselsafgifter er helt relevant og kommunen er enig i, at trængselsafgifter skal følges op med massive investeringer i kollektiv trafik. Formuleringen, som lokaludvalget henviser til er dårlig og giver et misforstået indtryk. Baggrunden for sætningen er, at kommunen egne investeringer vil blive mindre, fordi finansiering sker via indtægter fra afgifterne. Teksten i afsnit 4 på side 41 ændres til: "Indtægter fra trængselsafgifter vil kunne dække meget af behovet for store investeringer i cykler, kollektiv transport, ITS mm. Hvis Kommuneforums model anvendes, vil samtlige fremtidige investeringer i bæredygtige trafikale tiltag faktisk kunne dækkes af provenuet. Der er derfor ingen tvivl om, at det er helt centralt for at nå klimamålet - og for København som by - at få indført trængselsafgifter."

Høringssvaret har givet anledning til redaktionelle rettelser, der er indføjet i planen (se ovenfor).

Kommentarer vedr. Byggeri og renovering af bygninger:

Selvom solenergi ikke indgår i indsatsområdet om energiforsyning, har kommunen fokus på solceller. På nuværende tidspunkt er det primært i en demonstrationsfase og koblet til bygningsområdet.

Kommentaren om bindende mål og tidsplaner for energirenoveringer er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Detailplanlægningen af indsatsen sker i forbindelse med den konkrete udførsel af planen.

20. Lokaludvalg Østerbro

Klimaplanen er positiv og ambitiøs. Lokaludvalget vil gerne medvirke til at implementere initiativerne på Østerbro, ikke mindst de CO₂-begrænsende initiativer der vedrører byudviklingen i Nordhavn.

Kommentarer vedr. Generelt:

Københavns Kommune ser positivt på opfordringen til samarbejde om klimaplanens initiativer. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer af klimaplanen.

21. Christianshavns Lokaludvalg

Lokaludvalget bemærker, at den korte høringsperiode gør, at lokaludvalget ikke har mulighed for at drøfte klimaplanen med borgerne. Lokaludvalget bakker op om den fremsatte vision og de beskrevne planer. De ønsker at fremhæve, at de i særlig grad vil lægge vægt på en lokal forankring af klimaarbejdet og at det har været vanskeligt at finde den lokale vinkel i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Generelt:

Høringsperioden har været fra den 14. april til 15. maj 2009. Kommunen beklager, at høringsperioden ikke har været lang nok til, at det har været muligt at gennemføre en dialog med borgerne på Christianshavn. Københavns Kommune har til hensigt at fortsætte dialogen med Københavns borgere, organisationer og virksomheder om klimaindsatsen i København gennem en række konkrete klimaaktiviteter og ser positivt på lokaludvalgets opfordring til samarbejde herom.

22. Lokaludvalg Nørrebro (LN)

Der ytres anerkendelse af klimaplansudkastet og opbakning til den CO₂-neutrale vision. Derudover er der kommentarer til enkelte indsatsområder i planen. Lokaludvalget opfordrer til at "Nørrebro-modellen på affaldsområdet udbredes til hele Nørrebro, og mener generelt at klimaplanen bør have mål for reduktion og genbrug af affald. Udvalget finder et kommunalt energiselskab væsentligt for at kunne vare tage kommunens og forbrugernes interesser.

Lokaludvalget mener at Københavns Kommune må være ambitiøs mht. at københavnere skal have færre biler og arbejde på at afskaffe befordringsfradraget. Derudover vil lokaludvalget have udvidet miljøzonen til at dække hele byen og at den kollektive transport omlægges til skinnebåret trafik. Cyklismen i byen skal styrkes, bl.a. ved bredere cykelstier og cykelpendleruter. Lokaludvalget går ind for at satse på elbiler i kommunalt regi, og man ser gerne at busser i centrale bydele er eldrevne.

Det foreslås at alle kommunens bygninger er energireoverede i 2025 og at forbrugernes elmålere udskiftes til intelligente målere, som kan regulere forbruget til tidspunkter, hvor der er overskud på elnettet.

Kommentarer vedr. Energiforsyning:

Københavns Kommune ejer i dag Københavns Energi, der forsyner København med fjernvarme (og vand). Tidligere omfattede Københavns Energi også elforsyning, men pga. af liberaliseringen på området ejes den del i dag af Dong Energy. I forbindelse med udviklingen i vedvarende energi vil kommunerne undersøge forskellige modeller for finansiering og ejerskab.

Kommentarer vedr. Transport:

Forslag om afskaffelse af befordringsfradaget formidles videre til de kommunale politikere via en liste over ønsker til statslige ændringer.

Bredere cykelstier og flere pendler-ruter er tiltag som i høj grad indgår i Klimaplanens transportinitiativ 1 om flere cykler, hvor der lægges op til kraftige forbedringer af hele cykelområdet.

Miljøzonen udvides til at gælde for hele kommunen pr. 1. november 2009. Kravene i zonen gælder alle køretøjer på over 3,5 tons, også Movias busser. I Klimaplanens transportinitiativ 5 om miljøzone for personbiler undersøges muligheder for at udvide miljøzonens krav til at omfatte vare- og personbiler.

Det tages til efterretning af Nørrebro Lokaludvalg ønsker, at den kollektive trafik i videst muligt omfang lægges om til skinnebåren trafik, herunder lightrail / letbane.

Høringssvaret er taget til efterretning, og giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Byggeri og reovering af bygninger:

Kommentaren om at alle kommunale bygninger skal være reoveret inden 2025 samt brug af intelligente elmålere, er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Vedr. forslag om at udvide affaldsmodellen Indre Nørrebro til hele Nørrebro, så vil kommunen med iværksættelse af forsøget om indsamling af plast og metal fra husholdninger i september 2009 (jf. Affaldsplan 2012) naturligvis trække på erfaringer fra Nørrebro-modellen i de videre overvejelser omkring, hvordan øget udsortering af genanvendelige fraktioner vil kunne udbredes til hele byen. Kommunen har desuden mål for og initiativer omkring affaldsminimering og genbrug i Affaldsplan 2012, som supplerer klimaplanen.

Forslaget er taget til efterretning, men vil ikke få nogen konsekvenser for klimaplanen.

23. Amager Vest Lokaludvalg (AVL)

Lokaludvalget er positiv over for klimaplanen, især konceptet med fyrtårnsprojekterne, men mener at uklarheden om finansiering gør den svær at forholde sig til. Mht. til energiproduktionen mener lokaludvalget at Københavns Kommune bør undlade administrative løsninger i forhold til opkøb af CO₂-kvoter; men i stedet satse på løsninger der resulterer i en egentlig merproduktion af grøn el. Der tales for et borgerejet vindmøllelaug.

Der bakkes op om transportområdets fyrtårnsprojekt vedr. elbiler, men der ytres undren over at planen ikke indeholder mål for implementering af elbiler, herunder elstik til opladning. Der opfordres til at gøre elstik tilgængelige i hele kommunen. Lokaludvalget opfordrer Københavns Kommune til at arbejde for en række ”Park’n’Ride”-løsninger i byens udkanter.

Lommeparker ses som et fint initiativ i sig selv, men ikke som den rigtige løsning på fremtidige klimaforandringer. Det anbefales at undersøge mulighederne for at udvikle idéen om grønne tage meget mere, og anbefales desuden at der i hele kommunen opstilles demonstrationshuse med fokus på virksomheders og privates behov.

Kommentarer vedr. Generelt:

Kommunen er blevet opmærksom på, at eksemplet med opkøb af kvoter som et middel til at nå CO₂-neutralitet ikke er velvalgt, da det ikke indgår som virkemiddel for at nå målet om 20 % reduktion eller visionen om CO₂-neutralitet. Kommunen forventer andre teknologiske løsninger inden år 2025. Opkøb af kvoter er sammen med andre indsatser som lagring af CO₂ (CCS) eksempler på, hvordan visionen om at København er CO₂-neutral i 2025 kan realiseres, hvis de løsninger der allerede peges på, af en eller anden grund skulle blive fravalgt. Det udelukker dog ikke, at opkøb af kvoter og CCS skal vurderes i det videre arbejde, men for at undgå uklarhed fjernes eksemplerne fra klimaplanen.

Kommentarer vedr. Transport:

Faste mål for antal el-biler og el-stik i byen er vanskelige. Derfor er der i transportinitiativ 11 om infrastruktur til el- og brintbiler lagt vægt på samarbejder, der kan fremme etableringen af el-stik. For kommunens egne køretøjer er der i transportinitiativet om kommunale el- og brintkøretøjer sat et fast mål om at 85 % af kommunens personbiler kører på el eller brint i 2015. Lokaludvalgets forslag om at gøre det muligt at oplade el-biler i det kommende p-hus i Ørestad gives videre til Center for Miljø, der arbejder med etablering af el-

infrastruktur. Desuden kan det anbefales at indarbejde forslaget i den kommende bydelsplan for området.

Park and Ride i byens udkant har været overvejet i forbindelse med udarbejdelse af klimaplanen. Det blev vurderet at park and ride fungerer bedst, hvis det er placeret langt fra bycentrum, altså i omegnen af København. Park and ride er dog et tiltag kommunen generelt støtter og det indgår særskilt i arbejdet med trængselsafgifter.

Høringssvaret er taget til efterretning, men giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Byggeri og renovering af bygninger:

Kommentaren om demonstrationshuse og lommeparker er taget til efterretning, men giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Elementerne om klimatilpasning håndteres i den kommende klimatilpasningsstrategi.

24. Vesterbro Lokaludvalg (VL)

Lokaludvalget er positiv overfor klimaplanen, men mener at det er nødvendigt at Københavns Kommune opkøber og destruerer CO₂-kvoter svarende til CO₂-reduktionerne. Man mener ydermere at der skal være et mål om på lang sigt at gøre København fri for fossile brændsler. Lokaludvalget er utilfreds med at CO₂-udledningen fra produktionen bag københavnernes vareforbrug i Københavns Kommune ikke medregnes i Københavns CO₂-fodspor. Lokaludvalget er bekymret over at mange af virkemidlerne til at realisere målene beror på samarbejde med andre parter, men har intet bud på, hvordan denne udfordring løftes.

Der støttes op om Københavns Kommunes fokus på el- og varmekonsum, men det påpeges at målsætningen og virkemidlerne må skærpes, og at det er nødvendigt med hurtigere og mere vidtrækkende overgang til vedvarende energi og energieffektiviseringer. Lokaludvalget tilslutter sig ambitionen om kørselsafgift, og at overskuddet skal investeres i kollektiv trafik og forbedrede forhold for cyklister og forgængere. Der skal arbejdes for bedre busfremkommelighed og lavere priser.

Det påpeges at Københavns Kommunes aktuelle politik på transportområdet strider imod planens mål, bl.a. for parkeringsforhold. Der bør desuden sættes på elbusser, status quo for vejkapacitet, samarbejde med omegnskommuner om storcentre og begrænsning af antallet af p-pladser ved indkøbscentre og bedre transportvaner for børn. Derudover skal etableres samarbejde med erhvervslivet om et miljømæssigt bæredygtigt forretningsliv herunder cykling.

Derudover indeholder høringssvaret en masse andre forslag bl.a. vedrørende bevarelse af grønne områder, forsøg med mikrovindmøller og andre decentrale energiproduktionsformer, større krav til byggematerialer og byggeprocesser i kommunens egne bygninger.

Kommentarer vedr. Generelt:

Opkøb af kvoter som et middel til at nå CO₂-neutralitet er nævnt som eksempel på, hvordan CO₂-neutralitet kan realiseres, men Københavns Kommune forventer, at andre virkemidler i kraft af teknologisk udvikling mv. vil gøre det muligt at nå visionen. For at undgå uklarhed vil eksemplerne med køb af kvoter blive taget ud af klimaplanen.

I forhold til kommentaren om at København skal være fossilfri, er det Københavns Kommunes vurdering, at visionen om et CO₂-neutralt København i 2025 med den valgte definition er meget ambitiøs, men at den realistisk med en målrettet indsats. Visionen vurderes derfor at være en relevant milepæl, der kan sikre en langsigtet indsats, der går videre end 2015.

Afgrænsninger i opgørelsesmetoden er som det påpeges, at CO₂-udledningen fra vareforbrug ikke indgår. Opgørelsen af udledning forbundet med vareforbrug på baggrund af eksisterende data vil efter kommunens vurdering ikke kunne gøres på en måde, som sikrer et retvisende billede af københavnernes forbrug. Københavns Kommune er opmærksom på spørgsmålet og har initiativer på området. Blandt andet indgår det i Københavns Kommunes affaldsplan og kommunens indkøbsaftaler. I afsnittet om vareforbrug er det blevet tydeliggjort, at dette er et område, der har kommunens opmærksomhed, men beregningsmetoden fastholdes.

