



Bilag 4

Økonomiudvalgets svar til høring af Klimastrategi 2035 og Klimahandleplan 2026-2028

Resumé

I nærværende bilag præsenteres økonomiudvalgets høringssvar til udkast til Klimastrategi 2035 og Klimahandleplan 2026-2028. Økonomiudvalgets høringssvar er udarbejdet af Økonomiforvaltningen.

Sagsfremstilling

I dette notat præsenteres alle Økonomiudvalgets bemærkninger til Klimastrategi 2035 og Klimahandleplan 2026-2028. Notatet er bygget op således, at der først skitseres de overordnede bemærkninger til Klimastrategi 2035 og Klimahandleplan 2026-2028, hvorefter de mere tekstnære bemærkninger til enkelte afsnit udfoldes.

Overordnede bemærkninger til Klimastrategi 2035

Nedenfor skitseres Økonomiudvalgets overordnede bemærkninger til Klimastrategi 2035.

- Samarbejdet med erhvervslivet er et væsentligt greb ift. at opfylde målene i klimastrategien, og Økonomiudvalget mener derfor, at der med fordel kunne indgå et kort afsnit om samarbejdet med erhvervslivet og erhvervslivets rolle i Klimastrategi 2035, da ambitionerne kræver investeringer fra bl.a. private virksomheder.
- I Klimastrategi 2035 kan der med fordel indgå et afsnit om Københavns nationale og internationale samarbejder, og hvordan disse bidrager til at fremme udviklingen af klimaaktiviteter, herunder nævne Københavns kommunes deltagelse i bynetværket C40, CNCA og Eurocities samt arbejdet med delegationsbesøg og strategiske partnerbyer. Foruden at være et væsentlig greb, er det med til at legitimere og give et mandat til Københavns Kommunes internationale samarbejder på klimaområdet, og bør derfor nævnes i en klimastrategi.
- Økonomiudvalget ønsker, at de årligt forud for budgetforhandlingerne forelægges en status på de initiativer, der iværksættes via Klimastrategi- og handleplan med formål at styrke vidensgrundlaget for den løbende prioritering af initiativer.

18-03-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 5861

Dokumentnummer i F2
7523423

Sagsnummer eDoc
2025-0085884

Sagsbehandler
Sophie Kosiara Næsvang

Overordnede bemærkninger til Klimahandleplan 2026-2028

Nedenfor skitseres Økonomiudvalgets overordnede bemærkninger til Klimahandleplan 2026-2028.

- Det bør fremgå af både Klimastrategi- og handleplan, at de økonomiske konsekvenser, der præsenteres i Klimahandleplanen, ikke er de samfundsøkonomiske konsekvenser, men alene er udtryk for de direkte omkostninger for Københavns Kommune, borgere og virksomheder.
- Det anses for misvisende, at der for de geografiske og forbrugsbaserede udledninger for borgerne både præsenteres forventede og potentielle effekter i slutningen af hvert kapitel. Økonomiudvalget mener, at de potentielle effekter bør udgå, da de ikke er et udtryk for et realistisk scenarie for effekterne ved de enkelte initiativer, da de forudsætter at initiativerne har markant større succes, end hvad der kan forventes.
- Med de nuværende initiativbeskrivelser for initiativer relateret til borgernes forbrugsbaserede udledninger anses det vanskeligt at udlede, hvad det reelle indhold af initiativer er, og hvilke konkrete handlinger der ville skulle igangsættes i hvert initiativ for at opnå den forventede effekt.
- Der savnes dokumentation for udsagn i afsnit om "Merværdi og risici" i slutningen af hvert kapitel. Et eksempel er udsagn om "flere grønne jobs" i kapitel 7 (s. 92). Det ønskes tydeliggjort, hvad der ligger til grund for udsagnene på tværs af kapitlerne.
- Der savnes generelt kildehenvisninger gennem hele handleplanen. Det er svært at udlede af litteraturlisten til sidst, hvilke kilder der relaterer sig til hvilke udsagn.
- Økonomiudvalget anser det for væsentligt, at det tydeliggøres, at kommunens handlerum fortsat flere steder er begrænset – særligt steder hvor kommunen indtager en faciliterende rolle. Konkrete eksempler på kommunens begrænsede handlerum drejer sig bl.a. om muligheden for at tiltrække attraktive togforbindelser og mulighederne inden for den fysiske planlægning af byen.
- Økonomiudvalget gør opmærksom på, at alle initiativer, der vedrører Københavns Kommune som virksomhed beskrives i kapitel 9, hvorfor det i kapitel 1-8 ikke anses som nødvendigt at beskrive initiativer, der tager udgangspunkt i Københavns Kommune som virksomhed.

Økonomiudvalgets tekstnære bemærkninger til Klimastrategi 2035

Nedenfor skitseres Økonomiudvalgets tekstnære bemærkninger til Klimastrategi 2035.

