

## 28. Endelig vedtagelse af klimaplanen (2009-65346)

Københavns Kommunes klimaplan: ”CO<sub>2</sub>-neutral i 2025 – Københavns Klimaplan” skal godkendes af Borgerrepræsentationen. Planforslaget har været i offentlig høring og fremlægges til endelig politisk godkendelse.

### INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen, Økonomiforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen, Socialforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget, Børne- og Ungdomsudvalget, Kultur- og Fritidsudvalget, Beskæftigelses- og Integrationsudvalget, Socialudvalget og Sundheds- og Omsorgsudvalget overfor Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at forslag til ”CO<sub>2</sub>-neutral i 2025 – Københavns Klimaplan” i ændret form godkendes.
2. at finansieringen af klimaplanen drøftes i forbindelse med forhandlingerne om budget 2010.

### Problemstilling

Borgerrepræsentationen besluttede den 11. juni 2008, at Københavns Kommune skal have en klimaplan. Fagudvalgene besluttede i marts og april 2009 at sende udkast til klimaplan i offentlig høring fra den 14. april til den 15. maj 2009. Parallelt med denne proces har kommunen undersøgt mulighederne for at etablere partnerskaber til at realisere nogle af klimaplanens initiativer.

### Løsning

Forvaltningerne i Københavns Kommune har i et tværgående projekt udarbejdet forslag til en plan for den fremtidige klimainsats i København. Klimaplanen lægger op til, at Københavns Kommune igangsætter 50 konkrete initiativer, der kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 20% i 2015 og fastlægge rammerne for en overordnet strategi for, hvordan byen tilpasses klimaforandringerne. Desuden lægges der op til, at der vedtages en vision om, at København vil være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

De 50 initiativer igangsættes indenfor seks indsatsområder, der hver har et særligt fyrtårnsprojekt, som er effektive budbringere af historien om Københavns Kommunes klimaarbejde.

Indsatsområderne med tilhørende fyrtårnsprojekter er:

- **Energiforsyning** - Kommunen sætter sig i spidsen for et nyt vindmølleprojekt
- **Transport** - Kommunen vil købe nye brint- og elbiler
- **Byggeri/renovering** – Klimarenovering af kommunens bygninger
- **Københavnerne og klimaet** - Kommunen vil uddanne en ny klimageneration
- **Byudvikling** - Nye byområder i København skal være laveste energiklasse
- **Klimatilpasning** - Der skal laves mindst to nye lommeparker om året.

## **Partnerskaber**

Kommunen har parallelt med udarbejdelsen af klimaplanen undersøgt muligheder for at etablere udviklingsorienterede partnerskaber. Erfaringerne herfra bruges i det videre arbejde med at implementere klimaplanen og er skrevet ind i de relevante initiativer.

## **Høringssvar**

Der er i alt kommet 41 høringssvar, heraf 2 fra borgermøder. Generelt er høringssvarene positive over for planen, og betegner planen som spændende og visionær, dog efterspørges finansiering af planen. Planen er revideret, hvor høringssvar har henledt opmærksomheden på indholdsmæssige problemstillinger. Derudover har høringssvarene givet anledning til præciseringer i planen. De væsentligste præciseringer i planen er følgende:

### *Energiforsyning*

Det er i planen indføjet, at det er vigtigt, at der tilskyndes til en bæredygtig produktion og anvendelse af biomasse på kraftvarmeværker, og at kommunen derfor vil arbejde for, at der skabes nationale og internationale retningslinier for området.

### *Transport*

I flere høringssvar bla. fra Indre By Lokaludvalg ønskes en bilfri Middelalderbyen, og i planen er nu indsat en sætning om, at parkeringsforhold og bedre forhold for gående og cyklister indgår i kommunens arbejde med ”Strategi for udvikling af Middelalderbyens byrum” og den kommende parkeringsstrategi for Indre By.