Københavns Kommune har pt. ikke data for CO₂-udledning fra krydstogtskibe, og derfor indgår området ikke i klimaplanen. Men Københavns Kommune arbejder med problemstillingen og i forbindelse med VVM-redegørelsen for "Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal" påpeges, at den nye krydstogtterminal forberedes for landstrøm, så skibene med tiden vil kunne forsynes med el fra land. I den internationale søfartsorganisation (IMO) arbejdes der desuden på, at der opstilles regler for CO₂-emissioner fra skibe.

Kommentarer vedr. Transport:

Det tages til efterretning af lokaludvalget støtter etablering af kørselsafgifter i form af en betalingsring.

Bedre busfremkommelighed indgår i Klimaplanen og er desuden et tiltag, som kommunen har arbejdet med i mange år. Forslaget om at udvide samarbejdet med omegnskommuner, både om

busfremkommelighed og om takster, videregives til Center for Byudvikling i Økonomiforvaltningen.

Parkeringsforhold er vigtige for brugen af bil og i den kommende kommuneplan indgår færre p-pladser ved nybyggeri. Det er også et tiltag, som der arbejdes med i de nye byudviklingsområder. Herudover parkeringsforslag til Parkeringssekretariatet i Teknik- og miljøforvaltningen.

Som det er i dag, har Fields ikke monopol på dagligvare og anden handel i Ørestaden. Københavns Kommune har i forbindelse med byudviklingen af Ørestaden gjort det muligt, at der kan etableres butikker i nærområdet, men der er ingen butikker der har ønsket det endnu. Det er bestemt også Københavns Kommunes ønske, at der kommer mere byliv og butikker i Ørestaden. Undersøgelse af muligheder for elbusser indgår i Klimaplanens transportinitiativ styrket kollektiv trafik og det tages til efterretning, at lokaludvalget støtter elbusser.

Generelt ønsker kommunen ikke at udvide vejkapaciteten, men ved udbygning af større byudviklingsområder, vil nye veje komme til. Samtidig reduceres vejkapaciteten for biler gennem tiltag i stil med Nørrebrogade og gennem bedre forhold for cykler og busser.

Københavns Kommune er enig i, at storcentre skal placeres stationsnært. I kommuneplan 2009 skal alle større arbejdspladser herunder storcentre ligge stationsnært og antallet af parkeringspladser er reduceret.

Nye varekoncepter en interessant vinkel og den kan passende tages op ved den videre udvikling af strategi for tung trafik. I denne strategi indgår pilotforsøg for cityvareterminal og her kan vinklen med e-handel muligvis indarbejdes. Således sendes forslaget videre til Center for Trafik i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Skolebørns transportvaner er vigtige og derfor arbejder kommunen allerede systematisk med sikre skoleveje. Påvirkning af børns transportvaner indgår i Klimaplanen i fyrtårnsprojekt for Københavnerne og klimaet - En ny klimageneration.

Høringssvaret er taget til efterretning og et par forslag er sendt videre til relevante centre. Svaret giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Byggeri og renovering af bygninger:

Lokaludvalgets kommentar om en styrkelse af decentral energiproduktion er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen. I forhold til solceller spiller det ind, at Københavns Kommune står foran at lave en egentlig

klimatilpasningsstrategi og den samlede vurdering af hvordan klimatilpasning håndteres bedst får betydning for hvordan tagfladerne i København ønskes brugt. Desuden er det Københavns Kommunes vurdering, at solceller og mikrovindmøller i dag forsat er på et udviklingsstadium der gør, at andre vedvarende energiteknologier giver bedre effekt af kommunens investeringer. Det vil givetvis ændre sig i fremtiden.

Kommentaren om at skærpe virkemidlerne rettet mod boligbebyggelse er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Københavns Kommune har begrænsede muligheder for at stille krav til borgerne. I forbindelse med støttet byggeri er kommunen opmærksom på mulighederne for at stille krav og få en tættere dialog, hvilket også er beskrevet under alment byggeri.

Høringssvaret om at sikre andre miljømæssige sider af byggeri gav anledning til en ændring af klimaplanen. Renoveringer af bygninger ud fra et klima og energifokus må ikke betyde forringelser af de standarder og krav Københavns Kommune allerede stiller i forhold til miljø i byggeri og anlæg, og dette er blevet skrevet ind i klimaplanen.

Kommentaren om at forlænge tilbagebetalingstiden ved renovering af kommunens bygninger er taget til efterretning, og der er sket en præcisering af initiativet om klimafokus ved renovering af kommunens bygninger, således at det tydeligt fremgår at Københavns Kommune opererer med en tilbagebetalingstid på op til 20 år ved større renoveringsprojekter og op til 10 år på enkeltstående initiativer koblet til EMO-kortlægningen.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Lokaludvalget foreslår at kommunens medarbejdere skal vælge tog frem for fly, så længe medarbejderne ikke skal længere væk end fx Berlin og Stockholm. Dette forslag vil kommunen tage til efterretning i forbindelse med udarbejdelse af kommunens kommende transportplaner og tiltag.

Udvalget problematiserer at offentlige indkøbsordninger lægger kraftige restriktioner på mulighederne for miljø- og klimavenlige indkøb i offentlige institutioner. Kommunen har taget kommentaren til efterretning og arbejder i øvrigt løbende med at optimere anvendelsen af kommunens centrale indkøbsordninger.

Lokaludvalget foreslår at kommunen i dialogen med byens virksomheder skal anspore virksomhederne til at de bruger cyklen i den daglige erhvervsrelaterede persontransport. Kommunen har taget kommentaren til efterretning og kan fortælle, at der i kommunens Klima+ kampagne arbejdes generelt med at indføre så mange klimahensyn som muligt i forhold til de virksomheder som kommunen er i kontakt med.

Forslagene er taget til efterretning og vil ikke medføre ændringer i klimaplanen.

25. Miljøpunkt Vanløse (MV)

Lokaludvalget savner en række oplysninger i klimaplanen, herunder forbrug og besparelspotentiale for de enkelte bydele og sammensætningen af boligtyper. MV mener ikke at målet på 4 % CO₂-reduktion via adfærdsændringer er sat højt nok og mener at potentialet er større.

MV ønsker en inddeling af borgerne, som vil kunne lette målretningen af miljøpunktets indsats. Der er ikke tilfredshed med Klima Kbh., og MV mener at konceptet behøver evaluering og videreudvikling for at få den ønskede virkning. Der foreslås løbende indtastning af vand-, varme- og elforbrug. Der opfordres til at klimakonsulenternes arbejde bliver mere fokuseret på målgrupper. Der ytres desuden utilfredshed med høringsperiodens længde. Man så gerne en 8-12 ugers høringsperiode, og en varsling af denne mindst 2 måneder forinden.

Kommentarer vedr. Generelt:

Høringsperioden har været fra den 14. april til 15. maj 2009. Vi beklager, at høringsperioden ikke har været lang nok til, at det har været muligt at gennemføre en grundigere dialog med borgerne i Vanløse, men sætter pris på de input, der er kommet fra borgermødet i Vanløse. Københavns Kommune har til hensigt at fortsætte dialogen med Københavns borgere, organisationer og virksomheder om klimaindsatsen i København gennem en række konkrete klimaaktiviteter.

Kommentarer vedr. Energiforsyning:

Københavns Kommune synes, det er god idé hvis der kan skaffes data for energiforbrug og CO₂-udledning på bydelsniveau. Forslaget tages derfor med i det videre arbejde med at implementere planen og vi vil undersøge mulighederne for at fremskaffe data.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Kommunen vurderer, at MVs forslag om at kunne følge udviklingen i CO₂-forbrug, udledninger og monitorering af udledning på bydelsniveau - er en rigtig god idé. På den måde vil det være lettere at fokusere og prioritere de lokale indsatser i bydelene. Kommentaren er derfor taget til efterretning og kommunen vil i den forbindelse overveje konsekvenserne og eventuelle metoder til at stille resurser og viden til rådighed.

Københavns Kommune kan opgøre statistik over ejerformer for etageejendommene og andre boligformer i København, bl.a. på

karéniveau. Kommunen har taget MVs forslag til efterretning om at tilbyde denne ydelse til kommunens Miljøpunkter og vil overveje om og evt. i hvilket omfang det i praksis skulle kunne lade sig gøre at tilbyde denne ydelse.

Kommunen er enig i, at der er et større potentiale for adfærdsændringer end 4 %, og har kendskab til flere nationale og internationale initiativer, hvor der er opnået op til 2/3 besparelser på energi og forbrug i husholdninger. I klimaplanen er besparelspotentialet for de adfærdsbetingede initiativer vurderet til at være 25 %. Dette vurderer vi er realistisk at opnå i København, hvor 66 %, som er opnået i enkelte adfærdsændrende initiativer, er for ambitiøs en målsætning at have for alle virksomheder, københavnere og ansatte i Københavns Kommune. Det skal her ligeledes præciseres, at indsatsrådets 4 %'s reduktionsmål refererer til, hvor stor en andel af 20 %'s målet, som vi vil opnå via adfærdsændrende initiativer. Klimaplanens indsatser vil derfor ikke hindre, at der opnås højere besparelser.

Vedr. Miljøpunktets forslag om at inddele borgere efter segment vil kommunen tage jeres forslag op til overvejelse da vi har stor forståelse for at det ville kunne hjælpe jer med at målrette og prioritere jeres lokale indsatser.

MV har en kommentar om at KlimaKBH i dag ikke fremstår som et koncept, der er i stand til at mobilisere københavnernes til at nå målene for klimaplanen. Til det kan vi præcisere at konceptet i KlimaKBH ikke alene har til hensigt at nå det overordnede mål på 4% af 20% reduktionsmålet. KlimaKBH bidrager til opfyldelse af 4%reduktionsmålet med en del og skal ellers ses i sammenhæng med planens øvrige tiltag. Der arbejdes løbende med at forbedre konceptet for KLimaKBH-kampagnen, og der er planlagt en evaluering af arbejdet indtil nu og en videreudvikling af konceptet.

Miljøpunktets forslag vedr. en løbende indtastning af tal for vand, varme og el samt forslaget om at uddanne klimakonsulenter der i højere grad "matcher" de borgergrupper de skal rådgive, vil indgå i kommunens overvejelser om udvikling af KlimaKBH-konceptet.

Høringssvarets kommentarer er alle taget til efterretning, men vil ikke medføre ændringer i klimaplanen.

26. Miljøpunkt Valby (MV)

Miljøpunktet støtter udarbejdelse af en klimaplan, og har indarbejdet kommentarer om ambitionsniveau og afsatte midler er indarbejdet i fælles høringssvar med bl.a. andre miljøpunkter. Derudover støttes op om Valby Lokaludvalgs høringssvar, og gøres opmærksom på at

Miljøpunktet gerne vil samarbejde om fyrtårnsprojekterne mht. vindmøller, solceller, grønne tage og letbaner.

Kommentarer vedr. Generelt:

Kommunen er glad for samarbejdet med kommunens miljøpunkter, men gør desuden opmærksom på, at overvejelser om letbaner indgår i transportinitiativ 2 om styrket kollektiv trafik, men indgår derudover ikke direkte som en del af klimaplanen. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer af klimaplanen.

27. Concerto ”Green Solar Cities”

Green Solar Cities partnere støtter Københavns Kommunes klimavision og klimaplan, og ser planen som en understøttelse af Concertos projekt med solceller i Valby. Concerto tilbyder deres ekspertise og tilbyder desuden at samarbejde med Københavns Kommune og Miljøpunkt Valby om implementeringen af klimaplanen.

Kommentarer vedr. Byggeri og renovering af bygninger:

Københavns Kommune ser positivt på et samarbejde med Solar City, og kommentaren om støtte til planen og ønske om samarbejde er taget til efterretning, men giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen..

28. Metroselskabet

Metroselskabet er ikke enig i figuren med CO₂-udledning per person per transporteret km i den korte udgave af klimaplanen, og har forslag til alternative mængder CO₂ udledt per person for metro og S-tog. Derudover foreslås at kommunen skal overveje bedre parkeringsmuligheder for pendlere i udkanten af kommunen.

Kommentarer vedr. Transport:

Tallene bag figuren over CO₂-udledning per person per km kommer fra en baggrundsrapport fra konsulentfirmaet Cowi og ved udarbejdelse af Klimaplanen var der usikkerhed omkring størrelserne af CO₂-udslippet per km. Derfor er kommunen glad for Metroselskabets høringssvar og tallene i figuren vil blive ændret. Det er dog for god ordens skyld ved at blive undersøgt, hvad DSB S-tog siger til tallene.