1. Indledning (s. 3):

Der står i indledningen i Klimastrategi 2035, at København under KBH2025 har inspireret andre både nationalt og internationalt til at reducere CO₂-udledningen. Der mangler en ambition om, at København med Klimastrategien 2035 *fortsat* vil arbejde for at byens klimatiltag får størst mulig global effekt igennem vidensdeling og deltagelse i danske og internationale netværk.

2. Strategiens målsætninger (s. 7):

Det bemærkes, at ambitionen omkring selskabernes investeringer i VE-produktion, svarende til københavnernes samlede elforbrug i 2050 (50 pct. i 2035), skal ses som et perspektivmål. Tredjeparter har også mulighed for at gennemføre investeringer i VE-produktion, som kan afdekke det østdanske forbrug. Desuden vil investering i dette omfang også kræve en betydelig kapital, som ikke er afsat i Klimastrategi 2035. Økonomiudvalget betragter derfor målet som et perspektiv, som både afhænger af, om der er rentable VE-projekter, om der akkumuleres/fremskaffes tilstrækkelig kapital samt om tredjeparter løfter en del af VE-behovet. Økonomiudvalget kan acceptere et perspektivmål, da det giver en retningslinje for HOFOR, som er det selskab i København, der varetager investeringer i sol & vind.

3. Geografiske CO₂-udledninger (s. 8):

Klimastrategien er stærkt afhængig af CCS på enten Amagerværket eller ARC. Dette forudsætter imidlertid, at et af projekterne på de to anlæg tildeles tilskud i statens CCS-udbud. Desuden kan det stille krav til kapital i de to selskaber, som går ud over det som Borgerrepræsentationen p.t. har allokeret. Kapitalkrav og sikkerhedsstillelse for CCS-projekter kendes først i takt med, at projekterne modnes og statens udbud afgøres.

4. Strategiens indsatsområder – Energisystem (s. 13):

Omstilling af energisystemet til et mere el-baseret system afhænger af en lang række forudsætninger og indbyrdes afhængigheder, som kan udfordre målsætningen. Fx at elnettet udbygges til at håndtere det større forbrug, at de store varmepumpeanlæg kan indpasses i byen samt at varmepumper er det billigste alternativ, jf. forbrugerbeskyttelsen mod dyre tilvalg i varmeforsyningen. Tilpasning hen imod en mere el-baseret forsyning bliver nødvendigvis ikke en 'jævn' vej, da flere udfordringer skal håndteres på vej mod målsætningen. Klimastrategien bør afspejle en forventningsafstemning, som tager hensyn til ovenstående risici i implementeringen.

5. Indfrielse af målene (s. 18)

Delmål 11 under Mobilitet er formuleret som "Andelen af københavnernes ture på cykel, til fods og med kollektiv transport stiger.". ØU bemær-

ker, at der i Kommuneplan 2024 er sat et trafikmål, hvor biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 25 procent af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 procent gang, 25 procent cykling og 25 procent kollektiv transport. Sammenhængen mellem delmål i Klimastrategi 2035 og mål i Kommuneplan 2024 kan med fordel tydeliggøres.

Økonomiudvalgets tekstnære bemærkninger til Klimahandleplan 2026-2028

Nedenfor skitseres Økonomiudvalgets tekstnære bemærkninger til Klimahandleplan 2026-2028.

6. Indledning – kommunens roller (s. 4)

I afsnit om rollen som myndighed i klimahandleplan beskrives det, at rollen som myndighed giver mulighed for at arbejde proaktivt med at understøtte klimaomstillingen. ØU bemærker, at handleplanens øvrige indhold vedr. decentrale energianlæg, energioptimering af bygninger, transformation af bygningsmasse osv. vil medføre et omfattende myndighedsarbejde. Det bør derfor være tydeligt, at der er behov for hurtig myndighedsbehandling af tilladelser mv. snarere end aktiviteter der ligger udenfor det lovpligtige myndighedsarbejde og som potentielt kan medføre længere sagsbehandlingstider.

7. Initiativ 1.1. Etablering af decentral varmeproduktion (s. 8)

Der henvises til ovenstående bemærkninger nr. 4 til Klimastrategi vedrørende energisystemet og indpasning af flere varmepumper. Desuden bemærkes det, at særligt store anlæg kan have en lang godkendelsesproces i de forskellige myndighedsspor. Det kan derfor tage lang tid fra et projekts start til, at det konkrete anlæg står klart. Desuden bemærkes det, at prioriteringen af Affaldsenergi i hovedstadsområdet, kan have indvirkning på varmepumpernes økonomi, og dermed om de er det bedste valg. Det er p.t. ikke afklaret om varme- og affaldsselskaberne selv aftaler løsninger på denne udfordring.