### *Byggeri og renovering af bygninger*

Initiativet angående renovering af kommunale bygninger er blevet præciseret, så tilbagebetalingstiderne på større og enkeltstående renoveringsprojekter er tydeliggjort, og desuden er det præciseret, at tilbagebetalingstiden kan være længere end 20 år for energiproducerende anlæg.

### *Metodeafsnit*

Opkøb af kvoter og lagring af CO<sub>2</sub> fjernes som eksempler på, hvordan CO<sub>2</sub>-neutralitet kan opnås for at tydeliggøre, at der på nuværende tidspunkt ikke er taget stilling til, hvordan visionen om CO<sub>2</sub>-neutralitet nås. Det udelukker dog ikke, at disse virkemidler skal vurderes i det videre arbejde. I afsnittet om vareforbrug er det tydeliggjort, at dette er et område, der har kommunens opmærksomhed, men beregningsmetoden fastholdes.

I bilag 3 og 4 beskrives ændringerne som følge af høringsfasen nærmere. Det færdige planforslag er rettet som følge af høringssvarene og er desuden opdateret med redaktionelle rettelser.

## **Økonomi**

Finansieringen af klimaplanens initiativer kan deles op i følgende tre kategorier:

- 1) Initiativer som finansieres indenfor eksisterende budgetrammer
- 2) Initiativer der finansieres i partnerskaber med eksterne parter
- 3) Initiativer som ikke er finansieret pt.

En oversigt over den estimerede økonomi forbundet med de ikke finansierede initiativer fremgår af bilag 5. Her fremgår også de enkelte initiativers forventede CO<sub>2</sub>-reduktion. En række af initiativerne betaler sig tilbage over en kort årrække. Det gælder for eksempel en del af bygningsinitiativerne. For disse initiativer er forventede driftsbesparelser i planperioden angivet. Andre initiativer er langsigtede investeringer. Det gælder for eksempel flere af transportinitiativerne. Initiativer som ikke har været muligt at prisfastsætte er markeret med spørgsmålstegn.

På grundlag af skemaet i bilag 5 er den samlede økonomi for hele planperioden 2010-2015 for alle ikke finansierede initiativer estimeret til:

- Energi: 250 mio. kr. til etablering af landvindmøller i København. Forventede besparelser på 100 mio. kr. på kommunens eludgifter i planperioden og efterfølgende 25 mio. kr. årligt. Investeringsniveauet afhænger af hvilken finansieringsform, der vælges. Økonomi forbundet med havvindmøller er ikke estimeret.
- Transport: 1,9-2,8 mia. kr. Forventede besparelser på 20 mio. kr. opnået ved elbesparelser i gadebelysningen. Udgifter og indtægter fra eventuel indførelse af trængselsafgifter er *ikke* medtaget. Trængselsafgifter vil reducere omkostningerne væsentligt. Afgifterne kan anvendes til investeringer i kollektiv trafik og vil reducere behovet for investering i cykelinfrastruktur, fordi der forventes en større motivation for at vælge cyklen.
- Byggeri og renovering af bygninger: 120-380 mio. kr. Forventede besparelser på 50-100 mio. kr. opnået ved energibesparelser i planperioden og herefter 20-75 mio. kr. årligt (udgifter til kommunens fremtidige lavenergibyggeri er *ikke* medtaget).
- Københavnerne og klimaet: 95 mio. kr.
- Byudvikling: 0 mio. kr.
- Tilpasning til fremtidens vejr: ca. 80 mio. kr. (lommeparker og klimatilpasningsplan)

Mange af initiativerne giver udover reduktion af CO<sub>2</sub> en række andre positive effekter for København i form af fx øget sundhed, attraktivt bymiljø, mm.

Den nødvendige økonomiske ramme for at nå 20% reduktion af CO<sub>2</sub> i 2015 afhænger af i hvilket omfang, der opnås synergieffekter mellem initiativerne og integration af initiativerne i kommunens øvrige opgaveløsning. Den økonomiske ramme må justeres løbende henover planperioden afhængigt af, hvordan CO<sub>2</sub>-udledningen fra København udvikler sig.