Parkeringsmuligheder ved stationer (park and ride) indgår ikke direkte i klimaplanen, men er et tiltag, som kommunen ellers støtter.

Høringssvaret har givet anledning til ændring af figur på side 12 i den korte udgave af Klimaplanen.

29. Renholdningsselskabet af 1898 (R98)

R98 hilser klimaplanen velkommen og kommenterer specifikke initiativer under ”Grønnere transport” og ”Københavnere og klimaet” og har desuden besvaret spørgsmålene, der blev lagt op til i høringsbrevet.

I forhold til transportinitiativerne opfordrer R98 til at optimere byens signalanlæg således, at skraldebiler og andre køretøjer i fast rutekørsel tilgodeses. R98 mener, at initiativet omkring CO₂-reduktion fra transport af affald er meget ambitiøst, da R98 løbende har optimeret indsamlings, sikret brændstoffektivitet ved indkøb af nye skraldebiler og at affaldsuddet af husholdningsaffald ikke giver store muligheder for at stille krav om brændstoffektivitet, men ser frem til at målet opfyldes. Samtidigt gør de opmærksom på, at det er en stor udfordring at stille krav til transport af erhvervsaffaldet

I forhold til københavnerinitiativerne om affaldssortering med CO₂-reduktion ved udsortering af plast fra husholdning gør R98 opmærksom på at der er andre initiativer, der også vil have en gavnlig klimaeffekt og henviser til Affaldsplan 2012.

R98 opfordrer generelt til en større sammenhæng med initiativerne i Affaldsplan 2012. Høringssvaret kommer også med initiativer på affaldsområdet, der vil mindske klimaeffekten. Det drejer sig om forsøg med skraldebiler med alternative drivmidler, initiativer på affaldsområdet rettet mod virksomheder, affaldssortering i kommunens institutioner, affaldshåndtering i nye byudviklingsområder, opfordring til etablering af flere genbrugsstationer, evt. i forbindelse med lømmeparker og hjemmekompostering.

R98 påpeger, at der løbende sker store renoveringer af den eksisterende boligmasse, og sådanne renoveringer burde derfor også nyde samme bevågenhed, bl.a. konsulentbistand omkring ændringer i affaldshåndteringen.

Kommentarer vedr. Transport:

Vedr. reduktion af energiforbruget fra transport af Københavns affald, så skal målet opnås løbende frem mod 2015 ved bl.a. at stille større krav om brændstoffektivitet og alternative drivmidler i udbuddene. Det forventes, at de kommende udbudsrunder i stigende grad vil fokusere på energiforbruget. Erhvervsaffaldet er sværere at regulere, men kommunen kan bl.a. påvirke transporter fra fælleskommunale anlæg som genbrugsstationer og forbrændingsanlæg. Der gøres opmærksom på at klimaplanen gælder for en længere periode end affaldsplanen.

Teknik- og Miljøforvaltningen følger udviklingen omkring anvendelse af alternative drivmidler til affaldstransport, og vil i de kommende år skabe det fornødne erfaringsgrundlag fx. via forsøg.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Kommunen er enig med R98 i, at andre indsatser omkring andre affaldsfraktioner vil have en gavnlig klimaeffekt. Det har dog ikke været Klimaplanens mål at opstille alle tiltag der har en klimaeffekt og i klimaplanen er kun plastpotentialet medtaget, da det er det bedst underbyggede talmæssigt. Klimaplanen suppleres af tiltag beskrevet i kommunens øvrige sektorplaner, så derfor læner klimaplanen sig også op ad initiativerne i Affaldsplan 2012. På denne måde er det tiltænkt, at vi skal skabe sammenhæng mellem de kommunale initiativer i planen og byens andre initiativer. I københavnerinitiativ 3 om affaldssortering med CO₂-reduktion vil initiativet blive præciseret, således at sammenhængen med Affaldsplan 2012 fremgår tydeligere.

De initiativer, som er nævnt under indsatsområdet ”Københavnerne og Klimaet”, er rettet mod borgerne, virksomheder og kommunens ansatte. Det er korrekt at vi ikke nævner affaldsinitiativer rettet mod de mange små og store erhvervsdrivende/forretninger i kommunen. Kommunens tilbud til virksomheder Klima+ har dog det element i sig, at vi generelt forsøger at indarbejde affald i vores kommunikation til virksomhederne - hvor det kan lade sig gøre.

I forlængelse af ovenstående kunne det være en idé at sikre optimal affaldssortering på kommunens institutioner, herunder måske især skoler og daginstitutioner. I kommunens affaldsplan 2012 er der initiativer om at oprette miljøstationer på kommunens institutioner, og i forbindelse med fokusområdet om affaldsforebyggelse i kommunale institutioner vil der selvfølgelig også blive set på sorteringen i institutionerne.

Det er efter forvaltningens vurdering rigtigt, at nye genbrugsstationer og nærgenbrugsstationer bidrager positivt til klimaet, og arbejdet prioriteres højt i kommunen i de kommende år.

Kommunen stiller beholdere til hjemmekompostering til rådighed for villaer og rækkehuse, og vil fremover fortsat arbejde for at øge hjemmekomposteringen f.eks. via øget informationsindsats.

Kommentarer vedr. Byudvikling:

Københavns Kommune er enig i, at den eksisterende boligmasse er vigtig. I klimaplanen bliver den eksisterende boligmasse behandlet under det afsnit der hedder Byggeri og renovering af bygninger.

Høringssvaret gav ikke anledning til ændringer.

30. Ryvang Lokalråd (RL)

RL finder klimaplanen særdeles visionær og støtter op om planens mål, og er glade for at se at alle kommunens borgmestre støtter planen. Lokalrådet vil gerne deltage aktivt i at fremme en realisering af kommunens forslag til klimaplan.

Lokaludvalget støtter planens forslag om omlægning af energiforsyningen til biomasse. Lokaludvalget arbejder selv med et demonstrationsprojekt med plantning af klimaskov, og vil gerne have at erfaringerne med træplantning bruges på store, midlertidigt ubenyttede arealer.

Lokaludvalget mener en 4 % reduktion i den samlede CO₂-produktion som følge af adfærdsbetingede ændringer er for lille, og kommer med forslag til hvordan indsatsen skal gribes an.

RL har et særligt fokus på Nordhavnens udbygning, at en ny by i Nordhavn bør være CO₂-neutral, og er betænkelig ved CO₂-udledningen ved anlæg af bl.a. Nordhavnsvejen. Der henvises i denne sammenhæng til lokalrådets høringssvar om vejen af 14. april 2009.

Lokaludvalget opfordrer til at etablere en cykelsti med adgang til Svanemøllebugten, hvilket de mener, kan ske med begrænsede investeringer. Derudover mener lokaludvalget, at der skal sættes på kommunens egne medarbejdere bl.a. med udlevering af cykler.

Dialogen med borgerne bør intensiveres. Et eksempel blandt mange – er at tage dialogen, når kommunen står ansigt til ansigt med borgerne f.eks. på kommunens genbrugsstationer.

Kommentarer vedr. Energiforsyning:

Høringssvaret gav ikke anledning til ændringer.

Kommentarer vedr. Transport:

Det er forståeligt med betænkninger omkring Nordhavnsvejen, men generelt må her henvises til processen med VVM og høring omkring projektet. Kommunens mange egne ansatte og deres transportvaner indgår i transportinitiativ 12 om transportplaner for alle forvaltninger og her er det bestemt relevant at tilbyde gode cykler og muligheder for vedligeholdelse til deres ansatte. Det vil der blive arbejdet videre på hurtigt efter vedtagelse af klimaplanen.

Høringssvaret er taget til efterretning, og giver ikke anledning til ændringer i Klimaplanen.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Kommunen er enig i, at der er et større potentiale for adfærdsændringer end 4 %, og har kendskab til flere nationale og internationale initiativer, hvor der er opnået op til 2/3 besparelser på energi og forbrug i husholdninger. I klimaplanen er besparelspotentialet for de adfærdsbetingede initiativer vurderet til at være 25 %. Dette vurderer vi er realistisk at opnå i København, hvor 66 %, som er opnået i enkelte adfærdsændrende initiativer, er for ambitiøs en målsætning at have for alle virksomheder, københavnere og ansatte i Københavns Kommune. Det skal her ligeledes præciseres, at indsatsrådets 4 %'s reduktionsmål refererer til, hvor stor en andel af 20 %'s målet, som vi vil opnå via adfærdsændrende initiativer. Klimaplanens indsatser vil derfor ikke hindre, at der opnås højere besparelser.

Forstærkede lokale og synlige kampagner og aktiviteter bl.a. på gadeplan i de enkelte bydele er en måde at forbedre de lokale indsatser. Derfor er kommunen meget interesseret og afhængige af RLs forslag om inddragelse lokale kræfter vil bidrage til opfyldelse af klimaplanens mål, og kommunen vil give tilbuddet om at anvende Ryvang Lokalråds publikationer vedr. klima videre til de sagsbehandlere som til dagligt arbejder med borgernes klimaadfærd.

Vedr. RLs forslag om at udnytte kommunens købekraft til at påvirke markedet langt mere effektivt, kan vi fortælle, at vores centrale indkøbsaftaler løbende bliver fornyet og forbedret.

Vedr. intensivering af dialogen med borgerne arbejder vi allerede med at benytte vores kolleger i kommunen til at formidle miljø- og klimabudskaber til københavnere. Forslaget om at fokusere på genbrugsstationernes medarbejdere er et forslag som vi absolut vil tage med i vores arbejde med forankring af miljøindsatsen hos borgerne. Personalet på genbrugsstationerne formidler allerede i dag viden om affaldssortering og klimafordelene derved. For at mindske de lokale gener i forbindelse med transport til og fra genbrugsstationerne er der indskrevet i Affaldsplan 2012 at vi vil skabe flere muligheder for genbrug hvilket forventes af resultere i et mindre transportbehov.

Høringssvaret har givet mange gode forslag til forbedringer i kommunens indsatser som vil blive videreformidlet til rette medarbejdere. Forslagene vil ikke få nogen konsekvenser for indholdet i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Byudvikling:

Nordhavn skal være fremtidens bæredygtige bydel, og i den forbindelse arbejdes der hen imod at denne bliver CO₂-neutral.

Høringssvaret gav ikke anledning til ændringer

31. Natur & Ungdom (N&U)

Der efterspørges større fokus på energibesparelser i boliger som følge af teknologiforbedringer og i transporten som følge af adfærdsændringer. Der foreslås et nyt indsatsområde: Ressourceforbrug.

I høringsvaret ytres et ønske om mindre fokus på biomasse og træpiller og større fokus på solenergi, vindenergi og organisk husholdningsaffald til bioforgasning. Der ønskes en målsætning om gratis offentlig transport i København. Ydermere ønskes bedre parkeringsforhold for firmabiler ved arbejdspladser. N&U er positive over for bygningsinitiativ 5 om en energisparepulje, men påpeger behovet for løbende at give flere midler til dette.

Det ønskes at ambitionen øges fra lavenergibyggeri til nulenergibyggeri, dette blandt andet gennem lokal energiproduktion og bedre isolering. D&U mener at bygningsinitiativ 6 om klima- og renoveringsinformation supplerer københavnerinitiativ 2 om koordineret, gratis klimarådgivning og at disse to bør koordineres. N&U mener at det vil være en fordel at opdele vejledning i teknisk vejledning og adfærdsvejledning.

Større fokus på miljørigtig energirenovering – miljørigtige byggematerialer og bortskaffelse. N&U foreslår at samordne energiforbruget til opvarmning af kontorlokaler og boliger, så varmen fra kontorer ikke spildes efter lukketid. N&U mener det er vigtigt at uddanne unge i demokratiet omkring FN's forhandlinger. N&U sender i forbindelse med projekt Generation K 20 unge til topmødet og ønsker at samarbejde om dette med Københavns Kommune.

Det ønskes at indsatsområdet koordineres bedre med energiforsyningen og der foreslås brug af ”smart-metering”, også i forbindelse med optankning af elbiler. Også med byudvikling skal indsatsområdet koordineres, N&U ønsker oprettelse af markeder for lokale producenter på torve i byen. Det foreslås at transportforbrug og genanvendelse tænkes ind i byudviklingsinitiativ 3 om at bygge efter lavenergiklasse 1.

Kommentarer vedr. Generelt:

Klimaplanen lægger op til, at CO₂-udledningen skal reduceres både gennem omlægning af energiproduktion til vedvarende energikilder og reduktion af energiforbruget. Begge indsatsområder er vigtige. Potentialet for reduktion af CO₂ i energiproduktionen er stort både teknisk og økonomisk set. Derfor lægges der op til, at en stor del af CO₂-reduktionen skal komme her fra særligt på kort sigt. For at nå visionen om et CO₂-neutralt København i 2025 er det helt centralt, at energiforbruget fra bygninger reduceres væsentligt.