8. Initiativ 1.3. Lavere temperaturer i fjernvarmenettet (s. 10):

Lavere temperaturer i fjernvarmenettet vil have stor betydning for mulighederne for varmepumper i energisystemet. Det har i mange år været en udfordring, at installationer m.m. i bygninger ikke var indstillet og styret optimalt samt om bygningerne er tilstrækkeligt isoleret m.m. Klimahandleplanen omtaler kun et testprojekt, men ikke hvordan problemstillingen kan håndteres for hele byen.

9. Initiativ 1.4 Etablering af CO₂-fangst (s. 11):

Der henvises til bemærkning nr. 3.

10. Initiativ 1.6 Etablering af produktion af vedvarende energi fra vind og sol (s. 13):

Der henvises til bemærkning nr. 2.

11. Initiativ 1.9 Samarbejde med hovedstadskommuner om omstillingen af hovedstadsområdet fjernvarme (s. 16):

Indenfor kommunegrænsen har ØKF en klar strategi om, at HOFOR tager alle varmeinvesteringerne, også i lagre, kedler og varmepumper. Årsagen hertil er, at det på langt sigt, er lettere at drøfte tilpasninger af anlæg med HOFOR end med de fælleskommunale selskaber. ØU mener derfor, at det vil derfor være oplagt at nævne HOFOR som en del af initiativet.

12. Økonomi og effekt for Energiforbrug i bygninger (s. 32-33)

I afsnittet beskrives det, hvordan initiativerne vil få en positiv økonomisk konsekvens for borgerne. ØU bemærker, at dette antager, at energioptimeringer vil være rentable, mens det andre steder i teksten står, at de vil udgøre en nettoudgift, eller at de i mange tilfælde kun vil være rentable, hvis de gennemføres sammen med andre byggeprojekter eller renoveringer (hvilket vurderes at være korrekt). Af hensyn til offentligheden forståelse af handleplanen vil det være hensigtsmæssigt at gøre det klare, om den alene forudsætter at borgerne gennemfører rentable energioptimeringer eller om de også forudsættes at gennemføre projekter, der ikke har en positiv nettoøkonomi, herunder hvad der så skulle motivere dem for at gennemføre dette.

13. Indledende afsnit til kapitel 3. Byggeri og anlæg (s. 34)

I afsnittet står der "Behovet for byggeri og anlæg i København skal ses i lyset af den demografiske udvikling og Kommuneplanens mål om at etablere boliger til nye københavnere det næste årti. Derudover er kommunen forpligtet til at sørge for, at der er daginstitutioner, skoler og plejehjem samt botilbud til rådighed for visiterede borgere. Det afføder et behov for egnede kvadratmeter, som enten kan tilvejebringes via nybyggeri eller ombygning." ØU bemærker, at planperioden for Kommuneplanen løber 12 år frem, ikke et årti, samt at behovet for nye kvadratmeter kan ikke opfyldes "via nybyggeri eller ombygning". Det vil kræve nybyggeri, så formuler gerne som "både og".

14. Initiativ 3.5 Transformation og optimeret udnyttelse af eksisterende bygninger (s. 42)

Det er uklart, hvad der menes med "store boliger". Kommuneplanen indeholder bestemmelser for boligstørrelser, der skal iagttages også ved opdeling af eksisterende boliger. Derudover savnes en vurdering af, om det ville være muligt at gøre den kommunale administrationspraksis mere imødekommende overfor de ønskede projekter (fx tagboliger, knopskydninger og huludfyldninger), herunder mere enkel og transpa-

rent, inden kommunen anvender egne midler på at betale private rådgivere for arbejdet med at opfylde kommunens krav. Bl.a. peger evaluering af kommunens sagsbehandling af tagboliger på, at en meget stor del af projekterne opgives.

15. Initiativ 3.10 Samarbejde om arbejdsmaskiner (s. 48)

En del af initiativ 3.10 vedrører Københavns Kommune (KK) egne arbejdsmaskiner i KKs bygge- og anlægsprojekter, hvor kommunen indtager rollen som virksomhed. ØU mener, at de dele af initiativet, der vedrører KKs egne bygge- og anlægsprojekter, ikke hører til i dette initiativ, da de allerede indgår i kapitel 9 'Københavns Kommunes indkøb' som en del af initiativ 9.2.4 'Grøn mobilitet'.

16. Initiativ 3.11 Tværkommunalt klima- og byudviklingssamarbejde i hovedstadsområdet (s. 49)

I initiativet beskrives kommunens rolle som både facilitator og selskabsejer. ØU mener, at det er uklart, hvordan kommunen har adgang til at agere som selskabsejer i denne sammenhæng, hvorfor dette bør præciseres eller udgå.