Det er forvaltningernes vurdering, at 20 % reduktion af CO<sub>2</sub> i 2015 kan nås, hvis indsatsen prioriteres første gang ved budgetforhandlingerne i 2010. Der kan sikres virkningsfulde og synlige skridt på vej mod målsætning og vision ved at iværksætte de seks fyrtårnsprojekter: vindmøller, el- og brintbiler i kommunens bilpark, renovering af kommunens egne bygninger, uddannelse af en ny klimageneration, energiklasse 1 i byudviklingsområder og lommeparker.

Det vurderes, at realiseringen af fyrtårnsprojekterne vil koste i størrelsesordenen 450-700 mio. kr. i perioden 2010-2015. I samme periode forventes besparelser som følge af investeringerne på i størrelsesordenen 115-180 mio. kr. i form af sparede driftsudgifter. De årlige besparelser efter 2015 forventes at være i størrelsesordenen 30-50 mio. kr. De faktiske besparelser afhænger af hvilke modeller, der vælges i forbindelse med de enkelte initiativer.

## Videre proces

Forslaget til klimaplan skal behandles i Borgerrepræsentationen.

Klimaplanen vil frem til FN's Klimatopmøde i december 2009 blive formidlet i forbindelse med en række klimaevents sammen med kommunens andre klimaaktiviteter.

Det tværgående samarbejde etableret i forbindelse med udarbejdelse af klimaplanen vil blive styrket i implementeringen af planen. En ny overordnet projektgruppe nedsættes. Projektgruppens formål er at implementere klimaplanen. Klimastyregruppen fortsætter som overordnet ansvarlig styregruppe og 7-direktørkredsen inddrages i centrale beslutninger, og projektledelsen placeres i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Der vil årligt blive udarbejdet status for fremdriften på planens initiativer. CO<sub>2</sub>-udledningen fra Københavns Kommune som geografisk enhed og som virksomhed vil fremgå af Københavns Miljøregnskab. I 2012 udarbejdes en status på klimaplanen og senest i 2012 fremlægges en samlet fælleskommunal strategi for at nå visionen om et CO<sub>2</sub>-neutralt København i 2025.

Claus Juhl    Hjalte Aaberg    Else sommer    Carsten Haurum

Lene Sillasen    Morten Binder    Anette Laigaard

#### **bilag**

[Bilag 1 CO2-neutral i 2025 - Københavns Klimaplan](#)

[Bilag 2 - CO2-neutral i 2025 - Københavns Klimaplan, den korte version](#)

[Bilag 3 - Høringsnotat for klimaplanen](#)

[Bilag 4 - Kommenterede høringssvar](#)

[Bilag 5 - Oversigt over de enkelte initiativers CO2-reduktion og ikke-finansierede initiativers økonomi](#)

#### **Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 17.06.2009**

Indstillingen blev anbefalet.

Teknik- og Miljøudvalget afgav en fælles protokolbemærkning:

"Et enigt Teknik- og Miljøudvalg ønsker at tilføje et 3. at-punkt til indstillingen under behandlingen af indstillingen i BR:

3. at det nye bæredygtighedsværktøj i forbindelse med alle nye lokalplaner benyttes til at vurdere hensigtsmæssige bæredygtighedskrav omhandlende lokal elforsyning, muligheder for solenergi, bynære vindmøller osv."

Karin Storgaard (O) afgav protokolbemærkning:

"Dansk Folkeparti tager forbehold vedrørende transportdelen. Af hæftet side 31 i Københavns Klimaplan fremgår ikke, at der også skal være plads til Københavnerens biler. Tværtimod nævnes det "Vi vil skabe rammerne for færre biler i byen og de biler, der er tilbage, skal udnyttes mere effektivt" Det sidste er ok. Men, vi spørger os selv, hvilken tidsalder, vi befinder os i eller bevæger os hen imod? De øvrige punkter i klimaplanen kan vi tilslutte os."