Forslaget om at formulere et nyt indsatsområde om ressourceforbrug skal ses i sammenhæng med den opgørelsesmetode, som Københavns Kommune har valgt. Københavns Kommune har opgjort basisåret (2005) og fremskrivning af udledningen efter den beregningsmetode, KL og Klima- og Energiministeriet udarbejdede i 2008.

Udgangspunktet for udviklingen af beregneren har været, at de parametre, der indgår, skal være paramenter vi har indflydelse på og om muligt, hvor vi kan måle vores indsats. Samtidig har det også været vigtigt, at metoden skulle være så simpel, så den enkelte kommune selv kan lave beregningerne. .

Der er en del udledninger, som ikke indgår, fx vareforbrug og international fly- og skibstrafik. Opgørelse af vareforbrug og dermed ressourceforbrug på baggrund af eksisterende data, vil efter vores vurdering ikke kunne gøres på en måde, der giver et retvisende billede af københavnernes forbrug. Et billede af forbruget kan efter vores vurdering kun fås via en kvalitativ undersøgelse, hvilket p.t. ikke indgår i vores planer. At vareforbrug ikke indgår som en del af opgørelsen i klimaplanen, er dog ikke ensbetydende med, at vi ikke er opmærksomme på det og har initiativer på området. Bl.a. indgår det i Københavns Kommunes affaldsplan og i arbejdet med kommunens indkøbsaftaler. I afsnittet om vareforbrug er det blevet tydeliggjort, at dette er et område, der har kommunens opmærksomhed, men beregningsmetoden fastholdes.

Det er Københavns Kommunes tanke, at beregning af kommunens CO₂-udledning løbende skal udvikles og detaljeres i takt med, at vi kan skaffe nye og mere detaljerede data. Det har været vores mål ved valg af opgørelsesmetode at fastholde, at kommunen kan og skal gøre en indsats for at reducere CO₂-udledningen. Derfor har vi valgt at indregne de ændringer i CO₂-udledningen, vi som kommune har en afgørende rolle i realiseringen af, fx opstilling af vindmøller. Basisåret er 2005 og reduktioner, kommunen har haft indflydelse på før 2005, er derfor ikke medregnet.

Kommentar vedr. Energiforsyning

Kommunen har allerede fokus på solenergi og vindenergi som alternativ vedvarende energi. Solenergi indgår som indsatsområdet "Byggeri og renovering af bygninger". Med hensyn til indsamling af organisk husholdningsaffald, så er der blevet lavet miljøvurderinger af miljøeffekten ved indsamling i København, og på grund af den øgede transport ved 2-strengt indsamling er det ikke en løsning kommunen p.t. arbejder videre med. Kommentaren giver således ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

I høringsvaret nævnes problematikken omkring bæredygtig produktion af biomasse. Københavns Kommune vil gøre en indsats for at sikre en bæredygtig anvendelse af biomasse. Efterspørgslen på

biomasse vil med stor sandsynlighed stige kraftigt de kommende år som følge af bl.a. EU's mål om at reducere CO₂-udledningen. Der kan derfor opstå konflikter i forhold til øvrig anvendelse af arealer og ressourcer, fx til fødevarereproduktion og Københavns Kommune vil medvirke til, at der opstilles nationale eller internationale retningslinjer for bæredygtig brug af biomasse. Klimaplanen ændres, så dette indgår.

Kommentarer vedr. Transport:

Gratis kollektiv transport i København vil kræve at 45 kommuner, 4 trafikselskaber og staten arbejder sammen og kan blive enige om en model for betaling. Det er også en meget dyr løsning. Samtidig har undersøgelser vist at gratis kollektiv transport god nok giver mange flere passagerer, men de fleste af de nye passagerer er ikke bilister, men derimod personer, der ellers ville have cykler, gået eller være blevet hjemme. Kendskabet til og tryghed ved kollektiv transport kan øges gennem adfærdspåvirkning, der får flere til at prøve systemerne af.

Parkering af firmabiler, herunder håndværkernes biler, vil være kompliceret og vil formodentlig ikke have stort CO₂-reduktionspotentiale.

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Byggeri og renovering af bygninger:

Kommentaren om løbende tilførsel af midler til investeringer i vedvarende energi er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Den løbende økonomi i klimaplanens initiativer fastlægges i de årlige budgetforhandlinger.

Kommentaren om at gå fra lavenergibyggeri til nulenergibyggeri er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentaren om at sikre andre miljømæssige sider af byggeri gav anledning til en ændring af klimaplanen. Renoveringer af bygninger ud fra et klima og energifokus må ikke betyde forringelser af de standarder og krav Københavns Kommune allerede stiller i forhold til miljø i byggeri og anlæg.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Vedr. forslag om at sætte mere fokus på at synliggøre husholdningernes rolle i forbindelse med affaldsproduktionen. Forslagene om at synliggøre udgiften på affaldsafhentning og give yderligere incitamenter for øget affaldssortering og minimering behandles alle i Affaldsplan 2012. Incitamenter til at fremme en ønsket adfærd er allerede indbefattet af klimaplanens indsatsområder.

Samspillet mellem adfærdsmæssige og tekniske tiltag i vores kampagner til ansatte og borgere er bestemt noget vi vil arbejde videre med, i forbindelse med implementeringen. Vores medarbejderkampagner rummer allerede i dag, et "søsterprojekt" (Energirigtig drift), hvor der rettes særligt fokus på det tekniske personale i kommunen. Kommunens KlimaKBH klimakonsulenter berører ligeledes i et noget begrænset omfang det tekniske element i form af vejledning i indkøb af fx energibesparende produkter. Vi forsøger altså allerede at sikre sammenhæng mellem borgere og ansattes forskellige behov for viden.

Kommunen er enig i at der skal gøres en reel og bred indsats for at kunne brede denne vejledning ud til dem der ikke selv har daglig opmærksomhed på klimabeskyttelse. Dette vil vi tage med til vores videre overvejelser i forbindelse med evaluering af bl.a. KlimaKBH.

Kommunen er glad for at Natur & Ungdom deltager i projektet Generation K og dermed har omkring 20 unge med til topmødet. Kommunen er glade for tilbuddet om at samarbejde. Dette tilbud videreføres til Børne- og Ungeforvaltningen.

Vedr. forslag om at omdanne København til et forsøgsområde i forhold til anvendelse af smart-metering. Dette virkemiddel har vores konsulenter i klimaplansarbejdet vurderet og nåede bl.a. frem til, at intelligente målere stadig er en umoden teknologi, der vurderes at tage en årrække før det kan implementeres. Vi har derfor ikke planer om at gennemføre et sådant initiativ på nuværende tidspunkt, men det vil være med i vores løbende overvejelser vedr. hvilke initiativer vi opnår størst effekt ved i fremtiden.

Forslagene er taget til efterretning men vil ikke få konsekvenser for planen.

Kommentarer vedr. Byudvikling:

Det er ikke muligt for kommunen, i forhold til Planloven, at stille skrappe krav end lavenergiklasse 1 og 2, når det ikke er kommunen selv der er grundejer.

Initiativ 1 om en by med mindre transportbehov under Byudvikling går ind og understøtter rammerne for en klimavenlig adfærd. Ved at skærpe de tre planlægningsprincipper, byfortætning, stationsnærhed og begrænsning af parkeringsmuligheder i kombination med blandede funktionerne, bliver der mindre afstand mellem bolig og arbejde og indkøbsmuligheder. Stationsnærhed er ligeledes med til at reducere pendlingen til København i bil, da der kommer et reelt alternativ til at tage bilen på arbejde.

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer

32. Danmarks Naturfredningsforening

Foreningen er meget positiv over for klimaplanen, specielt hvad angår bortledning af regnvand, begrønning, grønne tage og solceller på tage.

Kommentarer vedr. Byggeri og renovering af bygninger:

Høringssvaret ønsker at der stilles krav i lokalplaner om solceller på alle tagkonstruktioner med over 30 graders hældning er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Københavns Kommune står foran at lave en egentlig klimatilpasningsstrategi og den samlede vurdering af hvordan klimatilpasning håndteres bedst vil spille ind på hvordan tagfladerne i København bør bruges. Desuden er det Københavns Kommunes vurdering, at solceller i dag forsat er på et udviklingsstadium der gør, at andre vedvarende energiteknologier giver bedre effekt af kommunens investeringer. Det vil givetvis ændre sig i fremtiden.

Kommentaren om etablering af en tilskudspulje til solceller er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Tilpasning til fremtidens vejr:

Københavns Kommune takker for DN's positive tilkendegivelser af de initiativer der er lagt ind i klimaplanen i forhold til grønne tage, LAR og begrønning og kan kun tilføje at Kommunen vil lægge mange kræfter i at realisere vores visioner som vi allerede er i gang med. Eksempelvis vi har fastsat krav om grønne tage i lokalplanen for Carlsberg og har vores fokus på grønne tage samt LAR løsninger i fremtidige lokalplaner. Ligeledes forventer vi at kunne indvie den første lommepark i Odinsgade i efteråret 2009. Efteråret 2009 forventer vi også at kunne fremlægge en plan for, hvor Københavns Kommune anbefaler, at der i første omgang etableres lommeparker, grønne forbindelser mm.

33. Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT)

Den overordnede målsætning for transportområdet karakteriseres som behersket ambitiøs. Rådet roser transportinitiativ 1 om flere cykler. Det påpeges dog at klimaplanen ikke har fokus på pladsproblematikken vedrørende cykler, herunder cykelparkering og tilstrækkeligt store cykelstier.

Transportinitiativ 2 om styrket kollektiv trafik, findes ikke overbevisende. RBT savner planer for moderne skinnebåren trafik på overfladen. Det fremhæves rådet mener at Københavns trafikpolitik favoriserer biltrafik og er en stor barriere for klimapolitikken. Der ytres undren over at klimaplanens anslår et fald i drivhusgasudslippet for trafik, for scenariet uden nye tiltag. Rådet påpeger at

fremskrivninger for hovedstadsområdet samt for hele DK viser stigninger på hhv. 1,8 % og 0,5 %.

I høringssvaret lægges vægt på den store CO₂-udledning som vil være et resultat af anlægningen af Nordhavnsvej. Rådet mener, at projektet er en dårlig ide. Metrocityringen vil ikke føre til en reduktion af drivhusgasudslip. Bustrafik vil reduceres, men vil til gengæld skabe plads til mere biltrafik. Cityringen løser ikke problemet med pendlende bilister. Rådet mener, at CO₂-udledningen fra international luft- og søfart bør inkluderes i klimaplanens beregninger. Der bakkes op om transportinitiativ 4, trængselsafgifter. Det foreslås ydermere at gøre inde by bilfri.

Det fremgår at man ønsker at nye byområder gøres bilfri eller biladgangen reduceres, f.eks. ved delebilsordninger. Der støttes op om transportinitiativ 6 om trafikomlægninger, og man mener at alle brogaderne bør omlægges på samme måde som Nørrebrogade. Man foreslår også at forsøge Beijing-modellen med forbud mod bilbaseret pendlerkørsel en hverdag om ugen. Rådet mener at den offentlige trafik bør yderligere opprioriteres og at prisen for at benytte den skal reduceres. Ydermere bør visse samfundsgrupper kunne køre gratis.

Rådet foreslår derudover sporvognslinjer på tværs igennem byen.

Desuden bakkes op om Hovedstadsregionens forslag om letbane i ring 4. Finansieringen foreslås tilvejebragt ved et OPP-projekt. Rådet taler for at åbne Ladegårdsåen op i Åboulevarden/Ågade og foreslår at indføre "Bus Rapid Transit": Hurtige busser med egne vejbaner, prioriterede lyskryds og hurtig omstigning.

Kommentarer vedr. Transport:

Kommunen takker for et grundigt svar der rejser mange problemstillinger, men som også giver ros og kommer med forslag, der kan bidrage.

Høringssvaret kritiserer klimaplanens valg af metode til at beregne CO₂-fodafttryk og fremskrivninger af udviklingen. Metoder og definitioner kan naturligvis altid diskuteres og kommunen er klar over, at det CO₂-fodafttryk og baselinefremskrivningerne ikke er en endegyldig sandhed. I arbejdet med planen har det dog været vigtigt, at lægge os fast på en metode og have tal at måle på. Afsnittet med CO₂-fodafttryk er nu præciseret.