17. Indledning til kapitel 4 Mobilitet (s. 54)

Et delmål for mobilitet er formuleret som "Andelen af københavnernes ture på cykel, til fods og med kollektiv transport stiger.". ØU bemærker, at der i Kommuneplan 2024 er sat et trafikmål om at biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 25 procent af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 procent gang, 25 procent cykling og 25 procent kollektiv transport. Sammenhængen mellem delmål i Klimastrategi 2035 og mål i Kommuneplan 2024 kan med fordel tydeliggøres.

18. Initiativ 4.2 Bedre cykelmuligheder (s. 59)

ØU bemærker, at der kan opstå tilfælde med modsatrettede virkning for grøn bølge mellem busser og cykler/gående. Alle lyskryds vil ikke kunne prioritere alle grønne transportformer samtidig. Dette bør bemærkes i afsnittet.

19. Initiativ 4.3 Styrket kollektiv transport (s. 60)

ØU bemærker, at der løbende arbejdes med både forbedring af busfremkommelighed og bedre sammenhæng mellem transportformer, hvorfor der ikke igangsættes nye samarbejder om de to første initiativer. Der bør i stedet stå, at de eksisterende samarbejder videreudvikles. Af eksempler på gennemførte projekter, kan det med fordel undlades at nævne Frederikssundsvej, da der er et projekt på vej, der forringer busfremkommeligheden på strækningen til fordel for trafiksikkerhed for cyklister.

20. Økonomi og effekt for Fødevarer (s. 74)

I tabellen ønsker ØU, at ØKF fremgår som forvaltning, der bidrager til implementering af initiativ 5.1 "Samarbejde med arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner om grønne kantiner", da dette initiativ berører ØKF-ressort.

21. Indledende afsnit om 6. Forbrugsprodukter (s. 76)

I indledningen henvises der til Erhvervsstrategi 2024. ØU bemærker, at Erhvervsstrategi 2024 har fokus på at understøtte grøn omstilling af byens erhvervsliv og eksport af grønne løsninger, men at denne ikke forholder sig ikke til mere reparation, genbrug og mindre nykøb.

22. Initiativ 6.1 Fremme reparation og deling i byen (s. 77)

I initiativet beskrives indsats om at afsøge muligheden for at sætte mål for afstand mellem bopæl og services. ØU bemærker, at den fysiske planlægning ikke rummer muligheder for at regulere afstande til bestemte services. Et mål for dette vil således ikke kunne søges opfyldt gennem planlægning, og det vurderes heller ikke, at kommunen råder over andre virkemidler til opfyldelse af et sådant mål.

23. Initiativ 6.5 Grønne forretningsmodeller ved forbrug af tekstiler, elektronik og møbler hos virksomheder (s. 81)

ØU gør opmærksom på, at KK's Genbrugslager (forankret i ØKF), der står for genbrug af inventar i KK, bør nævnes i dette afsnit sammen med Genbrugsportalen (forankret i TMF). ØU foreslår desuden, at man overvejer en sammenlægning af Genbrugslageret og Genbrugsportalen for en enstrenget organisering og indgang til recirkulation af KK's inventar mv.

24. Indledning til kapitel 7 Rejser og oplevelser (s. 86)

Økonomiudvalget mener, at henvisningen til KK's interne klimaafgift på flyrejser er fejlagtig placeret i intro til kapitel 7, da kapitel 7 vedrører borgernes forbrugsbaserede klimaaftryk. ØU foreslår henvisningen slettet i kapitel 7, da klimaafgiften retteligt allerede nævnes i afsnit 9.5 'Tværgående indkøbsgreb'.

25. Initiativ 7.1 Attraktive tog- og busforbindelser til europæiske storbyer (s. 87)

Økonomiudvalget mener, at kommunens handlerum er meget begrænset her, hvorfor dette bør fremgå tydeligere i afsnittet. Gennemførelse af initiativ kræver dialog og samarbejde med staten, Banedanmark, Wonderful Copenhagen, togoperatører mv.

26. Initiativ 7.2 Samarbejde med turismebranchen (s.88)

Da initiativet er målrettet turister, som ikke indgår i de forbrugsbaserede opgørelser, er det uklart, hvorfor initiativet fremgår af Klimahandleplanen.

27. Initiativ 9.3 Styringsmodel for klima

Økonomiudvalget har store forventninger til en samlet styringsmodel for klima og anser styringsmodellen for et vigtigt greb til at koble økonomi og klimamål tættere for at opnå de nødvendige reduktioner af Københavns Kommunes klimaftryk fra indkøb mest omkostningseffektivt.

28. Initiativ 9.5: Københavns Kommunes håndaftryk

ØU ønsker, at skovrejsning via Klimaskovfonden skal beskrives tydeligere som et muligt initiativ for Københavns Kommunes håndaftryk.