Rådet for bæredygtig trafik undrer sig over, at kommunen i baselinefremskrivningen regner med et svagt fald i CO₂-udslippet fra trafikken, når Danmark på nationalt niveau forventer en stigning. Det kan handle om mindre stigninger i trafikken i Københavns Kommune end i Danmark som helhed, men det kan også handle om brug af forskellige beregningsfaktorer for CO₂-udslip pr. køretøj. Kommunen

vil sammen med Cowi, som har udarbejdet beregningerne, granske tallene og vende tilbage med en nærmere forklaring.

Uanset konklusioner omkring størrelsesordenen af udviklingen, vil vi understrege, at Københavns kommune er klar over, at transport - her især bilerne - er en stor udfordring i forhold til klimaindsatsen. Og at det er alvorligt ment, at Klimaplanen sætter mål for reduktion af CO₂-udslippet fra transport.

Større anlægsprojekter: Høringssvaret påpeger, at CO₂-udslip i forbindelse med anlæg af Nordhavnsvej og Metrocityringen burde indgå i Klimaplanens CO₂-opgørelser. Hertil må siges, at de helt store CO₂-udslip ved anlægsprojekterne skyldes fremstilling af materialer og el-forbrug til udstyr på anlægspladserne. Selve transportdelen udgør fx for Metrocityringens vedkommende omkring 1.000 tons om året.

De to planlagte projekters betydning handler dog mere om deres funktion som færdigt anlagte infrastrukturer end under anlægsfasen. Københavns Kommune ønsker vækst og byudvikling - og en stor del af denne planlægges at foregå i Nordhavn. Selv med store ambitioner om, at satse på andre transportmidler end biler, må vi se i øjnene, at der vil komme biltrafik som følge af byudvikling. Derfor ønsket om Nordhavnsvej, som godt nok vil give en lille trafikstigning, men som samtidig vil flytte en del trafik fra mere miljøfølsomme områder og give en mere glidende trafikafvikling.

Metrocityringen er en klar forbedring af den kollektive trafik og beregningerne viser, at den samlet set vil give flere passagerer i den kollektive trafik. En stor del af metroens passagerer vil komme fra busserne og bustrafikken vil blive reduceret. Set med klimaøjne er dette en forbedring, fordi busserne udleder ganske meget CO₂ pr. passager i forhold til metroen.

International luft- og søfart: Det er valgt at fokusere på CO₂-udledning inden for kommunens grænser, og dermed ikke kun på københavnernes CO₂-udledning. For transporten betyder dette fx at CO₂-udslip fra trafikanter, der ikke bor i kommunen medregnes. At den internationale trafik ikke medtages skyldes også et ønske om at gøre klimaplanen så operativ som muligt og derfor søge at fokusere på områder, hvor kommunen kan gøre en forskel. Ændrede forhold efter en evt. "København-aftale" i december må indgå i det opfølgende arbejde på klimaplanen.

Forslag til bæredygtige trafikprojekter: Kommunen er enig i CONCITO's konklusioner og derfor indgår trængselsafgifter udformet som forslaget fra Kommuneforum som et vigtigt initiativ i klimaplanen. Og kommunen vil bestemt fortsat lægge pres på regering og Folketing for at gå videre med betalingsringmodellen.

Rådet for Bæredygtig Trafik peger – ligesom en række Miljøpunkter – på at, et projekt med bilfri eller i det mindste begrænset adgang for biler i Middelalderbyen bør indgå i Klimaplanen.

Der har i de senere år kørt en dialogproces omkring strategi for udvikling af Middelalderbyen. I denne proces har det vist sig, at hverken beboere eller andre interessenter i Middelalderbyen ønsker en helt bilfri bydel. Tværtimod ønskes det at bevare en biladgang for at undgå en "museumsagtig" bydel.

Som følge af høringssvaret vil der blive set på løsninger af parkering i Middelalderbyen i forbindelse med parkeringsstrategi for Indre By, som igangsættes efter sommerferien. Samtidigt indgår det i Strategi for Middelalderbyen, at de arealer som frigøres ved eventuel nedlæggelse af gadeparkering, anvendes til bedre forbindelse for cyklister og fodgængere, altså en opprioritering af bæredygtige transportformer. Dette vil blive skrevet ind i transportinitiativ 6 om trafikomlægninger.

Bilfri boligområder - eller rettere boligområder med ringe biladgang og bedre delebilsmuligheder, som samtidig er bygget op omkring cykel, gang og kollektiv trafik indgår i kommunens arbejde med fx Amager Fælled Bykvarter. I klimaplanen indgår disse muligheder i byudviklingsinitiativerne.

Trafikomlægningen på Nørrebrogade har givet væsentligt bedre forhold for busserne, men der er ganske rigtigt ikke indtægt en mere vidtgående kollektiv løsning, fx i form af letbane. Det tages til efterretning at Rådet for bæredygtig trafik peger på letbaner på indfaldsveje som en mulighed.

Forbud mod bilbaseret pendlerkørsel én af ugens dage vil indgå på en liste over idéer, der siden kan tages op i det videre arbejde med klimaplanen.

Forslag om at se nærmere på Skånetrafikken og deres positive udvikling er interessant. Især er det interessant i forhold til den organisering af den kollektive trafik, som findes i Hovedstadsregionen. Forslaget videregives til Center for Byudvikling i Økonomiforvaltningen.

Overvejelser om letbaner indgår i transportinitiativ 2 om styrket kollektiv trafik, hvor de undersøgelser, som sættes i gang for at reducere CO₂-udslip fra den kollektiv trafik og forbedre dens konkurrenceevne i forhold til bilerne omfatter letbaner. I undersøgelserne indgår også muligheder for busser i egne baner (BRT). Det tages til efterretning, at Rådet for bæredygtig trafik ønsker et letbanesystem på Københavns indfaldsveje.

Med hensyn til Ladegårdsåen tages svaret til efterretning og beskrivelsen sendes videre til Center for Park og Natur i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Hurtigkørende busser i egen bane på store indfaldsveje er et projekt, som Movia er i gang med og Københavns Kommune støtter naturligvis tiltaget.

Høringssvaret giver anledning til granskning af forudsætninger for trafik og CO₂-tal og til udvidelse af transportinitiativ 6 om trafikomlægning til at omtale parkeringsforholdene for IndreBy. Høringssvaret giver også anledning til at bemærke problematikken omkring begrænset plads i byen under fokusområde 4.2. Desuden sendes en række af svarets forslag videre til relevante centre. Resten af indholdet tages til efterretning.

34. Kræftens Bekæmpelse

Foreningen ser positivt på visionen om CO₂-neutralitet og på at sundhed kobles til ambitionen om miljømetropolen. Det påpeges, at også forbrændingen af biomasse forårsager partikeludledning og ligeså gør transporten af samme. Der bakkes op om initiativerne til omlægning af transporten i København og om at fremme cykeltransport samt el- og brintbiler.

Kommentarer vedr. Energiforsyning:

Høringssvaret er taget til efterretning.

Kommentarer vedr. Transport:

Høringssvaret understøtter klimaplanens intentioner om at satse meget på cykelområdet og på at se el- og brintbiler som fremtidens teknologi.

I det videre arbejde med klimaplanen medtages gerne yderligere sundhedsmæssige aspekter ved mere motion og renere luft.

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

35. European Environment Agency (EEA)

Agenturet kan på baggrund af deres tilstræbte objektivitet ikke som organisation kommentere på klimaplanen, men de henviser Københavns Kommune til EEA's hjemmeside.

Kommentarer vedr. Generelt:

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

36. Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen har ingen kommentarer til klimaplanen, men synes, at det er positivt, at der skabes opmærksomhed om den kollektive trafik. Desuden gør styrelsen opmærksom på, at det er muligt for Københavns Kommune at opnå statslig medfinansiering til projekter indenfor kollektiv trafik og cyklisme.

Kommentarer vedr. Transport:

Høringssvaret gør opmærksom på de statslige puljer til fremme af kollektiv trafik og cyklisme. Kommunen tager dette til efterretning og er i gang med at afdække muligheder for støtte.

37. Københavns Universitet (KU)

Høringssvaret beskriver primært KU's egen indsats på området. KU og Københavns Kommune har tidligere samarbejdet på en række klimarelaterede projekter, og KU ønsker også fortsat at samarbejde med kommunen, og nævner specifikke projekter, hvor et samarbejde kunne være muligt, bl.a. omkring energikrav i nybyggeri, ESCO (energirenoveringer der finansieres via energibesparelser) og grønne indkøb. Derudover er KU åben overfor samarbejde og erfaringsudveksling omkring klimaplanens indsatsområder for energiforsyning, bygninger med god energi og københavnernes og klimaet, og de støtter op om planens andre indsatsområder.

Kommentarer vedr. Generelt:

Københavns Kommune sætter pris på samarbejdet med Københavns Universitet om klimaprojekter og vil gerne udvide samarbejdet indenfor de skitserede områder. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer af klimaplanen.

Kommentarer vedr. Transport:

Kommunen takker for det positive input. Kommunen vil bestemt understøtte cykelmulighederne for de studerende.

Kommentarer vedr. Byggeri og renovering af bygninger:

Høringssvaret fra Københavns Universitet fremhæver det nuværende samarbejde og indbyder til forsat samarbejde. Københavns Kommune imødeser en fortsættelse af samarbejdet. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Kommunen finder erfaringerne fra KU's universitetsmedarbejderkampagne spændende. Tilbuddet om at dele viden og erfaringer fra KU's adfærdsrettede klimakampagner vil kommunen overveje om vi kan benytte os af i forbindelse med

evaluering af vores nuværende medarbejderrettede adfærdskampagner.

Høringssvaret er taget til efterretning men vil ikke få konsekvens for indholdet i klimaplanen.

38. Danmarks Tekniske Universitet (DTU)

DTU har ingen bemærkninger til planen, men bidrager gerne ved konkrete rådgivningsområder.

Kommentarer vedr. Generelt:

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

39. Studiekreds med deltagelse fra:

- Rådet for Bæredygtig Trafik
- Klimabevægelsen i København
- Foreningen Nordens Ungdom, Klimaudvalget
- Miljøpunkt Nørrebro
- Miljøpunkt Bispebjerg Brønshøj Husum
- Miljøpunkt Vesterbro
- Miljøpunkt Valby
- Miljøpunkt Amager
- Miljøpunkt Indre By-Christianshavn

Dette høringssvar er et meget detaljeret dokument på 40 sider, hvori der kommenteres grundigt på klimaplanens enkelte afsnit. Dette resumé er derfor også opbygget efter klimaplanens afsnit.

Kapitel 1: Klima København – en vision og en plan: Ingen kommentarer.

Kapitel 2: Mål, vision og strategi

Definitionen på CO₂-neutralitet:

Studiekredsen mener, at klimaplanens vision om et CO₂-neutralt København i 2025 kan gøres skarpere. De mener, at planens definition på CO₂-neutralitet bør inkludere CO₂-udledning fra forbrug af varer, der er produceret uden for København. Dette begrundes med, at vores forbrug af varer importeret fra udlandet skaber en stor CO₂-udledning. Desuden stiller studiekredsen spørgsmålstejn ved om planens definition af CO₂-neutralitet overhovedet er dækkende for reel opnåelse af en CO₂-neutral by, i det den ikke udelukker CO₂-udledning i København. Studiekredsen mener derfor, at det skal gøres klart: ”at CO₂-neutralitet som defineret her i planen ikke er et endeligt mål, men et skridt på vejen mod både et fossilfrit København og et markant lavere samlet københavnsk CO₂-fodaftryk.” De tilføjer

desuden, at definitionen bør være dynamisk og under løbende revurdering.

Øvrigt:

Studiekredsen opfordrer til, at der også inddrages en målsætning om fossil-frihed i klimaplanen. De mener, at der skal indføres et mål om 100 % udfasning af kul i energiforsyningen. Desuden mener de, at forbrugsmønstre (vareforbrug og flytrafik) bør indgå i planen. Det foreslås også at indføre klimavurderinger af alle nye anlæg i byen. Endelig opfordrer studiekredsen til at sætte større fokus på de regionale og nationale politiske beslutninger, der er nødvendige for implementering af klimaplanen for eksempel i form af en ønskeliste til Christiansborg.

Derudover fremsættes en række konkrete tilføjelser til kapitlet.

Kapitel 3: Energiforsyning

Studiekredsen støtter op om klimaplanens forslag til udbygning af vindmøllekapaciteten med andelsbaserede vindmølleparker. Kredsen foreslår at der også undersøges muligheder for at opstille små vindmøller op i bybilledet, primært på grund af disses symbolværdi. Studiekredsen opfordrer til, at der sættes større fokus på bæredygtig produktion af biomasse i planen. De mener at biomassen bør tilvejebringes i Københavns opland for at skabe størst mulig bæredygtighed. I studiekredsens kommentarer til kapitel 3 indgår også konkrete tilføjelsesforslag angående bæredygtig biomasse, vindmøller i bybilledet og fossilfri energiforsyning.

Miljøpunkt Indre By Christianshavn, der administrerer Middelgrundens Vindmøllelaug, tilbyder desuden at forestå den løbende udbygning af vindkraft med andelsbaserede vindmøllelaug, der fremlægges i klimaplanen.

Kapitel 4: Transport:

Denne del af høringssvaret er identisk med høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik. Der henvises derfor til resuméet af dette høringssvar

Kapitel 5: Byggeri og renovering af bygninger

Studiekredsen mener, at klimaplanens initiativer har været for fokuseret på det kortsigtede økonomisk bæredygtige, og at man bør indregne langsigtede tilbagebetalingstider på 30 år. De mener også at kravene til energiforbrug m.v. ved byggeri bør skærpes uden at man går på kompromis med den arkitektoniske kvalitet. Studiekredsen er meget positivt stemt overfor hotmapping. Studiekredsen foreslår også et nyt initiativ om 40 % tilskud ved energirenovering af boliger og mål for opsætning af solfangere og mikrovindmøller.

Derudover er der konkrete forslag til tilføjelser til indsatsområdet, som omfatter uddannelsesindsats overfor byplanlæggere, krav om

lavenergiklasse 1 ved alle nybyggerier, flere kvadratmeter solceller opsat per år, forhøjelse af rammebeløbet for opførelse af alment boligbyggeri, mål for antallet af klima+-virksomheder og et øget fokus på solenergi. Derudover efterlyses uddybninger og præciseringer af enkelte områder

Kapitel 6: Københavnerne og klimaet

Høringssvaret gør opmærksom på, at borgernes adfærd og holdninger er centrale for udviklingen mod en CO₂-neutral by og ønsker som NGO'er og Miljøpunkt at bidrage til at påvirke borgerne. Studiekredsen vil også gerne inddrages i samarbejdet omkring borgerinddragelse, også i forhold til klimarådgivning. Derudover forslag til kommunikationsformer om at engagere borgerne.

Høringssvaret indeholder også kommentarer til konkrete initiativer, hvor er der bl.a. opfordres til at bruge andre medier end internettet for at skaffe klimakøbenhavnere, gøre kampagnen bredere og konkrete forslag til events indenfor kampagnen. I forhold til initiativet om affaldssortering anbefales en konkretisering af initiativet om affaldssortering med CO₂-reduktion. Studiekredsen er positiv overfor initiativet om generation bæredygtig og har forslag til en udbygning af initiativet. I forhold til klimavirksomheder opfordrer studiekredsen til samarbejde med Miljøpunkterne, og bl.a. oprettelse af et virksomhedspanel og skærpelse af kravene til klimamærkning.

Kapitel 7: Byudvikling

Studiekredsen fra Miljøpunkter m.fl. mener, at Københavns Kommune skal holde igen med udbygningsplanerne og se nærmere på, hvad der allerede findes, og hvordan det kan klima- og energirenoveres optimalt.

Klimamæssigt ligger den helt store udfordring i de eksisterende bydannelser:

Hvordan bliver den eksisterende bygningsmasse bæredygtig? Hvordan bliver den CO₂-neutral?

Hvordan sikrer man sig her, at beboere, arbejdende og vores varestrømme kan cirkulere på en bæredygtig måde? Studiekredsen fra Miljøpunkter m.fl. mener, at hele København skal udpeges til lavenergiområde og at Københavns kommune skal arbejde målrettet for at få de nødvendige rammevilkår, som muliggør, at der fra nu af over alt i kommunen kun bliver bygget klimamæssigt visionært; dvs. CO₂-neutrale nul- eller plusenergibygninger.

Endvidere peger Studiekredsen fra Miljøpunkter m.fl. på, at den nuværende VVM-vurdering bør udbygges med en VVK-vurdering - en vurdering af virkninger på klimaet - som systematisk gennemgår virkningen på klimaet. I CO₂-beregninger for byggeri og anlæg er det vigtigt ikke blot at inddrage energiforbrug og CO₂-udledninger ved den endelige drift, men også ved opførelsen. Dette kunne lede til

anderledes bygningspraksis. Desuden bør det globale økologiske fodaftryk ligeledes indregnes. Studiekredsen fra Miljøpunkter m.fl. foreslår, at alle fremtidige byudviklingsprojekter bør etablere en ghamålsætning (global hektar), som et mål for, hvor stor en ressourcebelastning, man vil acceptere for bebyggelsen.

Studiekredsen fra Miljøpunkter m.fl. påpeger ligeledes, at der i Rambølls grundlagsrapport for trafikken, er beregnet en CO₂-besparelse på 20.000 ton pr. år ved en delvis omlægning til bilfri Middelalderby. De mener, at et sådant projekt, sammen med en udvidelse af cykelgadesystemet til at omfatte også de øvrige brogader, bør stå helt centralt i en ny trafikstruktur, hvor Københavns persontransport primært klares ved gang, cykel og offentlig transport.

Studiekredsen fra Miljøpunkter m.fl. nævner et initiativ der ikke står i klimaplanen, nemlig øget *albedo* eller refleksivitet. Dette kan opnås ved at male tagene i København hvide. Forskere fra Berkeley har beregnet, at der i gennemsnit vil ligge en CO₂-kompensation på 1 ton CO₂ for hver 10 m², man maler hvide. Tagflader udgør typisk 19-25 % af en bys areal og befæstede arealer andre 29-39 %. Hvis man malede disse flader hvide i verdens 100 største byer, ville det have en kølende effekt svarende til reduktionen af 44 gigaton CO₂. Virkningen pr. m² vil være lavere i København på grund af den nordlige beliggenhed. Endvidere foreslår Studiekredsen fra Miljøpunkter m.fl. at, Københavns Kommunes burde overveje at udvikle en ny lysere Københavnerflise,

Studiekredsen fra Miljøpunkter m.fl. mener desuden, at fortætningen først og fremmest sker uden for brokvartererne i stationsnære områder, for eksempel i områder, hvor bebyggelsesprocenten er under 100 % eller 150 %. Målet for den byplanmæssige udvikling af København må være, at det er muligt for alle at kunne arbejde og leve uden at savne en bil.

Studiekredsen fra Miljøpunkter m.fl. mener, at det vil være ønskværdigt, hvis Københavns kommune i sine planer for byudviklingen indgår bindende samarbejder med de omkringliggende kommuner og helst kommunerne i hele regionen, eftersom udviklingen og planlægningen her har indflydelse på, hvad der er muligt og rigtigt at gøre i København, ikke mindst hvis man ønsker at flytte pendlere fra bilen over i den kollektive trafik. De mener, at der skal følges op på fingerplanen fra 1947, hvis byplansudvikling i København skal være fornuftig. Målet for den byplanmæssige udvikling af København må være, at det er muligt for alle at kunne arbejde og leve uden at savne en bil.

Studiekredsen fra Miljøpunkter m.fl. påpeger at, en reduktion på 1 % for byudvikling er uambitiøs. Gennem en fornuftig byplanlægning vil

man kunne nå markant højere. Ligeledes er det vigtigt at sammentænke den CO₂-reducerende byplanlægning med arbejdet med at sikre en social mangfoldighed i byen.

Kapitel 8: Tilpasning til fremtidens vejr

Studiekredsen forslår et biofaktorkrav med en bestemt vegetationstæthed pr. arealenhed og forslår desuden at man ved befæstning er forpligtet til at åbne et tilsvarende areal for belægning. Studiekredsen støtter op om strategien ”Lommeparker, gadetræer og andet grønt” og opfordrer til at tilføre dette projekt flere midler. Studiekredsen opfordrer også til, at kommunen tilbyder beskæring af beplantninger.

Kommentarer vedr. Generelt:

I forhold til høringssvarets bemærkninger til den valgte definition af CO₂-neutralitet og forslaget om, at København skal være fossilfrit på lang sigt har Københavns Kommune følgende bemærkninger: Københavns Kommunes definition af CO₂-neutralitet er baseret på en beregningsmetode, som KL og Klima- og Energiministeriet har udviklet i 2008. Denne opgørelsesmetode har som nævnt i høringssvaret en række afgrænsninger. Undersøgelserne forud for klimaplanen har vist, at visionen er meget ambitiøs men realistisk med en målrettet indsats. Klimaplanen lægger op til denne vision som et langsigtet mål, og reduktionen af CO₂-udledningen med 20 % i 2015 er et første skridt i den retning. Visionen vurderes derfor at være en relevant milepæl, der er tilstrækkelig ambitiøs til at sikre fremdrift også i en langsigtet indsats, der går videre end 2015. På sigt kan det vise sig relevant med nye langsigtede mål.

Afgrænsninger i opgørelsesmetoden er blandt andre, at CO₂-udledningen fra vareforbrug og international fly- og skibstrafik ikke indgår. Opgørelsen af udledning forbundet med vareforbrug på baggrund af eksisterende data vil efter kommunens vurdering ikke kunne gøres på en måde, som sikrer et retvisende billede af københavnernes forbrug. Københavns Kommune er opmærksom på spørgsmålet og har initiativer på området. Blandt andet indgår det i Københavns Kommunes affaldsplan og kommunens indkøbsaftaler. I afsnittet om vareforbrug er det blevet tydeliggjort, at dette er et område, der har kommunens opmærksomhed, men beregningsmetoden fastholdes.

Til trods for afgrænsningerne er det Københavns Kommunes vurdering, at der med det anvendte beregningsgrundlag er sket en væsentlig kvalificering af datagrundlaget for opgørelsen af byens CO₂-udledning. De fremtidige beregninger af kommunens CO₂-udledning forventes løbende udviklet og forbedret i takt med adgang til mere detaljerede data. Der vil derfor ved opfølgningen på klimaplanen i 2012 blive taget hensyn til et eventuelt ændret

beregningsgrundlag også i forhold til definitionen af CO₂-neutralitet, hvis det viser sig relevant.

Kommentarer vedr. Energiforsyning:

Københavns Kommune er opmærksom på, at vindmøllernes synlighed er vigtig. Kommunen arbejder derfor i øjeblikket på at finde lokaliteter til placering af vindmøller indenfor kommunegrænsen. Antallet og størrelsen af møller, der kan placeres i kommunen er dog begrænset, og vi er således nødsaget til også at arbejde med projekter offshore.

En del af energiproduktionen i CTR- og VEKS-området sker, som det nævnes i høringssvaret, på kul. Københavns Kommune ønsker kul erstattet af biobrændsler, som beskrevet i planen. Dette er dog i modstrid med Regerings ophævelse af kulstoppet. Kommunen forsøgt at gå i dialog med Dong Energy, hvilket desværre ikke gav anledning til ændrede beslutninger fra Dongs side.

I høringssvaret nævnes problematikken omkring bæredygtig produktion af biomasse. Københavns Kommune vil gøre en indsats for at sikre en bæredygtig anvendelse af biomasse. Efterspørgslen på biomasse vil med stor sandsynlighed stige kraftigt de kommende år som følge af bl.a. EU's mål om at reducere CO₂-udledningen. Der kan derfor opstå konflikter i forhold til øvrig anvendelse af arealer og ressourcer, fx til fødevarerproduktion og Københavns Kommune vil medvirke til, at der opstilles nationale eller internationale retningslinjer for bæredygtig brug af biomasse. Klimaplanen ændres så dette indgår.

Høringssvaret giver anledning til ændringer i planen.

Kommentarer vedr. Transport:

Høringssvarets transportafsnit har i meget høj grad samme indhold som høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik. Der er derfor også stort overlap i bemærkningerne til høringssvarene.

Generelt er miljøpunkterne positive overfor klimaplanen og transportinitiativerne, men de mener, at kommunen bør være mere visionær og spektakulær i trafikprojekterne. De er tvivlende overfor om transportinitiativerne er tilstrækkelige til at nå målsætningen.

Høringssvaret kritiserer klimaplanens valg af metode til at beregne CO₂-fodaftrek og fremskrivninger af udviklingen. Metoder og definitioner kan altid diskuteres og kommunen er klar over, at det CO₂-fodaftrek og baselinefremskrivningerne ikke er en endegyldig sandhed. I arbejdet med planen har det dog været vigtigt, at lægge os fast på en metode og have tal at måle på. Afsnittet med CO₂-fodaftrek er nu præciseret, så fremgår tydeligere, hvordan opgørelsen er lavet.

Miljøpunkterne undrer sig over, at kommunen i baselinefremskrivningen regner med et svagt fald i CO₂-udslippet fra trafikken, når Danmark på nationalt niveau forventer en stigning. Det kan handle om mindre stigninger i trafikken i Københavns Kommune end i Danmark som helhed, men det kan også handle om brug af forskellige beregningsfaktorer for CO₂-udslip pr. køretøj. Kommunen vil sammen med Cowi, som har udarbejdet beregningerne, granske tallene og vende tilbage med en nærmere forklaring.

Uanset konklusioner omkring størrelsesordenen af udviklingen, vil vi understrege, at Københavns kommune er klar over, at transport - her især bilerne - er en stor udfordring i forhold til klimaindsatsen. Og at det er alvorligt ment, at Klimaplanen sætter mål for reduktion af CO₂-udslippet fra transport.

Større anlægsprojekter: Høringsvaret påpeger, at CO₂-udslip i forbindelse med anlæg af Nordhavnsvej og Metrocityringen burde indgå i Klimaplanens CO₂-opgørelser. Hertil må siges, at de helt store CO₂-udslip ved anlægsprojekterne skyldes fremstilling af materialer og el-forbrug til udstyr på anlægspladserne. Selve transportdelen udgør fx for Metrocityringens vedkommende omkring 1.000 tons om året.

De to planlagte projekters betydning handler dog mere om deres funktion som færdigt anlagte infrastrukturer end under anlægsfasen. Københavns Kommune ønsker vækst og byudvikling - og en stor del af denne planlægges at foregå i Nordhavn. Selv med store ambitioner om, at satse på andre transportmidler end biler, må vi se i øjnene, at der vil komme biltrafik som følge af byudvikling. Derfor ønsket om Nordhavnsvej, som godt nok vil give en lille trafikstigning, men som samtidig vil flytte en del trafik fra mere miljøfølsomme områder og give en mere glidende trafikafvikling.

Metrocityringen er en klar forbedring af den kollektiv trafik og beregningerne viser, at den samlet set vil give flere passagerer i den kollektive trafik. En stor del af metroens passagerer vil komme fra busserne og bustrafikken vil blive reduceret. Set med klimaøjne er dette en forbedring, fordi busserne udleder ganske meget CO₂ pr. passager i forhold til metroen.

International luft- og søfart: Det er valgt at fokusere på CO₂-udledning inden for kommunens grænser, og dermed ikke kun på københavnernes CO₂-udledning. For transporten betyder dette fx at CO₂-udslip fra trafikanter, der ikke bor i kommunen medregnes. At den internationale trafik ikke medtages skyldes også et ønske om at gøre Klimaplanen så operativ som muligt og derfor søge at fokusere på områder, hvor kommunen kan gøre en forskel. Ændrede forhold efter en evt. "København-aftale" i december må indgå i det opfølgende arbejde på Klimaplanen.

Forslag til visionære og bæredygtige trafikprojekter: Kommunen er enig i CONCITO's konklusioner og derfor indgår trængselsafgifter udformet som forslaget fra Kommuneforum som et vigtigt initiativ i klimaplanen. Og kommunen vil bestemt fortsat lægge pres på regering og Folketing for at gå videre med betalingsringmodellen.

Bredere cykelstier: Indgår i transportinitiativ 1 om flere cykler. At det er nødvendigt at sikre plads til de flere og bredere cykelstier fremgår ikke tydeligt af beskrivelsen i Klimaplanen. Det overvejes om der skal indføres en tydeligere opridsning af, at byens begrænsede plads i byrummet prioriteres til fordel for alternativer til bilen på side 36 i det indledende afsnit til fokusområde 4.1.

Erfaringer fra Skåne: Forslag om at se nærmere på Skånetrafikken og deres positive udvikling er interessant. Især er det interessant i forhold til den organisering af den kollektive trafik, som findes i Hovedstadsregionen. Forslaget videregives til Center for Byudvikling i Økonomiforvaltningen.

Letbanesystem: Overvejelser om letbaner indgår i transportinitiativ 2, hvor de undersøgelser, som sættes i gang for at reducere CO₂-udslip fra den kollektiv trafik og forbedre dens konkurrenceevne i forhold til bilerne omfatter letbaner. I undersøgelserne indgår også muligheder for busser i egne baner (BRT). Det tages til efterretning, at Miljøpunkterne ønsker et letbanesystem til supplerende af S-bane og metro.

Hurtigkørende busser i egen bane på store indfaldsveje er et projekt, som Movia er i gang med og Københavns Kommune støtter naturligvis tiltaget.

Studiekredsen peger på at, et initiativ med bilfri eller i det mindste begrænset adgang for biler i Middelalderbyen bør indgå i klimaplanen. Der har i de senere år kørt en dialogproces omkring strategi for udvikling af Middelalderbyen. I denne proces har det vist sig, at hverken beboere eller andre interessenter i Middelalderbyen ønsker en helt bilfri bydel. Tværtimod ønskes det at bevare en biladgang for at undgå en "museumsagtig" bydel.

Som følge af høringssvaret vil der blive set på løsninger af parkering i Middelalderbyen i forbindelse med parkeringsstrategi for Indre By, som igangsættes efter sommerferien. Samtidigt indgår det i Strategi for Middelalderbyen, at de arealer som frigøres ved eventuel nedlæggelse af gadeparkering, anvendes til bedre forbindelse for cyklister og fodgængere, altså en opprioritering af bæredygtige transportformer. Dette vil blive skrevet ind i transportinitiativ 6 om trafikomlægninger.

Bilfri boligområder - eller rettere boligområder med ringe biladgang og bedre delebilsmuligheder, som samtidig er bygget op omkring cykel, gang og kollektiv trafik indgår i kommunens arbejde med fx Amager Fælled Bykvarter. I Klimaplanen indgår disse muligheder i byudviklingsinitiativerne.

Trafikoplægningen på Nørrebrogade har givet væsentligt bedre forhold for busserne, men der er ganske rigtigt ikke indtænkt en mere vidtgående kollektiv løsning, fx i form af letbane.

Forbud mod bilbaseret pendlerkørsel én af ugens dage vil indgå på en liste over idéer, der siden kan tages op i det videre arbejde med klimaplanen.

Med hensyn til Ladegårdsåen tages svaret til efterretning og beskrivelsen sendes videre til Center for Park og Natur i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Høringssvaret giver anledning til granskning af forudsætninger for trafik og CO₂-tal og til udvidelse af transportinitiativ 6 om trafikoplægning til at omtale parkeringsforholdene for Indre By. Høringssvaret giver også anledning til at bemærke problematikken omkring begrænset plads i byen under fokusområde 4.2. Desuden sendes en række af svarets forslag videre til relevante centre. Resten af indholdet tages til efterretning.

Kommentarer vedr. Byggeri og renovering af bygninger:

Kommentaren om at hæve målet for den procentvise besparelse fra bygninger gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Den takt hvormed renoveringerne forventes at blive gennemført gør, at det ikke vil være alle bygninger der er renoveret inden 2015. Dermed bliver reduktionen i energiforbrug på de bygninger der faktisk bliver renoveret højere end den gennemsnitsbetragtning høringssvaret lægger til grund for forslaget.

Kommentaren om at sikre uddannelse af byens planlæggere er taget til efterretning, men giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentaren om at kommunens bygninger skal bruges til afprøvning af arkitektoniske løsninger er taget til efterretning, men giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Det vil indgå i det videre arbejde at kommunens egne bygninger kan stilles til rådighed for forskellige nyskabende initiativer samt at kommunen vil arbejde for at få fjernet anlægsloftet. Københavns Kommune er enige i kommentaren om, at klimarelaterede tiltag ikke må fremstå som valgfrie i forbindelse med nybyggeri samt at de skal tænkes ind i en arkitektonisk og funktionel helhed. Men kommunen ønsker ikke, at fastlægge krav på et område som dette, der er karakteriseret ved hastig udvikling.

Kommentaren om en uddybning af krav, incitament, organisering, finansiering samt understøtning af planen som Københavns Kommune vil anvende er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Disse centrale elementer er på et højere detaljeringsniveau end planen opererer med og de vil blive fastlagt endeligt i forbindelse med at planen føres ud i livet.

Kommentaren om at ændre tilbagebetalingstiden fra 10 til 30 år (side 59) gav anledning til ændringer i planen. Efterfølgende skelnes mellem initiativer om energiproduktion og initiativer om energibesparelser. Tilbagebetalingstiden for anlæg der producerer vedvarende energi hæves til 30 år (dog aldrig længere end forventet levetid for investeringen) mens tilbagebetalingstiden for initiativer der reducerer energiforbruget fastholdes. Det får også konsekvens for høringssvarets kommentar om ændringer på side 62 om tilbagebetalingstid på 20 år. Her er lokal energiproduktion fremhævet som et eksempel på hvad der kan resultere i mere vidtgående tiltag.

Kommentaren om ændringer i teksten om krav om lavenergiklasse 1 ved større nybyggeri (side 59) har givet anledning til ændringer i planen. Kravet omfatter nu alle nybyggerier i stedet for kun større nybyggerier. Ændringen konsekvensrettes på side 65 i bygningsinitiativ 3 om fremtidens lavenergibyggeri.

Kommentaren om at få intelligente styringssystemer med på listen over tiltag ved energistyring har givet anledning til ændringer. Høringssvarets forslag er nu medtaget i planen.

Kommentaren om præcisering af hvordan klima og energi altid er en del af dagsordenen ved større vedligeholdelses og ombygningsarbejder indgår allerede i planen som en del af bygningsinitiativ 2 om klimafokus ved renovering, og giver derfor ikke anledning til ændringer. Kommentaren om indførelse af et maksimalt energiforbrug pr m² i samme initiativ finder kommunen interessant og ideen vil indgå i det videre arbejde med justeringen af kravene til energiforbrug ifb. m. renoveringer. Kommentaren giver derfor ikke anledning til ændringer i klimaplanen, men er taget til efterretning.

Kommentaren om uklar formulering angående potentialet i bygningsinitiativ 1 om miljørigtig drift og uddannelse gav anledning til redaktionelle rettelser, der er indføjet i planen.

Kommentaren om at forhøje antal kvadratmeter solceller der årligt skal opsættes er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Københavns Kommune står foran at lave en egentlig klimatilpasningsstrategi og den samlede vurdering af hvordan klimatilpasning håndteres bedst vil spille ind på hvordan tagfladerne i København bør bruges. Desuden er det Københavns

Kommunes vurdering, at solceller i dag forsat er på et udviklingsstadium der gør, at andre vedvarende energiteknologier giver bedre effekt af kommunens investeringer. Det vil givetvis ændre sig i fremtiden.

Kommentaren om at sænke tidsfristen i forbindelse med EMO fra 5 til 2 år er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentaren om at besparelser opnået via EMO-projekter skal være med til at finansiere fremtidige projekter, gav anledning til ændring i planen i overensstemmelse med forslaget.

Kommentaren om at tilføje arkitektur og funktionalitet til afsnittet om Københavns Kommunes retningslinjer for klimarenoveringer (side 63) gav anledning til ændring i overensstemmelse med forslaget, mens forslaget om at fjerne økonomi og afvejning af sammenhængen mellem pris og effekt ikke gav anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentaren om fremtidens lavenergibyggeri og energibesparelser ved renoveringer gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen, da afsnittet alene handler om nybyggeri. Spørgsmålet om tilførsel af de sparede midler i forlængelse af energibesparende initiativer er behandlet i forbindelse med et andet høringssvar og vil indgå i det videre arbejde.

Kommentaren om fremtidens lavenergibyggeri og behovet for en indsats for at få forhøjet rammebeløbet for alment boligbyggeri vil indgå i det videre arbejde. Københavns Kommune er opmærksom på problemet, der dog pt. er mindre pga. udviklingen i priser på håndværkere og råvarer.

Kommentaren om et nyt initiativ om tilskud til energirenoveringer af boliger er taget til efterretning, men giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentaren om at supplere med data for nuværende CO₂-udslip fra administrationsbygninger er taget til efterretning, men giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen, da det ikke i dag er muligt at skille denne kategori ud med en tilfredsstillende datakvalitet.

Kommentaren om at sætte mål for antallet af frontløbervirksomheder i klima+ initiativer er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Klima+ projektet har selvstændige mål for deres indsatser.

Kommentaren om få en tilføjelse under initiativet om lokal energiforsyning er taget til efterretning, men giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentaren om at få tilføjet nye initiativer om solfangere og mikrovindmøller er taget til efterretning, men gav ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Studiekredsen foreslår, at medtage hele det repertoire af indsatsområder, der har afsæt i beslutninger, der tages af den enkelte borger. Det er et udmærket forslag, men vi vurderer at klimaplanens nuværende opdeling er mere hensigtsmæssig.

Kommunen er glade for Studiekredsens interesse i at hjælpe med at gennemføre kommunens og egne klimainitiativer - og vi er interesseret og afhængige af et fortsat godt samarbejde, for at engagere borgere og virksomheder i at nedsætte deres CO₂-forbrug.

Kommunen ser positivt på jeres forslag til forbedringer af indsatsen i KlimaKBH-kampagnen. Der arbejdes løbende med at forbedre konceptet for kampagnen, og der er planlagt en evaluering af arbejdet indtil nu og en videreudvikling af konceptet. Studiekredsens kommentarer vil blive medtaget i forbindelse med evalueringen af kampagnen.

Initiativet om klimarådgivning er stadig under udarbejdelse, og kommunen arbejder videre med at konkretisere hvad initiativet skal indeholde. Konsulenternes virkemiddelrapporter og kommunens egne erfaringer vil blive brugt i denne sammenhæng.

Studiekredsen foreslår at initiativet om affald konkretiseres. Kommunen henviser til Affaldsplan 2012, hvor mange af tiltagene omkring affaldssortering, genbrugsstationer, m.v. er mere indgående beskrevet. I københavnerinitiativ 3 om affaldssortering med CO₂-reduktion vil initiativet blive præciseret, således at sammenhængen med Affaldsplan 2012 fremgår tydeligere.

Studiekredsens forslag til forbedringer af indsatsen i et kommende Videnscenter vil blive medtaget i kommunens overvejelser i forbindelse med implementeringen af initiativet, og ligeledes vil forslag til forbedringer af indsatsen i kommunens Klima+ virksomhedskampagne blive medtaget i det omfang det findes relevant og muligt.

Studiekredsens forslag til en optimal proces for at fremme klimapartnerskaber vil blive behandlet under kommunens overvejelser vedr. hvordan partnerskaber sikres.

Studiekredsens kommentarer giver anledning til præcisering af initiativet om affaldssortering. Desuden er en del af indholdet taget til

efterretning og vil blive brugt i kommunens videre arbejde hvor det findes relevant.

Kommentarer vedr. Byudvikling:

Københavns Kommune er enig i, at den eksisterende boligmasse er vigtig i arbejdet med at reducere CO₂-udledningen. I klimaplanen bliver den eksisterende boligmasse behandlet under det afsnit der hedder "Byggeri og renovering af bygninger". Københavns Kommune kan ikke, ifølge Planloven, sætte krav om, at der skal bygges efter nul energi eller plusenergibyggeri, med mindre kommunen selv er grundejer. At udpege hele København til lavenergiområde vil, efter Københavns Kommunes mening ikke sikrer at beboere, arbejdende og varestrømmende kan cirkulere på en bæredygtighed måde. Dette skal afhjælpes ved at skærpe parkeringsnormerne, fortætte stationsnært med blandede funktioner, som det er foreslået i initiativ 1 under Byudvikling. Endvidere er Københavns Kommunes fjernvarmesystemet bæredygtigt, og med til at reducere CO₂-udledningen.

Studiekredsen fra Miljøpunkterne m.fl.'s forslag om, at opgøre Københavns Kommunes globale økologiske fodaftryk og for byudviklingsprojekter etablere en såkaldt gha-målsætning er bredere end klimaplanens målsætninger og rammer. Endvidere har Københavns Kommunes udviklet et bæredygtighedsværktøj der skal sikre, at der bliver tænkt bæredygtighed ind i alle byudviklingsprojekter fra start til slut.

Når Københavns Kommune i dag laver VVM-vurderingerne indeholder de også en vurdering af hvor stor CO₂-belastningen er, og derved hvilken virkning det har på klimaet.

Studiekredsen fra Miljøpunkterne m.fl.'s forslag om, at male tagene hvide harmonerer ikke med kommunens mål om at sætte flere solceller op samt at etablere grønne tage.

Københavns Kommune samarbejder allerede med omegnskommunerne, Movia og DSB for at få flere over i den kollektive trafik, så flere vælger at lade bilen stå, når de skal på arbejde.

København Kommune er enig i, at det er vigtigt at fortætningen sker i de stationsnære områder, hvilket også er formålet med initiativ 1 om en by med mindre transportbehov under Byudvikling. Kommunen arbejder med at sikre intensionerne i Fingerplanen blandt andet ved at planlægge for en tættere by og stationsnær lokalisering af boliger, erhverv mv.

Målsætningen for byudvikling på 1 % af den samlede reduktion af CO₂-udledningen skal ses i lyset af, at der ikke så meget der er færdigt

bygget i 2015. På den lange bane vil byudviklingen komme til at stå for en større del af CO₂-reduktionen. Endvidere er byudvikling med til at understøtte de andre indsatsområders målsætninger i Klimaplanen.

Høringssvaret giver ikke anledning til ændringer.

Kommentarer vedr. Tilpasning til fremtidens vejr:

Københavns Kommune har gennem de senere år arbejdet med åbning af de tre åer, Lygte å, Grøndals å og Ladegårds å. Der er udarbejdet skitseprojekter for Lygte å og Grøndals å, og som I påpeger ikke for Ladegårds å. Når der ikke er udarbejdet et skitseprojekt for Ladegårds å skyldes det også, som I ganske rigtigt påpeger, de meget større omkostninger der er forbundet med, at realisere dette projekt.

Mens de klimamæssige gevinster ved en åbning af Lygte å og Grøndals å er åbenlyse, er klimagevinsten ved en åbning af Ladegårds å mere indirekte, idet den største gevinst formodentlig vil være en reduktion i CO₂-udledningen, som et resultat af en reduceret trafik. Derfor vil projekterne for Lygte å og Grøndals å også blive prioriteret højere. Det udelukker naturligvis ikke et skitseprojekt for Ladegårds å, men betyder at kommunen ikke kan garantere at der udarbejdes et skitseprojekt for Ladegårds å. Hvis der udarbejdes et skitseprojekt for Ladegårds å, vil klimagevinster naturligt indgå i overvejelserne, men forslaget giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

I erkendelse af, at afledningen af regnvand afledt fra befæstede arealer vil stige i fremtiden, som resultat af de ændrede nedbørsmønstre, har Studiekredsen stillet to forslag som reducerer tilledningen af regnvand til kloaksystemet. Det foreslås, at kommunen etablerer krav om, at man ved fornyelse af belægninger skal udføre mindst halvdelen heraf som åbne vandflader og at der indføres et asfalteringsindeks med det formål, at reducere det asfalterede areal.

Københavns Kommune ser den stigende befæstigelse af arealerne i kommunen som et alvorligt problem og der er allerede gennemført flere tiltag i spildevandsplan 2008, for at reducere afledningen af regnvand til kloakken og i stedet lade vandet indgå i det naturlige kredsløb. Derudover har Danva, som er kommunernes brancheorganisation fremsat et forslag, ligger der i øjeblikket et forslag på miljøministerens bord om, at der indføres afgift på afledning af regnvand. Københavns Kommune arbejder allerede meget seriøst med denne problemstilling og jeres forslag vil indgå i det videre arbejde.

Vi har i klimaplanen fastsat en målsætning om at der i næste kommuneplan sættes krav om at alle flade tage bliver grønne tage. Men det er absolut relevant at se nærmere på fastsættelse af en biofaktor da denne også kan omfatte facadebegrønning.

Det er ikke korrekt at IPPC's klimamodel ikke medregner vandstandsstigninger forårsaget af afsmeltning af ismassiver, men det er korrekt at der siden IPPC's seneste rapport, er fremkommet beregninger der indikerer, at vandstandsstigningerne bliver væsentligt større end hidtil antaget. Der fremkommer løbende nye beregninger og teorier, som alle kræver en nøjere kvalitetskontrol. Da arbejdet hermed er omfattende, mødes FN's klimapanel med jævne mellemrum for at udføre dette arbejde. Københavns Kommune har valgt, kun at forholde sig til de seneste kvalitetssikrede data fra FN's klimapanel.

Københavns Kommune hilser Studiekredsens idé til en idekonkurrence om den grønne by velkommen og Miljøpunktets ønske om aktivt at medvirke til en styrkelse af byforgrønning.

Høringssvaret giver ikke anledning til at ændringer i klimaplanen, men mange af forslagene tages til efterretning.

40. Input fra borgermøde om klimaplan fra Miljøpunkt Vanløse og Vanløse Lokaludvalg

D. 12. maj afholdte Vanløse Lokaludvalg og Miljøpunkt Vanløse borgermøde om Københavns Kommunes klimaplan. Fremmødet var på ca. 50 borgere og repræsentanter for lokale netværk. Debatten var centreret omkring Vanløses rolle i at nå kommunens klimamål og var fordelt på 4 workshopgrupper. Grupperne kom med konkrete forslag og initiativer indenfor områderne energi, boliger, affald, trafik, vand, erhvervsliv og regnvand og foreslog bl.a. gadebelysning og boliger med solceller, bedre affaldssortering og aflevering af overflødig emballage ved indkøb, bedre cykelforhold, genanvendelse af regnvand, energigenbrug fra fitness-maskiner og klimamærkning af varer. Generelt var mødedeltagerne positivt stemt overfor planen; men fandt høringsperioden for kort.

Kommentarer vedr. Generelt:

Høringsperioden har været fra den 14. april til 15. maj 2009. Vi beklager, at høringsperioden ikke har været lang nok til, at det har været muligt at gennemføre en grundigere dialog med borgerne i Vanløse, men sætter pris på de input, der er kommet fra borgermødet i Vanløse. Københavns Kommune har til hensigt at fortsætte dialogen med Københavns borgere, organisationer og virksomheder om klimainsatsen i København gennem en række konkrete klimaaktiviteter.

Kommentarer vedr. Energiforsyning:

Forslaget om gadebelysning med solceller sendes videre til Center for Veje. Forslag om grøn strøm og vedvarende energi indgår i planen i afsnittet om energiforsyning. Prisdifferentiering på energi tages med i de videre overvejelser i forhold til implementering af planen.

Kommentarer vedr. Transport:

Vanløse vil gerne være med til afprøvning af biler med alternative brændstoffer. Dette tages med som oplysning til transportinitiativ 13 om kommunale el- og brintbiler.

Bedre cykelparkering ved trafikknudepunkter og cykelstier i byområdet indgår i transportinitiativ 2.

Udformning af trafikløsning ved centerbyggeri ved Vanløse station henvises til projektudviklingen.

Underjordisk parkering, fx under Vesterbrogade, indgår i arbejdet med Metropolzonen og vil ikke blive taget op i Klimaplanen.

Sikre skoleveje arbejdes der allerede på i Center for Trafik i Teknik- og Miljøforvaltningen og børn og unges transportvaner indgår i Klimaplanen under Københavnerne og klimaet i fyrtårnsinitiativet om en ny klimageneration.

Høringssvaret tages til efterretning, og giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Byggeri og reovering af bygninger:

Forslaget om udbygning af solceller på beboelsesejendomme er taget til efterretning, men giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen. Københavns Kommune står foran at lave en egentlig klimatilpasningsstrategi og den samlede vurdering af hvordan klimatilpasning håndteres bedst vil spille ind på hvordan tagfladerne i København bør bruges. Desuden er det Københavns Kommunes vurdering, at solceller i dag forsat er på et udviklingsstadium der gør, at andre vedvarende energiteknologier giver bedre effekt af kommunens investeringer. Det vil givetvis ændre sig i fremtiden.

Klimafokus på alle ejendomstyper indgår allerede i planen som en del af fokusområdet bygninger, og gav derfor ikke anledning til ændringer.

Forslaget om byggetilladelser og installation af vandmålere i husstande er taget til efterretning, men giver ikke anledning til ændringer i klimaplanen.

Kommentarer vedr. Københavnerne og Klimaet:

Kommunen er glad for de mange forslag til hvordan affald håndteres mere optimalt i kommunen. Kommunens Affaldsplan 2012 behandler mange af de foreslåede tiltag, hvorfor høringssvaret ikke vil medføre ændringer i klimaplanen; men sammenhængen med Affaldsplan 2012 er præciseret i københavnerinitiativ 3 om affaldssortering med CO₂-reduktion.

41. Input fra borgermøde om klimaplanen på Københavns Rådhus

D. 14. april 2009 afholdte Københavns Kommune borgermøde på rådhuset, hvor emnet var mulighederne og udfordringerne i forbindelse med at arbejde frem mod en CO₂-neutral by. Fremmøde var på ca. 50 borgere. De fremmødte blev delt ind i grupper, hvor man diskuterede indsatsområderne fra klimaplanen og udfordringer på de enkelte områder. Grupperne kom med løsningsforslag og synliggjorde barriererne for at opnå en CO₂-neutral by.